

REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

34ª REUNIÓN — 13ª SESIÓN ORDINARIA — 5 DE OCTUBRE DE 1994

Presidencia del señor presidente provisional del Honorable Senado,
doctor **EDUARDO MENEM**,

y del señor vicepresidente 1º del Honorable Senado,
ingeniero **FAUSTINO M. MAZZUCCO**

Secretario: doctor **EDGARDO RENÉ PIUZZI**

Prosecretarios: señor **JUAN JOSÉ CANALS** y doctor **DONALDO ANTONIO DIB**

PRESENTES:

AGUIRRE LANARI, Juan R.
ALASINO, Augusto
AVELIN, Alfredo
BITTEL, Deolindo F.
BORDÓN, José O.
BRANDA, Ricardo A.
BRAVO, Leopoldo
BRITOS, Oraldo N.
CABANA, Fernando V.
CAFIERO, Antonio F.
CENDOYA, Jorge J.
COSTANZO, Remo J.
FADEL, Mario N.
FIGUEROA, José O.
GENOUD, José
HUMADA, Julio C.
LAFERRIÈRE, Ricardo E.
LEÓN, Luis A.
LOSADA, Mario A.
LUDUEÑA, Felipe E.
MAC KARTHY, César
MARTÍNEZ, Daniel E.
MARTÍNEZ ALMUDEVAR, Enrique M.
MASSAT, Jorge
MAZZUCCO, Faustino M.

MENEM, Eduardo
MIRANDA, Julio
MOLINA, Pedro E.
OTERO, Edison
OYARZÚN, Juan Carlos
PEÑA de LÓPEZ, Ana
RIVAS, Olijela del Valle
RODRÍGUEZ SAÁ, Alberto J.
ROMERO, Juan Carlos
ROMERO FERIS, José A.
RUBEO, Luis
SAN MILLÁN, Julio A.
SAPAC, Felipe R.
SNOPEK, Guillermo E.
SOLANA, Jorge D.
SOLARI YRIGOYEN, Hipólito
STORANI, Conrado H.
VERNA, Carlos Alberto
VILLARROEL, Pedro G.

AUSENTES, CON AVISO:

JUÁREZ, Carlos A.
SÁNCHEZ, Libardo N.
VACA, Eduardo P.

EN COMISION:

DE LA RÚA, Fernando

SUMARIO

1. Por invitación del señor presidente provisional del Honorable Senado, el señor senador por La Pampa ingeniero Carlos Alberto Verna procede al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto. (Pág. 3299.)
2. Juramento del señor prosecretario administrativo doctor Donaldo Antonio Dib a la Constitución Nacional recientemente reformada. (Pág. 3299.)
3. Asuntos entrados:
 - I. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar al doctor Francisco Leal como juez nacional de primera instancia del trabajo de la Capital Federal (P.E.-316/94). (Pág. 3299.)
 - II. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar al doctor Juan Manuel Clemente Converset como juez nacional de primera instancia en lo civil de la Capital Federal (P.E.-317/94). (Pág. 3300.)
 - III. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita acuerdo para designar al doctor Oscar Horacio Garzón Funes como juez de cámara de los tribunales orales en lo criminal de la Capital Federal (P.E.-318/94). (Pág. 3300.)
 - IV. Mensaje del Poder Ejecutivo por el que se solicita la devolución de su similar número 1.300/94 por el que se designa al doctor Carlos Rafael Benedicto Vargas Gómez como juez de cámara del tribunal oral en lo criminal federal de Corrientes (P.E.-319/94). (Pág. 3300.)
 - V. Comunicaciones de la Presidencia de la Nación. (Pág. 3300.)
 - VI. Proyecto de ley en revisión sobre servicio militar voluntario (C.D.-53/94). (Pág. 3300.)
 - VII. Comunicaciones de señores senadores. (Pág. 3303.)
 - VIII. Comunicaciones de comisiones. (Página 3303.)
 - IX. Comunicaciones oficiales. (Pág. 3304.)
 - X. Dictámenes de comisiones. (Pág. 3304.)
 - XI. Peticiones particulares. (Pág. 3306.)
 - XII. Proyecto de comunicación del señor senador San Millán por el que se solicita la sistematización y asignación de los estudios realizados por la ex empresa del Estado Agua y Energía Eléctrica sobre el aprovechamiento del río Bermejo, a la Biblioteca de la Universidad Nacional de Salta (S.-1.079/94). (Pág. 3306.)
 - XIII. Proyecto de ley de la señora senadora Rivas sobre constitución de los comités hospitalarios de ética (S.-1.083/94). (Página 3306.)
 - XIV. Proyecto de resolución de la misma señora senadora por el que se modifica el reglamento del Honorable Senado a fin de incorporar el denominado "proyecto interlegislativo" (S.-1.084/94). (Página 3309.)
 - XV. Proyecto de resolución de la misma señora senadora por el que se incorpora la Comisión de Relaciones Interlegislativas en el Senado (S.-1.085/94). (Página 3310.)
 - XVI. Proyecto de comunicación de la misma señora senadora por el que se solicita se incremente el presupuesto de la administración pública nacional de 1995 para las universidades estatales (S.-1.086/94). (Pág. 3310.)
 - XVII. Proyecto de ley del señor senador San Millán por el que se crea una administración de fondos de garantías para las pequeñas y medianas empresas (S.-1.088/94). (Pág. 3311.)
 - XVIII. Proyecto de comunicación del señor senador Avelín por el que se solicita un subsidio para la Unión Vecinal San Roque-Cruz de Piedra, de San Juan (S.-1.090/94). (Pág. 3313.)
 - XIX. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita un subsidio para la Escuela Esteban Agustín Gascón N° 868 de Aguaditas de Niquivil, San Juan (S.-1.091/94). (Pág. 3313.)
 - XX. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita un subsidio para la Escuela "José Hernández" N° 310 de Rawson, San Juan (S.-1.092/94). (Pág. 3314.)
 - XXI. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita un subsidio para la Unión Vecinal Santa Lucía Centro, de San Juan (S.-1.093/94). (Pág. 3314.)
 - XXII. Proyecto de resolución del señor senador Fadel por el que se autoriza la edición de 1.000 ejemplares del libro "Con alas y raíces" de la escritora catamarqueña Te-

neral Belgrano a la provincia de Catamarca (S.-1.117/94). (Pág. 3331.)

- XLIII. Proyecto de ley del señor senador San Millán y otros señores senadores sobre extensión de los beneficios previstos en la ley de promoción industrial a los proyectos de inversión turística y agrícola-ganadera no tradicionales (S.-1.118/94). (Pág. 3332.)
- XLIV. Proyecto de comunicación del señor senador Humada por el que se solicita un subsidio destinado a la construcción y puesta en funcionamiento de un hogar de ancianos en Misiones (S.-1.119/94). (Pág. 3332.)
- XLV. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita un subsidio para la "Asociación Racing Club Apóstoles", de Misiones (S.-1.120/94). (Pág. 3333.)
- XLVI. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita un subsidio para la Escuela Provincial N° 294, de Misiones (S.-1.121/94). (Pág. 3333.)
- XLVII. Proyecto de ley del señor senador Figueroa sobre reinserción laboral para discapacitados y asimilados (S.-1.122/94). (Pág. 3333.)
- XLVIII. Proyecto de declaración del mismo señor senador por el que se expresa beneplácito por los resultados obtenidos en el IX Congreso Eucarístico Nacional, realizado en Santiago del Estero (S.-1.123/94). (Pág. 3335.)
- XLIX. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita se cree un departamento de turismo y cultura dependiente del Instituto de Servicios Sociales para las Actividades Rurales y Afines (S.-1.124/94). (Pág. 3336.)
- L. Proyecto de comunicación del señor senador Aguirre Lanari y otros señores senadores por el que se solicita se declare de interés nacional las "XIV Jornadas Nacionales de Numismática y Medallística de La Plata" (S.-1.125/94). (Página 3337.)
- LI. Proyecto de comunicación del mismo señor senador por el que se solicita la derogación de la resolución 70/75 respecto a la prohibición de colorear superficialmente los cítricos con sustancias de cualquier naturaleza (S.-1.126/94). (Página 3337.)
- LII. Proyecto de comunicación de los señores senadores Fadel y Villarroel por el que se solicita la intervención del Ministerio del Interior ante el conflicto suscitado entre los trabajadores docentes de Catamarca y Tucumán (S.-1.127/94). (Página 3338.)
- LIII. Proyecto de comunicación del señor senador Figueroa por el que se solicita ayuda económica para la Universidad Nacional de Santiago del Estero (S.-1.128/94). (Pág. 3339.)
- LIV. Proyecto de resolución del señor senador Losada por el que se mantiene el descuento en facturas de gas y de energía eléctrica, para aquellos jubilados y pensionados que recibieron un pequeño aumento en sus haberes (S.-1.129/94). (Página 3340.)
- LV. Proyecto de comunicación del señor senador Avelín por el que se solicitan informes acerca de la concesión otorgada por la Secretaría de Deportes del área pública denominada bosques de Ezeiza (S.-1.130/94). (Pág. 3340.)
- LVI. Proyecto de resolución del señor senador Cendoya por el que se niega el recurso de reposición planteado por la defensa del doctor Gerardo Walter Rodríguez (S.-1.131/94). (Pág. 3341.)
- LVII. Proyecto de resolución del mismo señor senador por el que se niega el recurso de reposición planteado por la defensa del doctor Julio Fernando Correa (S.-1.132/94). (Pág. 3341.)
- LVIII. Proyecto de declaración del señor senador Caffero por el que se declara de interés el I Congreso Internacional de Derecho y Política Ambiental (Hidrografía Paraná-Paraguay) a realizarse en Resistencia, Chaco (S.-1.133/94). (Pág. 3342.)
4. Lectura y aprobación del plan de labor para la sesión de la fecha. (Pág. 3343.)
5. Por indicación de la Presidencia se pasa a cuarto intermedio a fin de constituir la Cámara en Tribunal de Juicio Político. (Pág. 3343.)
6. Moción del señor senador Lafferrière para postergar hasta la próxima sesión la consideración del proyecto de ley del que es autor por el que se regula el sistema de tiempo compartido (S.-95/93). Se aprueba. (Pág. 3343.)
7. Moción del señor senador Massat para postergar hasta la próxima sesión el tratamiento en particular del dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión sobre ley de tránsito y

- modificación del Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (C.D.-114/93 y S.-1.909/93). Se aprueba en general. (Pág. 3356.)
8. Consideración del dictamen de las comisiones de Cultura y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de resolución del señor senador Ludueña por el que se expresa reconocimiento a la figura de doña Dolores Mora Vega de Hernández, Lola Mora (S.-46/94). Se aprueba. (Pág. 3400.)
 9. Consideración del dictamen de las comisiones de Cultura, de Ciencia y Tecnología y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Ludueña por el que se solicita un subsidio para el Museo de Ciencias Naturales de La Plata, Buenos Aires (S.-276/94). Se aprueba. (Página 3402.)
 10. Consideración del dictamen de las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Ludueña por el que se solicita un subsidio para la Escuela Primaria N° 48 de Bajo Caracoles, Santa Cruz (S.-562/94). Se aprueba. (Pág. 3404.)
 11. Consideración del dictamen de las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Cabana por el que se solicita un subsidio para la Escuela N° 255 "Pucarita" de San Salvador de Jujuy (S.-581/94). Se aprueba. (Pág. 3405.)
 12. Consideración del dictamen de las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Cabana por el que se solicita un subsidio para la Escuela Provincial de Comercio N° 1 "Profesor Carlos Eusebio Ibarra", de San Salvador de Jujuy (S.-589/94). Se aprueba. (Pág. 3406.)
 13. Consideración del dictamen de las comisiones de Educación y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Lafferrière por el que se solicita un subsidio para la institución Olimpiada Matemática Argentina —OMA— para la implementación de seminarios especiales en Entre Ríos (S.-623/94). Se aprueba. (Pág. 3407.)
 14. Consideración del dictamen de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto de comunicación del señor senador Ludueña por el que se solicitan informes acerca de las obras de repavimentación realizadas en las avenidas Entre Ríos y Callao, frente al Congreso Nacional (S.-796/94). Se aprueba. (Página 3407.)
 15. Consideración del dictamen de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto de comunicación de los señores senadores Solana y Sapag por el que se solicita se dé cumplimiento a las pericias técnicas edilicias pendientes en los edificios linderos dañados por la explosión en la AMIA (S.-837/94). Se aprueba. (Pág. 3409.)
 16. Consideración del dictamen de las comisiones de Ciencia y Tecnología y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación del señor senador Lafferrière por el que se solicita se envíen las partidas presupuestarias destinadas a permitir el normal desenvolvimiento del Complejo Astronómico El Leoncito (S.-643/94). Se aprueba. (Página 3409.)
 17. Consideración del dictamen de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Obras Públicas en el proyecto de comunicación del señor senador Massat por el que se solicita un subsidio para la Asociación de Bomberos Voluntarios de Villa Ocampo, Santa Fe (S.-483/94). Se aprueba. (Pág. 3410.)
 18. Consideración del dictamen de la Comisión de Derechos y Garantías en el proyecto de ley en revisión por el que se instituye el 17 de marzo de cada año como "Día Nacional de la Lucha en contra de las Discriminaciones" (C.D.-32/94). Se aprueba. (Página 3411.)
 19. Consideración del dictamen de las comisiones de Interior y Justicia y de Derechos y Garantías en el proyecto de comunicación de la señora senadora Rivas por el que se solicitan informes acerca de la supuesta utilización del gas CS (clorobenzalamalonnitríco) conocido como "gas vomitivo" por parte de la policía de San Salvador de Jujuy y en el proyecto de declaración del señor senador Solari Yrigoyen por el que se condena la represión contra trabajadores estatales en San Salvador de Jujuy. (S.-2.064 y 2.066/93). Se aprueba un proyecto de comunicación. (Pág. 3412.)
 20. Consideración del dictamen de las comisiones de Pesca, de Presupuesto y Hacienda y de Obras Públicas en el proyecto de comunicación del señor senador Ludueña por el que se solicita se destinen fondos provenientes de un acuerdo pesquero para las obras de ampliación de la construcción del puerto pesquero Caleta Paula en Caleta Olivia, Santa Cruz (S.-1.882/93). Se aprueba. (Pág. 3414.)
 21. Consideración del dictamen de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales en el proyecto de resolución del señor senador Romero Feris por el que se auspicia la realización del XXII Congreso Iberoamericano de Municipios (S.-891/94). Se aprueba. (Pág. 3415.)
 22. Consideración del dictamen de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales en el proyecto de ley del señor senador Snopek por el que se sustituye el artículo 6° de la ley 24.146 (Transferencia de Inmuebles del Estado nacional) a fin de suprimir la cláusula de "previa ocupación" (S.-762/94). Se aprueba. (Pág. 3416.)
 23. Consideración del dictamen de las comisiones de Ecología y Desarrollo Humano y de Combustibles en el proyecto de declaración de los señores senadores Cafiero y Mac Karthy por el que se declaran de interés para el Honorable Senado las "Jornadas

Sr. Presidente (Menem). — En consideración la moción de postergación formulada por el señor senador por Entre Ríos.

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

— La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Queda postergada para la próxima sesión la consideración del proyecto de ley por el que se regula el sistema de tiempo compartido.

7

REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

(Continuación)

Sr. Presidente (Menem). — Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Transportes en dos proyectos: uno en revisión y otro del señor senador Massat, sobre ley de tránsito y modificación del Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, respectivamente. Se aconseja aprobar el proyecto de ley en revisión sin modificaciones. (Orden del Día N° 553.)

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Piuze). — (Lee)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Transportes ha considerado el expediente C.D.-114-93, proyecto de ley venido en revisión sobre Ley de Tránsito, y el S.-1.909-93, proyecto de ley modificando la ley 13.893 —Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte—, referente a la disminución de la edad mínima legal para conducir; y, por las razones que dará el miembro informante os aconseja aprobar el proyecto de ley en revisión con las siguientes modificaciones:

TITULO I

Principios básicos

CAPÍTULO ÚNICO

Al artículo 1º sustituirlo por el siguiente:

Artículo 1º: Ambito de aplicación. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con motivo del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

Al artículo 2º sustituirlo por el siguiente:

Artículo 2º: Competencia. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley:

- a) En las rutas nacionales: la Gendarmería Nacional y los demás organismos competentes;
- b) En las rutas provinciales y en las vías municipales: quienes determinen la respectiva jurisdicción que adhiera.

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

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

Artículo 3º sin modificaciones.

Artículo 4º sin modificaciones.

En el artículo 5º se sustituyen los incisos c) y d) y se agrega el inciso v):

Artículo 5º: *Definiciones.*

- c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado nacional, provincial o municipal;
- d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- v) Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II

Coordinación federal

CAPÍTULO ÚNICO

Los artículos 6º y 8º se unifican en el artículo 6º:

Artículo 6º: Consejo Federal de Seguridad Vial. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley.

Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

nan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

Art. 3º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Jorge J. Massat.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las modificaciones que se proponen a la ley 13.893, según las reformas introducidas por el decreto 692/92 apuntan a disminuir la edad mínima legal para conducir automotores, de acuerdo con los criterios imperantes en otros países del mundo.

El texto del proyecto busca reducir la edad mínima legal para conducir automotores a los diecisiete años, con una autorización especial que se prevé para los menores mayores de dieciséis y menores de diecisiete, quienes también podrán obtener una licencia si son autorizados por sus padres o tutores y que sólo podrán hacer uso de la misma si en el auto se encuentran acompañados por los mismos.

Este sistema es similar al sistema vigente en Francia, en donde los menores mayores de dieciséis años pueden acceder a una licencia para conducir y hacer uso de la misma en compañía de sus padres o tutores.

Considero, señor presidente, que este sistema es al mismo tiempo lógico y seguro. Se le permite a los jóvenes de dieciséis años acceder a una licencia y gozar de la misma durante un año, teniendo en el asiento del acompañante a quien es responsable legal por su accionar. Este primer año de "ejercicio condicionado", si es que así le podemos llamar, de la licencia, servirá para darle al joven una experiencia de manejo de forma tal que, cuando el mismo llegue a los diecisiete años, edad a la que se accede al goce pleno de la licencia, contará con un año de experiencia al volante junto a personas de mayor edad y responsabilidad. En este sentido, estimo, señor presidente, que este sistema es muy superior al actualmente vigente, el cual contiene una prohibición absoluta de manejo hasta los dieciocho años, y llegada esa edad se le da al menor, sin, supuestamente, ninguna experiencia al volante, un gozo pleno de la facultad de conducir automotores. Por estas razones considero, señor presidente, apropiado el introducir las modificaciones mencionadas al reglamento de tránsito hoy vigente.

Jorge J. Massat.

Sr. Presidente (Menem). — En consideración en general.

Tiene la palabra el señor senador por Jujuy.

Sr. Snoppek. — Señor presidente: voy a exponer muy brevemente el contenido del proyecto de ley en consideración sobre todo el trabajo hecho en la comisión, y particularmente los fines que se han tenido en mira para la revisión del tema, y a solicitar que se inserte un trabajo que he preparado al respecto.

En la actualidad el orden jurídico que nos rige en la materia está dado fundamentalmente por

un decreto de 1945, convalidado por la ley 13.893 de 1949. En 1953 se hizo una pequeña modificación, que abarcaba solamente lo referido a la edad para conducir y la competencia respecto del otorgamiento de licencias.

En las postrimerías del Proceso se dictó un decreto ley que no llegó a aplicarse; se postergó en varias oportunidades y finalmente caducó.

Posteriormente, ambas Cámaras del Congreso impulsaron proyectos sobre la materia que caducaron por no haber sido considerados oportunamente, según las disposiciones correspondientes. Fueron varios los intentos luego de 1983 para sustituir el régimen todavía vigente.

En la actualidad la materia está regida por decretos del Poder Ejecutivo, especialmente el 2.252 de 1992.

El proyecto de ley que viene en revisión de la Cámara de Diputados ha sido objeto de un tratamiento especial dentro de la Comisión de Transportes. Allí abrimos la consulta convocando para que opinen distintas entidades. Quiero destacar el aporte del Consejo Vial Federal, que nos ha hecho llegar numerosas sugerencias, así como también la participación de la Secretaría de Transporte. Por primera vez luego de muchos años hemos trabajado juntamente con la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados y logramos consensuar las modificaciones de manera de dar la mayor celeridad posible al tratamiento del proyecto que nos ocupa.

Quiero dejar bien en claro que es necesario que haya un nuevo ordenamiento sobre la materia. Hemos apuntado a varios aspectos que nos preocupan. En primer término, la educación en materia vial y la capacitación. También la prevención de los accidentes. En este tema estamos carentes de medidas preventivas y se busca institucionalizar una coordinación federal de manera que quienes tienen que ver con el tránsito y la seguridad vial participen coordinadamente desde distintas áreas, sea en el otorgamiento de licencias, sea en el registro de antecedentes en materia de tránsito y de accidentes, sea, en fin, en el control jurisdiccional en cuanto a las medidas destinadas a persuadir y sancionar.

El proyecto de ley venido en revisión ha sido mantenido en cuanto a su estructura. Se compone fundamentalmente de ocho títulos. El primero se refiere a los principios básicos y define el ámbito en que ha de aplicarse el ordenamiento.

El segundo contiene el controvertido tema de la competencia, que hemos tratado de definir puntualmente, y las garantías que hacen a la li-

bertad de tránsito. Respecto de este último punto se han tenido en cuenta los principios que nos rigen según distintos convenios internacionales, así como también los preceptos constitucionales. De este modo, se contempla la posibilidad de que por vía de convenios internacionales —dentro del ámbito del Mercosur, por ejemplo— sean aplicados estos acuerdos dentro del orden jurídico nacional. De manera que con esto nos adecuamos a los requerimientos de los tiempos que corren, incluso antes de la reforma constitucional.

Dentro de este mismo título se encuentran también ciertas definiciones, algunas de las cuales resultan obvias y otras resulte de interés exponer sobre todo en función de nuevos conceptos e instituciones que en el momento actual deben ser tomados en cuenta al analizar la infraestructura vial, en lo que hace al tránsito y también a la seguridad.

Quiero destacar un aspecto muy importante: la coordinación federal. A ello apunta la creación del Consejo Federal de Seguridad Vial, con la participación de todas las provincias, no sólo de las que adhieran a la ley, lo cual ha determinado una discusión seria dentro de nuestra comisión.

También debe considerarse lo referido al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el cual permitirá que quienes sean inhabilitados no burlen las inhabilitaciones que se les apliquen. Para ello, debe existir coordinación en la información del registro, que se comunique de manera fluida entre las distintas jurisdicciones.

Es importante destacar los avances que se han hecho con relación al tema de la capacitación de los usuarios de la vía pública. Como decíamos, uno de los fines de la iniciativa es la educación y capacitación del usuario.

Otro tema que también ha sido objeto de diversas discusiones es el referido a la edad para conducir. En este punto, una vez más me ha tocado perder. Siendo diputado provincial —y por precepto constitucional— fui autor de un proyecto de ley, por el cual propiciábamos que la edad mínima para conducir fuera de dieciséis años, existiendo la posibilidad de que, en ese caso, se contara con la habilitación correspondiente para conducir por parte de quien ejerciera la patria potestad del menor. En aquella oportunidad me tocó perder —como dije—, y por un voto se impuso la edad de dieciocho años.

Esta vez, sostuve el criterio de Diputados —de dieciocho años— y, dentro de mi bloque, volví a perder frente a la propuesta de diecisiete años.

También vamos a proponer la posibilidad de la habilitación de la edad en base a la supresión del segundo párrafo del artículo correspondiente.

Asimismo, es importante, dentro del tema del usuario de la vía pública, lo relativo a las escuelas de conductores y sus clases, al otorgamiento de licencias para conducir y, sobre todo, lo referido a la materia de la educación vial, ampliándose el alcance de una ley sancionada por el Congreso de la Nación no hace muchos años.

También ha sido objeto de especial debate —del que participaron Vialidad Nacional, la Secretaría de Transporte y, sobre todo, el Consejo Vial Federal— lo referido a la legislación vinculada con la vía pública; particularmente, con la estructura vial: la infraestructura, el sistema de señalamiento y la búsqueda de su coordinación. Asimismo, se ha discutido el hecho de que haya uniformidad dentro de las distintas jurisdicciones, debidamente concertada en el seno del Consejo Vial Federal y, sobre todo, del Consejo Federal de Seguridad Vial, a efectos de que no exista la anarquía que hoy advertimos en materia de señalización o su ausencia en algunas jurisdicciones.

También es importante lo referido a la planificación urbana y a las servidumbres de tránsito. En realidad, se trata de restricciones y límites al dominio, y, al respecto, vamos a proponer la modificación del artículo 25.

Asimismo, se proponen limitaciones en materia de publicidad y se establece esta nueva figura de las zonas de seguridad en lo referido a la infraestructura vial.

Es importante, por otra parte, lo que hace a la circulación y al vehículo, normas que integran los títulos V y VI. Además, conviene receptar toda la experiencia, todo lo bueno que tiene el reglamento de tránsito vigente, que fue enriquecido por numerosa jurisprudencia en la materia y ha sido fuente de algunas disposiciones.

Merece destacarse, además, lo referido a la modernización y características de los vehículos que se construyan para que aumente la seguridad en el tránsito.

Ha sido objeto de discusión y compatibilización lo referido a los institutos procesales y al régimen de sanciones. Y aquí quiero destacar, para evitar malas interpretaciones, que hemos tenido particular cuidado en que la aplicación de las sanciones no altere las jurisdicciones locales. En ningún momento este ordenamiento federaliza o lleva a la competencia federal las infracciones de tránsito, de modo tal que las mismas no son sustraídas de las jurisdicciones locales no obstante

que el accidente, o en su caso la sanción, se produzca en un camino nacional.

Un tema que seguramente va a ser materia de debate y sobre el cual a último momento hemos recibido algunas observaciones es el que se refiere a las autoridades de aplicación.

En esto quiero destacar que en lo que hace a la competencia, el artículo 2º del proyecto que vino de la Cámara de Diputados establece que son autoridades de aplicación de la ley los organismos nacionales, provinciales y municipales, según lo vayan definiendo cada una de estas jurisdicciones que adhieran a la misma.

Se ha objetado porque a propuesta del Poder Ejecutivo se pidió la mención expresa de que en los caminos nacionales tuviera competencia la Gendarmería. Esto ha sido objeto de algunas críticas; pero quiero manifestar que es el texto vigente de la ley.

Precisamente, el artículo 2º del Reglamento General de Tránsito vigente hasta el día de la fecha establece en cuanto a la competencia para su respectiva aplicación que competará en los caminos nacionales a la Gendarmería Nacional y, por delegación de la misma, a la Policía Federal o provincial.

En esta materia yo adscribo a la tesis de que así como hay una zona de reserva de la ley, una zona de reserva de atribuciones y potestades que competen al Congreso, también considero que en materia de aplicación de la ley debe estar a la zona de reserva de la administración. Entonces, siendo cada administración responsable del cumplimiento y ejecución de la ley, es cada administración la que debe determinar, dentro del ámbito de su competencia, cuáles son las autoridades encargadas de la aplicación.

Nosotros hemos sido respetuosos —esto lo hemos compartido no sólo con miembros de la Comisión de Transportes que han participado en las reuniones, sino también de la Comisión de Legislación Penal, ambas de la Cámara de Diputados, cuyo informe suscripto por su presidente obra en mi poder— y no se ha hecho objeción alguna a que intervenga la Gendarmería por tratarse de un pedido del Poder Ejecutivo.

De modo tal que como ocurre en otros países, donde existen entidades como la rodoviaria en Brasil o los carabineros en Chile y una serie de situaciones similares, habría que armar en su caso convenios con las provincias —lo que nos parece adecuado— o, de lo contrario, establecer que sea Gendarmería. Nosotros somos respetuosos de lo que consideramos ahora la zona de reserva de la administración. De todas

maneras, este aspecto puede debatirse; pueden existir otros puntos de vista. Nosotros no hemos considerado objetable esto, más cuando es lo que está vigente en este momento. De todas maneras, reitero, creo que es un punto que puede debatirse. Pero otro tema que no figura en el dictamen de comisión y que se refiere a esto, que tiene que ver con este asunto, es que consideramos lo que ocurre en la práctica.

Así como hay algunos caminos nacionales donde están totalmente ausentes autoridades de aplicación o de control, hay otros, como en el caso —por ejemplo— de los que están entre Jujuy y Salta, donde existen más de cuatro puestos fijos de control, con autoridades de distinta jurisdicción, especialmente provincial.

Entre lo que habíamos pensado —así figura en la propuesta de modificación que hemos hecho llegar a los señores senadores— estaba la prohibición del establecimiento de estos puestos fijos de control, salvo las excepciones referidas al control zoo y fitosanitario así como a los puestos de primeros auxilios y de comunicación, evitando estos puestos fijos de distintas policías que se han vuelto sitios que están para la aplicación de otros fines que no son precisamente los de control, cumplimiento y verificación del tránsito y del estado y documentación de los vehículos.

Esto es, en líneas generales, lo que quería informar. Quedo a disposición de los señores senadores para cualquier pregunta que deseen formular. El orden del día ya tiene su tiempo y ya hemos hecho llegar a los senadores las distintas propuestas de modificación.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por el Chaco.

Sr. León. — Señor presidente: para seguir con el espíritu de la exposición del señor miembro informante, voy a fijar también brevemente nuestra posición sobre un proyecto que es un bosque lleno de interrogantes y que, fundamentalmente, está buscando regular el uso de la vía pública a través de un ordenamiento que custodie el comercio, la industria, el transporte y, sobre todo, la seguridad de las personas.

Creo que el avance tecnológico ha modificado la velocidad, los riesgos y las prevenciones. Por lo tanto, frente a esto, es importante tratar de perfeccionar esta legislación que, seguramente, tendrá que contar como soporte principal con la adhesión de las provincias y municipios y con el comportamiento de las autoridades de aplicación. Asimismo, es importante crear una conciencia que se ajuste cada vez más a los desafíos

que hoy encierran el automóvil, la baliza, las autopistas y lo que sucede en la calle.

Comentaba recién con el señor senador Cendoya que en un diario extranjero del viernes se decía que era posible que en el fin de semana fallecieran en ese país veinticinco personas en accidentes de tránsito, y que en el mismo matutino, pero del lunes, destacaban que se habían equivocado, porque las personas fallecidas en accidentes de tránsito habían sido veintiocho.

Con esto quiero señalar que debemos cuidar nuestras rutas. Cuando se circula de noche por el interior del país todavía se pueden ver en el camino bicicletas sin luces y caballos; es decir que estamos como en una selva. Por lo tanto, es fundamental contar con una ley y una autoridad de aplicación que realmente disminuyan la posibilidad de llegar a estos índices de muertes por accidentes de tránsito — hoy nosotros somos país récord —, que tanto le preocupan al señor senador Cendoya.

Decía que se trata de una ley muy proteica. Crea un Consejo de Seguridad; habla de edades, de la vía pública y de publicidad, del control de vehículos, de las autopistas, de los tipos de luces, de los estacionamientos, de las reglas para vehículos de transporte, de las sanciones y de controlar el alcoholismo — que si bien en nuestro país todavía no es muy exagerado, constituye un riesgo ya que muchos de los accidentes están acicateados por esta circunstancia — y el avance de la delincuencia, puesto que nuestras rutas se han tornado muy inseguras.

Entonces, todo esto hace que tengamos que contemplar algunos de los aspectos que comentaba el señor miembro informante con respecto a la autoridad de aplicación y a la aparición de algunas fuerzas que tienen capacidad para ello.

Este proyecto, de convertirse en ley, seguramente permitiría mejorar la educación y el ordenamiento, y su resultado sería el decrecimiento de los índices de accidentes. No obstante, estimo que para ello es necesaria la adhesión de todos los sectores, fundamentalmente, las provincias y municipalidades. Porque si así no fuere, podríamos tratar de sancionar una ley que introdujera alguna mejora, pero sólo sería un parche que no tendría la eficacia que este proyecto está buscando en el campo de su propia aplicación.

Creo que es de vital importancia el rol que debe desempeñar, como digo, la autoridad de aplicación y, sobre todo, el contenido ético y la preocupación por la seguridad que debe tener esta autoridad para poder alcanzar, así, los obje-

tivos que estamos buscando, tanto en la divulgación y esclarecimiento de los artículos que se prevén como en la verificación de su cumplimiento. Y todo ello debemos hacerlo en lo inmediato, teniendo en cuenta la realidad actual, que refleja importantes índices de accidentes diarios. Pienso ahora, también, en la inseguridad de las barreras del ferrocarril, que también deben estar reguladas cuidadosamente. Y en cuanto a los aspectos que deberíamos acentuar, entiendo que esta situación necesita — tal como lo expresa el artículo 9° del proyecto — de la enseñanza de la educación vial en los niveles pre-escolar, primario y secundario y también en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, lo cual seguramente institucionalizará orientaciones y especialidades que servirán fundamentalmente para el cumplimiento de la ley.

Por lo expresado, y sabiendo que está en el espíritu de esta Cámara estudiar aspectos más concretos del proyecto de ley — que, como digo, es muy proteica — dejaría fundado así, en nombre de nuestro bloque, nuestro apoyo a esta iniciativa. Creemos que es imprescindible una ley que regule y perfeccione todo lo relativo al tránsito en la sociedad moderna.

La Argentina es uno de los países que ha batido récords en estos últimos años en producción, importación y venta de automóviles, por lo cual la situación del tránsito es cada vez más compleja. Entiendo, entonces, que éste es un proyecto de ley que llega muy oportunamente a fin de perfeccionar el decreto de 1945 y la ley de 1949.

Dejaremos para el momento oportuno algunas de las inquietudes puntuales que tenemos y que plantearemos en el tratamiento en particular de esta iniciativa, si es que no se hace hoy, dado que — según parece — la intención sería aprobarla hoy en general para pasar, después, al debate en particular. Es en ese momento — repito — cuando nosotros vamos a fijar posiciones más concretas sobre algunos de los artículos.

Por último, quiero decir que es fundamental que hagamos de esta ley una especie de libro que eduque y resuelva definitivamente los problemas del sistema de tránsito argentino.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cendoya. — Señor presidente, señores senadores: el proyecto de ley que estamos considerando, y que ha venido en revisión, es sin duda — a mi juicio — el tema más importante que agobia a la sociedad argentina.

Los casos de muertes, lisiados y daños que se dan en las rutas argentinas nos colocan a la cabeza en comparación con los restantes países del mundo. Se impone, entonces, necesariamente, una nueva legislación dado que la vigente hasta ahora ha sido insuficiente para contener y solucionar este problema.

Es sabido que muchas de las causas de esta altísima siniestralidad derivan de circunstancias físicas que no podemos corregir con normas como ser, por ejemplo, el estado de nuestras rutas y la falta de autopistas con márgenes adecuados de seguridad. Pero también gravita necesariamente la maraña de jurisdicciones concurrentes a tratar este problema, que ha hecho imposible hasta ahora ordenar una legislación que sirva para poner coto a esta verdadera calamidad pública. Creo que la sociedad nos observa absorta por la falta de imaginación de los legisladores para acordar mecanismos que sirvan para exigir comportamientos adecuados que logren detectar preventivamente la presencia en las rutas de automóviles que no podrían circular por su deficiente estado de conservación.

También hay que tener en cuenta, por qué no decirlo, que a raíz del colapso del sistema ferroviario circula por las rutas argentinas la totalidad de la producción económica y la totalidad de los pasajeros en ómnibus. Pero asimismo circulan, y esto es mucho más grave, la muerte, el delito, la usurpación de la tranquilidad pública y toda la intensa actividad ilegal o marginal a través de esos vehículos que fueron definidos por la imaginación popular con una expresión clave: ómnibus "truchos", camiones "truchos". Estos no respetan ninguna exigencia de seguridad y, por su intermedio, se desliza gran parte del comercio marginal.

Por ello, señor presidente, vamos a votar favorablemente en general este proyecto de ley, pero creemos que en cuanto a la autoridad de aplicación, el proyecto va más allá de nuestras facultades legislativas y colisiona, directamente, con nuestra Constitución Nacional.

A la luz de la Constitución anterior ya había jurisprudencia terminante de la Corte Suprema en el sentido de que jurisdicción y dominio no son términos equivalentes; las rutas nacionales pertenecen al dominio de la Nación, pero la jurisdicción es exclusiva de las provincias, situación reflejada en las rotundas expresiones contenidas en el inciso 27, del ex artículo 67 de la Constitución Nacional, que señala concretamente que es facultad del Congreso "Ejercer una legislación exclusiva en todo el territorio de

la capital de la Nación, y sobre los demás lugares adquiridos por compra o cesión en cualquiera de las provincias, para establecer fortalezas, arsenales, almacenes u otros establecimientos de utilidad nacional". La Corte ha declarado reiteradamente que los caminos no pueden ser asimilados ni a un arsenal, ni a un almacén, ni a ningún otro establecimiento de utilidad nacional.

Por su parte, la reforma de la Constitución afina este concepto y rescata el sentido federal en el inciso 30. del artículo 75, que formula precisiones más contundentes acerca de cuáles son las reales facultades del Congreso. Dice dicho inciso, en términos similares a lo expresado anteriormente pero con agregados que son altamente significativos, que el Congreso de la Nación ejerce una legislación exclusiva en el territorio de la capital de la Nación y dicta la legislación necesaria para el cumplimiento de los fines específicos de los establecimientos de utilidad nacional en el territorio de la República. Las autoridades provinciales y municipales —lo afirma ahora textualmente, mientras que antes derivaba por implicancia legal— conservarán los poderes de policía e imposición sobre estos establecimientos, en tanto no interfieran en el cumplimiento de aquellos fines. Es decir que se refiere a los establecimientos ya señalados.

De tal modo que, utilizando el propio argumento del miembro informante por la mayoría, comparto la perentoriedad de este proyecto y la necesidad urgente de dictar una legislación que solucione adecuadamente este problema, en tanto que el Reglamento General de Tránsito fue dictado hace 40 años —o más— y señala que es autoridad de aplicación la Gendarmería Nacional. Nunca ella pudo ejercer esas funciones, precisamente en razón de la contradicción con el texto constitucional.

Creo, señor presidente, que debemos recurrir en forma urgente a mecanismos imaginativos que mantengan el sentido constitucional de una Carta Magna que ahora, reformada, refuerza la jurisdicción exclusiva de las provincias y municipalidades sobre los territorios nacionales, y que al mismo tiempo den respuesta adecuada a una preocupación de la sociedad que no entiende cómo, por importante que sean los pruritos constitucionales, se puede seguir en este estado de cosas que es verdaderamente terminal.

La principal causa de muerte en la Argentina no está dada por enfermedades sino por accidentes de tránsito, que constituyen un hecho que verdaderamente avergüenza por la falta de

imaginación de la legislación argentina para superar este escollo constitucional.

La solución debe darse en el marco de lo que se llama federalismo de concertación, que durante esta gestión ha tenido manifestaciones relevantes, tal el caso del Pacto Federal Minero. En esa oportunidad se consensuó el tema previamente con las provincias, con lo cual el Congreso se limitó a ratificar el pacto. Tenemos infinidad de ejemplos que se han dado en este mismo sentido.

Creo que persistir en la idea de acordar jurisdicción a la Nación sobre los lugares sometidos exclusivamente a la de las provincias va a encontrar reparos constitucionales que pueden invalidar las mejores intenciones.

Sr. Snopek. — ¿Me permite una interrupción?

Sr. Cendoya. — Cómo no.

Sr. Snopek. — Nosotros también nos hemos preocupado, por lo que discutimos y debatimos este tema.

No estoy de acuerdo, por ejemplo, con la tesis de Linares Quintana sobre los supuestos poderes implícitos. Nunca la he compartido. Tampoco comparto mucho lo que sostiene Bidart Campos al respecto.

Más bien me inclino —dado que le tengo especial respeto— por lo sostenido por el comprovinciano del señor senador por Córdoba, quien ha destacado que: “El poder de policía de las provincias y municipalidades está sujeto a la triple restricción de no obstaculizar el libre tránsito (que es garantía constitucional que sigue vigente en el artículo 8º y concordantes), de que su ejercicio no coexista con disposiciones de igual naturaleza dictadas por las autoridades de la Nación en uso de una atribución legítima (la reglamentación del tránsito es federal) y de no desviarse de las finalidades propias del control policial”. Esto lo dice Pedro J. Frías en *El Federalismo Argentino. Introducción al Derecho Público Provincial*, ediciones Depalma 1980, páginas 29 y 30.

“Ahondando en el problema, la Corte se ha expedido en el sentido de que si bien es cierto que la Nación ejerce el poder de policía en territorio provincial sólo cuando le ha sido conferido ‘...o es una consecuencia de sus facultades constitucionales...’, no lo es menos que a los efectos de la promoción de los objetivos de prosperidad (que es la cláusula de progreso que tanto le preocupó al compañero senador por la provincia de Buenos Aires) del inciso 16 del artículo 67 de la Constitución, ‘...la Nación es considerada como

una unidad política-económica, por cuanto en la medida de la competencia federal desaparecen las fronteras de las provincias...’” Esto se dice en “Fallos” 268, página 491.

“La tesis de la sentencia precedente fue corroborada, en otra ocasión, por la misma Corte, cuando sostuvo que cuando el Congreso legisla sobre aspectos de las actividades interiores de las provincias por imperio del bienestar general (y este es el tema de la seguridad, ‘...si la reglamentación del punto corresponde al gobierno nacional, tampoco es viable la observación de sus términos por los gobiernos provinciales, con fundamento en el poder de policía...’” Esto figura en Fallos 270, página 11. No significa que lo compartir plenamente; está en la jurisprudencia de la Corte.

Hemos sido muy cuidadosos en este tema. Es más, nosotros creemos en el federalismo de concertación. De lo contrario, vamos a ser irrealistas, no realistas.

El registro y control sobre los transportes de carga y de pasajeros, llamado interjurisdiccional, lo lleva la Secretaría de Transporte de la Nación. La intención es no dejarla sin armas para controlar el cumplimiento de esas disposiciones. Con el objeto de afianzar el ejercicio del poder de policía buscamos fortalecer el Consejo Federal —sobre el que ya me he referido con algún detenimiento, en lo que respecta al Consejo Federal de Seguridad Vial— agregándole todas las funciones que sean necesarias. Debemos darle a este organismo alguna herramienta para que en el orden nacional, y con instituciones que existan, ejerza el control del cumplimiento de estas disposiciones que se adoptan para la seguridad vial, para evitar que ocurran tantos accidentes, para evitar que circulen ómnibus “truchos”, a los que casi nadie controla. Justamente, he podido constatar que Gendarmería Nacional desde hace poco tiempo está haciendo controles de estos transportes “truchos”, sobre todo los *tours* de compras que se organizan a Bolivia. Incluso, hay líneas regulares que salen desde Mendoza, Córdoba y Tucumán hacia Pocitos, muchas de las cuales son “truchas”. Si no hubiera sido por la acción de Gendarmería Nacional, habría aumentado el número de accidentes en el norte del país. Personalmente me tomé el trabajo de recorrer la zona e indagar, como si fuera un ciudadano más, qué es lo que estaba pasando y cómo se cumplían las normas.

Solamente quería informar todo esto. No se trata de un invento mío sino que estaba previsto en la ley. Incluso me tomé el trabajo —y por eso

hemos propuesto el cambio de velocidad— de hacer la verificación práctica de la ley.

Sr. Presidente (Menem). — Continúa en el uso de la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cendoya. — Señor presidente: agradezco la ilustrada intervención del señor senador por Jujuy.

Lo que sucede es que los textos constitucionales, la jurisprudencia sobre el particular y la doctrina de los tratadistas son unánimes en este aspecto. Por esta razón, tenemos que evitar que una norma que surge por una necesidad incuestionable contenga recaudos legales que determinen posteriormente su invalidez.

Este tema tan complicado, serio e importante es uno de aquellos en los que la gravedad de los problemas supera la realidad normativa, y nos hace a veces caer en la ilusión de que los legisladores podemos ejercer facultades más allá de las que nos acuerda la Constitución Nacional.

Sr. Aguirre Lanari. — ¿Me permite una interrupción, señor senador?

Sr. Cendoya. — Cómo no, señor senador.

Sr. Aguirre Lanari. — Gracias, señor senador.

Sr. Presidente (Menem). — Para una interrupción, tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: no pensaba intervenir en este debate. Pero lo que acaba de explicitarse por parte de los señores senadores preopinantes me induce a una cierta audacia intelectual, si se quiere.

Aquí se está debatiendo con buena fe. Lógicamente, como provinciano que soy, tengo *a priori* una inclinación favorable a todo aquello que resguarde los poderes explícitos o implícitos. En esto estoy de acuerdo con mi maestro Linares Quintana.

Supongo que el señor senador Snopek, un hombre de tierra adentro, de cuya vocación federalista nadie puede dudar pues la ha puesto de resalto en más de una ocasión en este recinto, está exponiendo sobre algo a lo que también hizo referencia en alguna circunstancia el señor senador por Córdoba, en cuanto a que la realidad exige una interpretación de la norma que lleve a lo que él ha calificado como federalismo de concertación. En resumidas cuentas, quiere decir que habiendo escrúpulos de índole normativo en cuanto a la interpretación taxativa de las normas, los hechos nos llevan a la necesidad de salir al cruce de otros problemas que son evidentemente cada vez más emergentes, atento a la cir-

cunstancia de lo que hemos observado que está ocurriendo en los caminos.

Entonces, voy a incurrir en una audacia intelectual echando a la luz de la meditación de los señores senadores la disposición de nuestra antigua Constitución, contenida en el artículo 67, inciso 12, llamada "cláusula comercial de la Constitución". Por ahí podemos empezar a bucear. Por un lado, tenemos la reserva natural de quienes somos celosos del federalismo y por ende de que se nos escurran las facultades que surgen del poder de policía que pertenecen a las provincias. Pero por el otro tenemos una realidad que se está viendo en nuestras rutas.

Como bien se dijo recién —creo que por parte del señor senador León—, nuestras rutas son el campo de un comercio cada vez más grande, de un comercio que a veces se ve lícita o ilícitamente realizada por los llamados ómnibus "truchos" o por aquellos transportes que no cumplen con las reglamentaciones de seguridad, de higiene y mucho menos de licitud en cuanto a lo que transportan.

Hay una vieja jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación que pone de relieve la aplicación de la cláusula comercial de la Constitución, es decir el comercio de las provincias entre sí. Por ejemplo, ha establecido reiteradamente que las líneas telegráficas eran de jurisdicción de la Nación por superar el marco fronterizo de una sola provincia entrando ya en el comercio interprovincial.

Dado que ya finalizo, dejo esto como reflexión: teniendo en cuenta el federalismo de concertación que reclamaba el señor senador por Córdoba, quizá podamos encontrar en la cláusula comercial de la Constitución una interpretación que no afecte nuestros naturales escrúpulos de índole federal y nos haga llegar a la solución del gran problema que nos presentan las rutas nacionales.

Sr. Snopek. — ¡Muy bien!

Sr. Presidente (Menem). — Prosigue en el uso de la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cendoya. — Señor presidente: agradezco la intervención del señor senador por Corrientes.

Creo que debemos ser conscientes de nuestras propias limitaciones con respecto al marco constitucional que rodea a este delicado problema. Yo no encuentro el mecanismo adecuado al respecto; por el momento no lo percibo. Lo cierto es que se trata de un reclamo unánime de la sociedad. Los romanos solían decir *dura lex*

ad lex. Las leyes deben ser interpretadas en el conjunto de sus disposiciones conforme al espíritu del tiempo. Es lamentable que sobre este delicado aspecto la nueva Constitución no haya modificado la jurisdicción exclusiva de las provincias sobre las rutas nacionales. Es más, ha aumentado la jurisdicción provincial sobre ellas.

Considero que vamos a aprobar una ley consistentes de esa falencia. Esperamos que en la discusión en particular —seguramente el proyecto volverá a la Cámara de Diputados— podamos encontrar algunas formas que sirvan para dar solución a este patético problema de la sociedad argentina.

Para concluir, señor presidente, tampoco puedo dejar...

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

Sr. Presidente (Menem). — El señor senador Massat le pide una interrupción. ¿Se la concede?

Sr. Cendoya. — Cómo no.

Sr. Presidente (Menem). — Para una interrupción tiene la palabra el señor senador por Santa Fe.

Sr. Massat. — Señor presidente: dado que de alguna manera el señor senador por Córdoba está redondeando su idea y justificando el concepto que hemos incorporado al proyecto de ley, quiero referirme al inciso a) del artículo 2°. En el caso de las provincias que son atravesadas por rutas nacionales, como Santa Fe, se impone a la Gendarmería Nacional la aplicación de esta ley. En dicha provincia, por ejemplo, la Gendarmería no ejerce ningún tipo de control hasta la fecha. Estaríamos ante una grave dificultad porque la policía de la provincia, en el caso de Santa Fe, es el organismo de aplicación.

Creo que sería conveniente clarificar y ordenar un poco más estos conceptos.

En el bloque justicialista sostuvimos un debate sobre esta cuestión. Para preservar las potestades provinciales y sin dejar brecha alguna para una mala interpretación acerca de que realmente queremos resolver de buena fe el problema de tránsito en el país, pienso que deberíamos modificar los conceptos contenidos en el inciso a) del artículo 2°. De esta manera daríamos mayores garantías y resolveríamos el asunto que nos preocupa.

Sr. Presidente (Menem). — Para una interrupción tiene la palabra el señor senador por Jujuy.

Sr. Snopek. — Quiero clarificar bien este tema porque pareciera que lo están interpretando mal.

En materia de competencia respecto de las rutas nacionales no solamente se trata del tránsito sino también de la infraestructura vial. La autoridad de aplicación será Gendarmería Nacional. Esto es así porque si la Nación otorga las licencias, concesiones y autorizaciones tanto para el tema de turismo como en las líneas regulares de transporte, está ejerciendo el control sobre el transporte de carga —posteriormente lo hará sobre el multimodal—, y algún organismo de la Nación tiene que estar habilitado para ejercer dicho control. Esto de ninguna manera altera las jurisdicciones locales dado que por el artículo 90 se invita a las provincias a adherirse. Son varias las cuestiones que deberán concertar con la Nación.

El artículo 90 dice que se invita a las provincias a adherir íntegramente a esta ley; a establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la autoridad del tránsito en la provincia, precisando claramente la competencia de los restantes que tienen intervención en la materia, dotándolos de un cuerpo especializado de control técnico y prevención de accidentes; a instituir un organismo oficial multidisciplinario que fiscalice la aplicación de la ley y sus resultados, coordine la acción de las autoridades en la materia, promueva la capacitación de funcionarios, fomente y desarrolle la investigación accidentológica y asegure la participación de la actividad privada; a regular el reconocimiento a funcionarios de reparticiones nacionales como autoridad de comprobación de ciertas faltas para que actúen colaborando con las locales; a dar amplia difusión a las normas antes de entrar en vigencia, etcétera. Es decir, prevé el federalismo de concertación del que hablaba el señor senador por Córdoba, tema que quería aclarar: no es que haya una imposición por parte de la ley; simplemente decimos quién va a ejercer el control sobre lo que ya está en manos de la Nación.

Obviamente que cuanto compete a la Nación debe ser interpretado conforme a la Constitución, sin alterar las jurisdicciones locales. Creo que esto es la madre de todas las cosas y que hemos aclarado con toda precisión cuanto se refiere a la aplicación de las sanciones, la comprobación administrativa y el control jurisdiccional. De aquí la invitación a las provincias para concertar. Por otra parte, con el Consejo Federal de Seguridad Vial queremos lograr la coordinación de este federalismo de concertación.

Quería hacer estas aclaraciones para que este árbol, que es el artículo 2°, no nos impida ver todo el bosque, que es la ley. La Corte ha dicho

que las leyes no deben ser interpretadas conforme lo que dicen textualmente sino de acuerdo con lo que expresan jurídicamente. Además, en la interpretación debe regir el criterio que tenga mayor conformidad con la Constitución y con la doctrina constitucional.

Por eso considero que debemos tener algo de benevolencia constitucional en este juicio que hacemos al proyecto de ley en consideración.

Sr. Presidente (Menem). — Continúa en el uso de la palabra el señor senador por Córdoba.

Sr. Cendoya. — Vuelvo a agradecer las interrupciones, que sirven para enriquecer el debate, pero voy a concluir con dos manifestaciones.

En primer lugar subsisten las objeciones porque nunca un poder provincial, legislativo o ejecutivo, podría dictar una norma válida que estuviera en contradicción con lo que dispone la Constitución Nacional, la cual, por otra parte, no debe ser interpretada por nosotros sino por otro poder distinto. Con arreglo a la división de poderes contenida en la misma, el intérprete final de las leyes es la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Quiero señalar que en el tiempo que medie entre la aprobación en general y en particular, deberíamos tratar de encontrar alguna fórmula, agotando las posibilidades de nuestra imaginación y responsabilidad, para dictar la legislación que el país entero está reclamando.

En segundo término, también quiero señalar que cuando objeto la participación de Gendarmería Nacional como autoridad de aplicación, ello se debe a la observación constitucional que formulo sobre el texto, pero de ninguna manera implica desconocer la eficiencia y el reconocimiento público que tiene este organismo en el país. Tan exitosamente desde su creación controla aspectos muy concretos de las actividades que se desarrollan dentro del territorio argentino. No podemos ignorar, asimismo, su eficiencia profesional, que es acompañada por la opinión pública sin ningún tipo de discusión.

Me he limitado a expresar, con absoluta honradez intelectual, mi posición sobre un tema que aparece como de difícil solución con arreglo a las actuales normas constitucionales. Reitero que el país entero está reclamando una legislación que termine con la anarquía de la que se sirven la muerte, el delito, el tráfico ilegal, las drogas, el contrabando y todas las actividades negativas que afectan al desarrollo, la paz y la prosperidad de la Argentina.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Santa Fe.

Sr. Massat. — Señor presidente: el bloque justicialista va a solicitar que el tratamiento en particular de este proyecto de ley pase para la semana que viene, a los efectos de que podamos analizarlo con mucho más detenimiento y tratemos de consensuar una mejor redacción especialmente respecto del inciso a) del artículo 2º.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Salta.

Sr. Romero. — Señor presidente: no obstante el hecho de que nos encontramos en el tratamiento en general de la iniciativa, nos hemos referido a ella en forma particular, es decir, a algunos de sus artículos.

Quiero señalar algo, además de los aspectos constitucionales que aquí se han expresado sobre el artículo 2º que se refiere a la competencia.

Más precisamente, deseo referirme al argumento de que esta fuerza de seguridad que es Gendarmería, que tan valiosa misión cumple en nuestras fronteras, figure en la ley original. Y, en tal sentido, resulta casi obvio decir que esta fuerza no solucionará los problemas que creíamos íbamos a corregir con este proyecto; no porque no fuera eficiente sino porque desde el año 1949 hasta ahora se le ha asignado otra tarea, que es el cuidado de las fronteras. Tanto en la provincia del señor senador Snopek como en la mía, vemos cómo trabaja en la prevención de los delitos federales: contrabando, narcotráfico; realmente, lo hace con mucha eficiencia.

Pero de ahí a que tenga esa misma eficiencia en lo que es el concepto moderno de control de la seguridad en las rutas, que obviamente no pasa por la fuerza de que se disponga —se señalaron problemas básicos tales como la educación y la infraestructura que este proyecto de ley no resolverá en lo inmediato—, es otra cosa.

Debemos decir que el concepto moderno es la movilidad en el control, lo que no significa que el campamento sea cambiado cada tanto en las rutas, como lo hace actualmente Gendarmería por razones de control de fronteras, siendo tan vastas las que el país tiene sobre todo en el norte.

Gendarmería es una fuerza militarizada que se rige bajo el Código de Justicia Militar. Es una fuerza profesionalizada y preparada para otras funciones, tanto es así que ha cumplido funciones en la guerra de Malvinas y ha tenido pre-

...ía en aquellos países a los que la Argentina
enviado fuerzas.

Si aquí, con tan sólo mencionarlo, creemos
de Gendarmería podrá realizar la cobertura del
tanto por ciento de las rutas, en las cuales en
muchos lugares entra en superposición con las
provincias y con los municipios, estamos equivo-
cados.

Considero que lo adecuado será dejar que
afortunadamente la Nación, en acuerdo con las
provincias, designe cuál será la fuerza que se
ocupará de esto. Donde Gendarmería tiene
mucha presencia por razones fronterizas, quizá
queda hacerlo si se la dota de medios más ágiles
para el control de rutas —cosa que no pasa por el
mantenimiento, obviamente, sino por la capacidad
de desplazamiento—. En otras provincias, espe-
cialmente en las mediterráneas, donde casi no
tiene presencia, en lugar de que exista una su-
perposición, podrá hacerlo otra fuerza que no
necesariamente deba ser nacional. Bien podría
existir la delegación, que también es una forma
de descentralización de muchas funciones, que
es bueno que la Nación vaya haciendo con
respecto a las provincias. O sea, que no sólo des-
centralicemos el gasto —como a veces ocurre en
educación o en hospitales— sino también las
funciones. Así, dejaremos de tener tanta super-
posición de organismos nacionales y provinciales
en muchísimas áreas que no hacen a los pro-
blemas fundamentales, que no es el caso men-
cionar aquí, pero que existen en todas las pro-
vincias. Entonces, en algunos lugares será
totalmente Gendarmería; en otros, otras fuerzas
nacionales o federales o fuerzas provinciales o
especializadas en tránsito.

Entonces, la idea es dejar este debate para el
tratamiento en particular, y en cuanto a la auto-
nidad de aplicación tratar de que sea la Nación
quien convenga con las provincias la fuerza que
lo controlará.

Quiero referirme ahora al artículo 33, que no
se modifica, y que creo que contiene un error
muy serio, que consiste en lo siguiente.

Quando se habla de la revisión técnica obliga-
toria de los vehículos, sobre todo los de trans-
porte, debemos recordar que existe una norma
nacional que se aplica en todas las provincias
donde se habilitan talleres de revisión.

Creo que aquí se comete un error cuando en
el artículo 34 hablamos de talleres de repa-
ración. Porque aquí nos estamos refiriendo a que
quienes están habilitados y deben cumplir re-
quisitos de idoneidad son los talleres de revisión
y no los de reparación. Si se entiende como está

escrito, quiere decir que en el pueblito más mo-
desto del interior de nuestras provincias —quizá
algunos señores senadores no se den cuenta de
cómo son— a un taller en el que el mecánico es
apenas un aprendiz, vamos a exigirle que tenga
un ingeniero y toda esta habilitación; y no nos
estamos refiriendo a eso.

Aquí estamos hablando de los talleres de revi-
sión de esos vehículos que también deben ser
quienes den una documentación inviolable,
como se usa en muchos países —como debe ser
también la tasa de circulación—, para que la re-
visión en las rutas no signifique la detención, o
que suceda lo que dice el último párrafo del ar-
tículo 33 en el sentido de que la autoridad de
aplicación podrá nuevamente en la vía pública
revisar lo que un vehículo debe contar como re-
quisito.

Si alguien cumple con la revisión obligatoria
en un taller habilitado y, a su vez, éste entrega
una oblea —como creo que se está por usar—
que es visible por afuera o por dentro del para-
brisas, es innecesario facultar otra vez el control,
que provoca muchísimas molestias y abusos.

De esta manera, no será con la represión ni
con la presencia de fuerzas que solucionaremos
los problemas de accidentes sino con educación
y con una infraestructura vial adecuada, que
hace muchos años que en nuestro país es defi-
ciente.

También es bueno que vayamos tomando con-
ciencia de que entre provincias debe ir desapa-
reciendo esa costumbre de las barreras adua-
neras internas, que son medievales o coloniales,
y con las que más bien se molesta a las personas,
ya que no solucionan los problemas que nos
afligan.

Si ya desde la ley de 1949, en la que se con-
templaba la presencia de la Gendarmería, se
hacía alusión a los controles, no es por su falta de
mención en los cuerpos legales que no se dismi-
nuyeron los problemas de ilícitos y accidentes,
sino que se agravaron. En consecuencia, consi-
dero que lo que hay que hacer es cambiar los ac-
tuales controles por unos nuevos.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el
señor senador por Mendoza.

Sr. Genoud. — Señor presidente: es simple-
mente para expresar que nuestro bloque va a ad-
herir a la moción formulada por el señor senador
por Santa Fe.

De las exposiciones que hemos escuchado
surge con claridad que se aprobaría en general el
proyecto, pero habría observaciones en parti-
cular que merecerían nuevas conversaciones in-

terbloques a los efectos de buscar un consenso, especialmente en lo referente al artículo 2º, en el que se contempla la facultad de Gendarmería Nacional para intervenir en las rutas nacionales.

De tal manera que anuncio la posición de nuestro bloque en el sentido de votar afirmativamente en general esta iniciativa para luego, en el curso de la semana que viene, aprobarlo en particular, previa conversación y tratativas entre los bloques.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Catamarca.

Sr. Villarroel. — Señor presidente: creo que en este cuerpo debemos congratularnos no sólo por el nivel que viene adquiriendo el debate en general sino también por la característica muy especial, que no siempre las discusiones muestran, de que las propuestas que se van planteando no tienden a menoscabarse sino a sumarse.

En este sentido, advierto que en las ilustradas exposiciones de los señores senadores que me precedieron en el uso de la palabra se han ido sumando saberes y experiencias, y se han ido afinando conceptos. Entre otros, desde luego, rescató los que expresara el senador por Corrientes, que con exagerada modestia de su parte ha llamado "audacia intelectual", y que en rigor son una muy ortodoxa visión del encuadramiento constitucional de lo que compone la mayor parte de la materia de este proyecto de ley que se está considerando, porque efectivamente en su mayoría se trata del comercio de las provincias entre sí, como reza la cláusula 13 del artículo 75 de la Constitución reformada.

También celebro que a través de las diversas exposiciones se haya ido precisando una cuestión que al principio no estaba demasiado clara. Me refiero a la distinción, que es esencial, entre lo que compone el campo de potestades legislantes de la Nación y las provincias y lo que constituye el tema de las competencias respecto de la autoridad de aplicación de las normas dictadas por el poder legislante que tiene la potestad constitucional.

Desde este punto de vista, habría que recordar, sin ir más lejos y yendo a lo más grueso, que el contrato de compraventa está legislado por el Congreso de la Nación a través del Código Civil, y esto no excluye sino que, por el contrario, implica que la autoridad de aplicación sean los jueces de las provincias.

Asimismo, en tren de citar normas que son complementarias y que forman un contexto, habría que recordar también que los gobernadores

de las provincias, según una norma expresa de la Constitución, son agentes naturales del gobierno de la Nación para el cumplimiento de las leyes del Congreso, tal cual reza la norma.

Pero advierto que en la exposición del señor senador por Salta ese concepto de distinción precisa entre la potestad legislante y la competencia para ser autoridades de aplicación va adquiriendo un perfil muy nítido en el sentido de que esta última cuestión debe ser objeto y materia de un acuerdo entre las propias provincias, vale decir entre los cuerpos que componen la Nación federal.

No quiero agregar más; creo que no es necesario. Mi posición va implícita en estas palabras: apoyo en general la iniciativa que se está por considerar.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Santiago del Estero.

Sr. Figueroa. — Señor presidente: en mi provincia tenemos un hecho muy particular.

Me refiero a la Ruta 9 en el tramo en que se une con la Ruta 34; hay seis kilómetros de rutas provinciales, y aunque resulte jocoso allá lo llaman "el triángulo de las Bermudas", porque ahí desaparece todo.

Quiero adherirme a todo lo que se ha dicho respecto a la jurisdicción y a la aplicación de las autoridades nacionales con las autoridades provinciales, para que de esta ley salga específicamente determinada la competencia y los acuerdos que tienen que hacer las provincias con la Nación para el control de estas rutas y, en particular, de estos seis kilómetros de rutas provinciales en Santiago del Estero que unen dos rutas nacionales.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Formosa.

Sr. Branda. — Quiero precisar la moción que ha hecho el señor senador por Santa Fe, apoyada por el señor senador por Mendoza.

Creo que se debería votar en general ahora y en particular en la próxima sesión. Porque si decimos "la semana que viene", no sabemos si realmente vamos a conseguir el quórum necesario o si vamos a reunir a la Cámara. Entonces, entiendo que es más conveniente decir "la próxima sesión". Esta expresión va a determinar perfectamente la intención que se ha manifestado en el recinto.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Jujuy.

Sr. Snopek. — La comisión está de acuerdo con ese criterio; lo hemos conversado antes de la

esión. Pero quiero hacer una aclaración referida a la intervención del señor senador por Salta.

Nos hemos preocupado por este tema. El texto que vino de Diputados está sin modificaciones y es bueno. Contempla la prohibición de la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o de la licencia habilitante por cualquier motivo, excepto los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por jueces competentes. Son casos expresos en los que taxativamente se ha ido enumerando cuándo se procede al secuestro de alguno de los elementos mencionados.

Pero en lo referido al artículo 33 —quiero explicarle al señor senador por Salta, aunque esto corresponde al tratamiento en particular— hubo una propuesta parecida a la que ha realizado y, lamentablemente, no prosperó en la comisión. En esto somos compañeros en la desgracia; por lo tanto podríamos conversar y buscar cómo remontamos este resultado. De todas maneras hay que cambiar la palabra "implementados", por "cumplimentados".

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Entre Ríos.

Sr. Alasino. — Señor presidente: quiero hacer una muy breve reflexión.

Confieso que tal vez necesitamos hacer un estudio más medular de este asunto. Pero lo que me llena un poco de aprehensión es que nosotros le demos el control de las rutas a una estructura con formación militar, que tiene la posibilidad de aplicar sanciones y arrestos de hasta treinta días. Al respecto, es cierto que existe un recurso de apelación ante el juez, pero el proyecto dice que las sanciones son de cumplimiento inmediato.

Se trata de una estructura que también puede tipificar la infracción, que puede decir esto es así y, frente a una infracción, automáticamente encuadrarla en una de las normas que establece su normativa. Y sabemos que es muy peligroso que un lego —y a esto no lo digo con sentido peyorativo— interprete una ley y tenga la posibilidad de aplicarla.

A quién no le ha pasado, en aquellos lugares donde existe el control militar de las rutas, como en Chile, cometer una infracción y que, como consecuencia de ello, le hayan retenido los documentos y el carné, porque así lo dice la ley. Y aunque tienen control jurisdiccional, lo citan a una audiencia a los dos días y esté donde esté usted va, le retienen sus documentos y por vía

de Cancillería se los devuelven, impidiéndole volver al país.

Creo, señor presidente, que si bien en un país como el nuestro, con un sistema federal, este proyecto que legisla sobre el derecho de transitar es legal —puesto que la Constitución Nacional, además de establecer derechos individuales autoriza a reglamentar su ejercicio, lo cual, en el fondo, es lo que hace esta norma—, no es conveniente establecer con precisión una sola autoridad, de formación militar, que interprete la ley y pueda definir si una cierta conducta constituye una infracción o una falta tipificada en la norma y, consecuentemente, condenar, sin perjuicio del derecho a apelar, pero con posterioridad.

Es cierto lo que dice el señor senador por Jujuy; pero también es cierto que si se da la facultad de control técnico en las rutas, cada uno podrá interpretar si la baliza se ajusta o no a lo establecido, o si el dibujo de los neumáticos tiene o no los milímetros que establece el reglamento que se utilice en función de esta ley.

Confieso que mi comisión fue consultada sobre esta cuestión y en todo lo relativo a las sanciones fue atendida, de alguna manera, nuestra propuesta de modificación.

Pero advierto también que, sobre la "procedura", sobre el procedimiento, tal vez por una omisión no opinamos y hoy advertimos que podemos llegar a sumergirnos en un estado de indefensión tal en las rutas que ya no sepamos cómo circular y dónde quejarnos.

Además, señor presidente, y no quiero con esto agredir ni ofender, por algo son los jueces de faltas los que juzgan las infracciones. Todas estas faltas conllevan, de alguna manera, un contenido de intencionalidad que llamamos dolo, que hace a la conformación de la infracción y que puede ser evaluado por una autoridad que no está suficientemente capacitada para ello a los efectos de adoptar medidas preventivas. Pero yo no sé si en todas las sanciones que establece la ley la autoridad de aplicación no debe simplemente poner la multa. Las otras sanciones —y esto podemos discutirlo en particular— creo que deben fijarse con algún otro resguardo.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Catamarca.

Sr. Fadel. — Señor presidente: quiero adelantar nuestro voto favorable, en general, y manifestar que reservamos nuestra opinión para el tratamiento en particular.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Jujuy.

Sr. Snopek. — Señor presidente: quiero hacer una aclaración con respecto al criterio que se ha tenido sobre esta cuestión.

Hemos pensado y debatido mucho y por eso hemos recurrido no solamente a la consulta de la Comisión de Asuntos Penales y Regímenes Carcelarios, sino que también le hemos dado participación acerca del criterio a seguir. Hemos estudiado esta cuestión en la práctica y también hemos analizado la legislación comparada y su aplicación.

Creo que buscar este equilibrio entre autoridad y libertad ha sido un esfuerzo muy grande; el mayor esfuerzo que hemos hecho. Y así nos hemos preguntado cómo podemos permitir que continúe manejando un conductor que no tiene su vehículo en condiciones o cómo podemos permitir conducir a una persona en estado de ebriedad.

Es a partir de estas preguntas prácticas que se han ido definiendo los distintos tipos, en los cuales no creo que haya margen para la libre interpretación puesto que las distintas circunstancias están taxativamente previstas en el proyecto. Es decir, no se trata de una norma improvisada sino que todo esto ha sido muy debatido —concretamente desde hace ocho meses—, hemos consultado a las comisiones respectivas de ambas cámaras y receptado las observaciones.

Sr. Presidente (Menem). — Se va a votar en general.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Ha sido aprobado por unanimidad. Se dejará constancia en actas a los fines constitucionales pertinentes.

Sr. Romero. — Señor presidente: no voté afirmativamente.

Sr. Presidente (Menem). — Se rectifica entonces tal circunstancia.

¿El resto de los señores senadores ha votado afirmativamente?

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Santa Fe.

Sr. Massat. — Señor presidente: hago moción para que el tratamiento en particular del proyecto en consideración pase a la próxima sesión.

Sr. Presidente (Menem). — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por el señor senador por Santa Fe.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Queda aprobada la moción. En consecuencia, queda postergado el tratamiento en particular para la próxima sesión.

A continuación, corresponde votar el pedido de inserción formulado por el señor senador por Jujuy.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Se procederá en consecuencia¹.

8

RECONOCIMIENTO A LOLA MORA

Sr. Presidente (Menem). — Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Cultura y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de resolución del señor senador Ludueña por el que se expresa reconocimiento a la figura de doña Dolores Mora Vega de Hernández (Lola Mora). (Orden del Día N° 630.)

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Piuzzi). — (Lee)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Cultura y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de resolución del señor senador Ludueña, expresando reconocimiento a la figura de doña Dolores Mora Vega de Hernández (Lola Mora), y otras cuestiones conexas; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconsejan su aprobación.

De acuerdo con el artículo 119 del reglamento, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones, 29 de junio de 1994.

José O. Bordón. — Juan C. Romero. — Oltijela del Valle Rivas. — Fernando de la Rúa. — Ricardo E. Lafferrière. — Libardo N. Sánchez. — Hipólito Solari Yrigoyen. — Fernando V. Cabana. — Eduardo P. Vaca. — Felipe Ludueña. — Antonio F. Cañero.

¹ Ver el Apéndice.

26

Homenaje a Santiago Ayala, "El Chúcaro"

—El texto de la resolución aprobada es el que figura en la página 3430.

27

XXII Jornadas Internacionales del Círculo Argentino de Odontología

—El texto de la comunicación aprobada es el que figura en la página 3430.

28

XIV Jornadas Nacionales de Numismática y Medallística

—El texto de la comunicación aprobada es el que figura en la página 3337.

29

Transferencia de un inmueble a la Municipalidad de Trelew, Chubut

—El texto del proyecto de ley aprobado es el siguiente:

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º — Transfiérese a la Municipalidad de Trelew (provincia del Chubut) el dominio del inmueble ubicado en la intersección de las calles San Martín y Bar-

tolomé Mitre del citado municipio, cuya nomenclatura catastral se identifica como circunscripción 1, ejido 37, manzana 60, sección 4, con una superficie de terreno de 3.748,01 m² y cubierta de 1.251,22 m², donde funcionaba el Distrito Militar 26, y que se compone por viviendas, oficinas, depósitos, talleres e instalaciones complementarias.

Art. 2º — La Municipalidad de Trelew destinará el edificio y su terreno circundante a actividades compatibles con su carácter histórico y cultural declarado por ordenanzas H.C.D. 2.435 y 3.981 del año 1991.

Art. 3º — El Estado nacional, a través de su órgano competente, se reservará el derecho de reversión de la transferencia si el adjudicatario no cumpliera con lo dispuesto en el artículo 2º de la presente ley.

Art. 4º — Los gastos que ocasione la transferencia dispuesta por la presente ley estarán a cargo de la Municipalidad de Trelew.

Art. 5º — La escritura traslativa de dominio será extendida dentro de los 180 días corridos posteriores al cumplimiento del recaudo previsto en el artículo 4º.

Art. 6º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

EDUARDO MENEM.

Edgardo R. Piuzei.

30

Remate de un edificio en Trelew, Chubut

—El texto del proyecto de ley aprobado es el que figura en la página 3439.

II

INSERCIONES

1

Solicitada por el señor senador Snopek

LEY DE TRANSITO

Este proyecto que vamos a considerar es revisión del sancionado por la Cámara de Diputados sobre Ley de Tránsito.

Es de conocimiento de todos las muertes que permanentemente y en número creciente se producen por accidentes en la vía pública.

Este proyecto ingresó a nuestro cuerpo a fines del mes de diciembre de 1993; si bien el tiempo transcurrido no es mucho, ya que por la extensión del cuerpo normativo la importancia del tema y las consultas realizadas debimos analizar con especial detenimiento su contenido.

Esta Cámara con anterioridad aprobó dos proyectos en igual sentido, que caducaron en la Cámara de Diputados al igual que otra iniciativa enviada por el Poder Ejecutivo de entonces.

Por tal motivo en esta oportunidad consideramos necesario consultar con la Comisión de Transportes de dicha Cámara las modificaciones que entendíamos preciso introducir y que en su mayoría fueron aceptadas;

por lo que el tiempo que hemos demorado en la aprobación se verá recuperado al tener —así esperamos— un rápido tratamiento en Diputados.

Esta ley comprende nueve títulos, a saber:

Título I. *Principios básicos*, con un capítulo único, que abarca los artículos 1º al 5º.

Título II. *Coordinación federal*, con un solo capítulo, artículos 6º al 8º.

Título III. *El usuario y la vía pública*, con dos capítulos, que comprende los artículos 9º al 20.

Título IV. *La vía pública*, capítulo único, que va desde los artículos 21 al 26.

Título V. *El vehículo*, con dos capítulos que comprende los artículos 27 a 34.

Título VI. *La circulación*, con cinco capítulos, artículos 35 al 67.

Título VII. *Bases para el procedimiento*, con tres capítulos, artículos 68 al 73.

Título VIII. *Régimen de sanciones*, con tres capítulos, artículos 74 al 88.

Título IX. Disposiciones transitorias y complementarias, que comprende los artículos 89 al 96.

Dentro del título I —principios básicos—, en el artículo 1° se define el ámbito de aplicación de la ley, referido al uso de la vía pública aplicado a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, en aquellas actividades en relación al transporte, las personas, la estructura vial y el medio ambiente, excluidos los ferrocarriles. El ámbito de jurisdicción es federal.

En la parte final del artículo se invita a adherir a la presente ley a los gobiernos provinciales, y nosotros le hemos agregado los gobiernos municipales, ya que éstos pueden también adherirse independientemente de que lo haga o no el gobierno de su provincia.

Artículo 2°. Competencia. Aquí se define a las autoridades de aplicación y comprobación de las normas de esta ley. La Comisión de Transportes introdujo la siguiente modificación: en las rutas nacionales, la Gendarmería Nacional tendrá a su cargo el control, además de los otros organismos, como Vialidad Nacional, Salud Pública, etcétera.

En las jurisdicciones provinciales y municipales serán autoridad quienes determinen la respectiva jurisdicción que adhiera.

Asimismo el artículo contempla exigencias distintas, según las necesidades regionales, siempre que no contravenga a la ley.

Artículo 3°. Garantía de libertad de tránsito. Se establece la prohibición de la retención o demora del conductor del vehículo, de la documentación de ambos, salvo los casos expresamente contemplados por la ley u ordenados por juez competente.

Artículo 4°. Convenios internacionales. Determina que los convenios internacionales sobre tránsito, suscritos por la República Argentina, son de aplicación a vehículos extranjeros que circulen por nuestras rutas.

Artículo 5°. Definiciones. Este artículo define términos utilizados en la ley y nosotros modificamos algunos de ellos a consecuencia de cambios introducidos en el resto de la ley. También agregamos algunas definiciones como zona de seguridad que comprende las inmediaciones del camino propiamente dicho.

Artículo 6°. Del título II. Coordinación federal. Unificamos el artículo 6° con el 89, es decir se crea el Consejo de Seguridad Vial y se define su integración, que se hace con todas las provincias que adhieran o no a la ley. La sanción de la Comisión de Transportes sólo permitía la participación de las provincias adherentes.

Establece como misión del consejo la de armonizar intereses y acciones con todas las jurisdicciones para mejorar los objetivos de la ley. Los entes federados de la actividad privada del sector podrán ser asesores del mismo.

En el artículo 7° se definen las funciones del consejo, tales como la de proponer políticas de prevención de accidentes, aconsejar medidas de interés general a los objetivos de la ley, alentar la educación vial, proponer la unicidad, actualización de las normas, armonizar las acciones entre las jurisdicciones, impulsar la ejecución de sus decisiones, instrumentar el intercambio de técnicos entre las jurisdicciones, etcétera.

La Comisión de Transportes modificó el inciso d), reemplaza el término "auspiciar" por "organizar" cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios para que el Consejo tenga mayor responsabilidad y protagonismo.

En el inciso e) luego de: "Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales", agregamos ... "y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios así lo aconsejen", ya que esta norma que hoy sancionamos, entendemos que no debe ser inamovible y las conclusiones de esos estudios tienen que orientar las futuras actualizaciones.

En el inciso i) incluimos el ámbito municipal.

En el inciso l) le asignamos la tarea de actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación, otorgándole así una mayor responsabilidad.

En el artículo 8°, Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Este es un centro de concentración de información y funciona en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional y coordina su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, se deben comunicar a él los datos de licencias para conducir, de presuntos infractores sanciones etcétera. Todo trámite debe ser allí consultado. Llevará estadísticas accidentológicas, de seguros y datos del parque vehicular.

TÍTULO III

El usuario de la vía pública

El Capítulo I Capacitación se inicia con el artículo 9° Educación vial, en el que mediante cinco incisos propicia la educación vial en el nivel preescolar a secundario y también alcanza a la enseñanza técnica, terciaria y universitaria. También se propician medidas para prevenir accidentes, la afectación de predios para la enseñanza y práctica conductiva, se prohíbe la publicidad laudatoria.

La Comisión de Transportes modificó este artículo, incluyó la ley 23.348 que también se refiere a la educación vial.

El artículo 10 obliga a los funcionarios responsables a hacer cursos de capacitación.

El artículo 11 establece las edades para conducir vehículos en la vía pública según las clases de unidades que están determinadas en el artículo 16.

Determina: 21 años para las Clases C (camiones con acoplado), D (transportes públicos) y E (camiones con acoplado).

— 18 años para las restantes clases, o sea las clases A (ciclomotores, motocicletas y triciclos); B (automóviles y camionetas).

— 15 años para los ciclomotores sin acompañante.

— 10 años para los rodados propulsados por su conductor.

Asimismo el artículo determina la posibilidad de establecer excepciones para conducir tractores agrícolas, animales o vehículos de tracción a sangre, fundado en razones de características locales de su jurisdicción.

El artículo 12 establece requisitos para las escuelas de conductores, tales como: tener habilitación, instructores profesionales, vehículos apropiados, seguro etcétera.

En el Capítulo II de este Título que se refiere a la Licencia de conductor (artículo 13), hemos reformulado la

sanción de Diputados tratando de que su obtención no sea un mero trámite administrativo procurando generar una actitud de mayor responsabilidad, tratando al titular de la misma como al funcionario que la otorga.

El interesado presentará una declaración jurada sobre padecimientos o afecciones que puedan limitar las aptitudes conductivas. En cuanto al examen médico, especificamos el aspecto físico y las aptitudes visual, auditiva y psíquica, se exige igual criterio que el proyecto venido en revisión, un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación y un examen teórico práctico sobre conocimientos de mecánica y elementos de seguridad del vehículo.

La Comisión de Transportes —en cuanto al examen práctico de idoneidad conductiva— propuso con el interés de poner énfasis en la habilidad de manejo las siguientes fases:

1. — Simulador de manejo conductivo.
2. — Conducción con circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.
3. — Conducción en área urbana de tránsito medio.
4. — Conducción nocturna.

Los conductores de transporte interjurisdiccional, además de estos requisitos deben satisfacer las exigencias propias de la licencia específica del servicio.

El artículo 15 se refiere al contenido de la licencia y nosotros modificamos formalmente el inciso c), agregamos el inciso f) con la exigencia del grupo y factor sanguíneo y también agregamos el inciso g), permitiendo que a pedido del titular se consigne la voluntad de donar órganos. Esto último con un interés humanitario, por aprensión que la dupla donación —muerte nos produce y también el de llamar a la reflexión sobre la responsabilidad ante un volante, tarea ligada a la muerte en nuestro país.

El artículo 16 determina las clases de licencias para conducir.

La Comisión de Transportes modificó la Clase A que habilita a conducir ciclomotores, motocicletas y triciclos. Originalmente se exigía una experiencia previa de 2 años en motocicletas de menor cilindrada para conducir vehículos de más de 300 cm³. Hemos reducido la cilindrada a 150 cm³ para conductores menores de 21 años. Con esa cilindrada esos vehículos sumamente livianos, poseen una potencia tal que tienen una reacción y desarrollan muy elevadas velocidades, por lo que estimamos adecuado este cambio.

A modo de ejemplo quiero dar las características técnicas de algunas pocas motos que se comercializan en el país.

—Moto Yamaha TZR 125 cm³ 26 C.V. de potencia 148 km/h de velocidad.

—Moto Kawasaki Modelo Ninja 250 cm³ 38 C.V. de potencia 178 km/h de velocidad.

—Moto Yamaha RD 350 R 350 cm³ 63 C.V. de potencia 200 km/h de velocidad.

Esta es la única modificación introducida en este artículo, repito, es la reducción de la cilindrada de 300 cm³ a 150 cm³.

La Clase B es para conducir automóviles y camionetas.

La Clase C es para camiones sin acoplado y los de la Clase B.

La Clase D para el servicio de transporte de pasajeros, emergencia y seguridad y los de la Clase B o C.

La Clase E para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los de la Clase B y C.

La Clase F para automóviles de discapacitados.

La Clase G para tractores y máquinas agrícolas.

El artículo 17 no fue modificado y se refiere a los menores de edad conforme al artículo 11 deben ser autorizados por sus representantes legales.

El artículo 18 (sin modificaciones) se refiere a la obligatoriedad de comunicar los cambios de los datos que tiene la licencia de conducir.

El artículo 19, suspensión por ineptitud (sin modificaciones), se refiere a la atribución que tiene la autoridad de suspender la licencia cuando comprueba la ineptitud psicofísica del titular.

El artículo 20, conductor profesional (sin modificaciones), determina a las licencias C, D y E como profesionales con la exigencia de poseer la licencia clase B (automóviles) un año antes. Impone la realización de cursos para estos aspirantes a conductores y consigna la condición limitativa de aprendiz de conductor profesional.

La licencia D (conductor de transporte de pasajeros) exige los antecedentes al Registro de Reincidencias y Estadísticas Criminal y Carcelaria para su otorgamiento.

También requiere las especificaciones particulares para el transporte de niños, sustancias peligrosas y maquinaria especial.

A partir de los 65 años no se puede otorgar licencia profesional por primera vez.

Dentro del título IV referido a la vía pública el artículo 21 —que se aprueba sin modificaciones— trata de la estructura vial. Determina que toda obra o dispositivo destinado a surtir efecto en la vía pública debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y posibilitando el desplazamiento de discapacitados; se prevé además el desenvolvimiento de la circulación en las condiciones que imponen las circunstancias. La instalación de sistemas de comunicación en autopistas, semiautopistas y caminos. Determina las distancias en cruces ferroviarios. El artículo 22 sobre sistema uniforme de señalamiento, que se aprueba sin modificaciones, determina las condiciones de señalización y demarcación de la vía pública, de acuerdo a reglamentos internos y externos vigentes. Al usuario se le exigirán las reglas de circulación mediante señales, símbolos y marcas.

En el artículo 23 —obstáculos— sólo se le introdujo una modificación formal en el primer párrafo, y se refiere a la interferencia a la seguridad y/o fluidez del tránsito por la presencia de obstáculos, impone a los organismos con facultades sobre la vía obligaciones para dar solución a la continuidad del tránsito.

Establece este artículo también las situaciones durante las reparaciones de la vía pública, en cuanto a autorizaciones, señalización, paso supletorio, etcétera.

El artículo 24, de planificación urbana, no fue modificado; se refiere a la preservación de la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circula-

ción y da prioridad al transporte colectivo por sobre los otros tipos de transporte.

El artículo 25, servidumbres del tránsito —que no fue modificado—, determina las obligaciones de los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública.

El artículo 26 sobre publicidad en la vía pública determina la ubicación de la misma en relación a la vía de circulación. Fue modificado formalmente el inciso d), se introdujo el término zona de seguridad, que no estaba inicialmente; también cambia levemente el inciso c).

El título V se refiere al vehículo y dentro del capítulo I, referido a modelos nuevos, trata en el artículo 27 de la responsabilidad sobre la seguridad. Este artículo, que no fue modificado, establece las condiciones de seguridad y de emisión de contaminantes y demás requerimientos y especificaciones técnicas que contendrá la reglamentación.

El artículo 28 determina las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos en general, en cuanto a frenos, dirección, suspensión, cubiertas de rodamientos, etcétera. Establece requisitos especiales para los vehículos de carga a especificarse en la reglamentación.

En cuanto a los vehículos de transporte de pasajeros, determina en el inciso c) las condiciones de diseño, referidos a la comodidad del manejo y del pasajero. Nosotros le agregamos el requisito del equipamiento de un equipo especial para el cobro de pasajes.

Le adicionamos además el inciso k) para que los velocípedos posean elementos retrorreflectivos con pedales y ruedas para facilitar su detección de noche.

El artículo 29 se refiere a los requisitos para automotores en cuanto a correajes, paragolpes, limpiaparabrisas, sistema retrovisor, bocina, vidrios, parasoles, trabas de seguridad en puertas traseras, etcétera.

La Comisión de Transportes modificó el inciso c) remitiendo a la reglamentación la uniformidad de las dimensiones de los paragolpes y en el inciso f) completamos con el agregado de un término referente a la tonalidad de los vidrios de seguridad.

El artículo 30 determina el sistema de iluminación de los vehículos. Indica los faros delanteros, las luces de posición, de giro, etcétera.

La Comisión de Transportes modificó el punto 3 del inciso i) para las motocicletas, entendemos que además de faros delanteros y luz patente deben poseer luz de giro (inciso g)). Todas las motocicletas que se comercializan en el país la poseen como equipo original de fábrica.

También el punto 5 del inciso i), que exceptuaba a vehículos de otro tipo a tener luz alta, consideramos oportunos remitir al artículo 61, referido a la maquinaria especial en el que su reglamentación indicará la necesidad, o no, de poseerla según las características particulares.

El artículo 31 indica los tipos y cantidades de luces adicionales para camiones, grúas, vehículos de transporte, vehículos policiales, de bomberos, etcétera. La Comisión de Transportes reemplazó el término "niño" del inciso d) por el de "menores de 14 años".

El artículo 32 se refiere a otros requerimientos, tales como emisión de contaminantes, ruidos, radiaciones, cierre de seguridad de puertas, implementación de ac-

ciones para disminuir el consumo de combustibles, etcétera. Este artículo no se modificó.

El capítulo II, parque usado, en su artículo 33 no se modificó. Se refiere a la revisión técnica obligatoria. Los vehículos no pueden ser modificados; excepcionalmente se podrán exigir elementos de seguridad no provistos originalmente.

Todos los vehículos están sujetos a revisión técnica periódica, la que podrá ser rápida y aleatoria en la vía pública.

Artículo 34. Talleres de reparación. Tendrán un director técnico, serán previamente habilitados y llevarán un libro de registro de vehículos y arreglos. Este artículo no se modificó.

El título VI se refiere a la circulación.

Dentro del Capítulo I sobre reglas generales el artículo 35 —Prioridad normativa— impone el respeto de las indicaciones, señales de tránsito y las normas legales.

El artículo 36, exhibición de documentos se refiere a la obligación de exhibir documentos del vehículo y personales, los que no deben ser retenidos.

Estos dos artículos no se modificaron.

El artículo 37 se refiere a la circulación de peatones y discapacitados en zona urbana y rural. La Comisión de Transportes lo modificó formalmente, se mejoró su redacción, se destacó la obligatoriedad del uso de los cruces a distinto nivel.

El artículo 38 no se modificó y establece las condiciones para conducir, en cuanto a los aspectos de seguridad del conductor y del vehículo, circular con el debido cuidado, prevención y conservando el dominio efectivo del vehículo.

El artículo 39 establece los requisitos para circular en cuanto a la habilitación del conductor, a tener los documentos, el seguro, las chapas patentes, matafuegos y balizas, en cuanto a usar cascos, cinturones de seguridad etcétera.

La Comisión de Transportes sustituyó los incisos a), d), j) y k) modificándoselos formalmente, le cambiamos levemente la redacción para facilitar su interpretación y aplicación.

El artículo 40, Prioridades, determina los privilegios en las encrucijadas. El que viene por la derecha la tiene y se pierde por distintas circunstancias bien especificadas en el artículo. La Comisión modificó formalmente el mismo.

El artículo 41. Adelantamiento y el 42 Giros y rotondas no fueron modificados.

El artículo 43 Vías semaforizadas se mejora la redacción del punto 2 del inciso b).

En el artículo 44 referido a Vías multicarriles establece las condiciones de tránsito en las vías con más de los carriles. La Comisión le adicionó el inciso g) que impone la obligación de desplazarse al carril derecho si otro vehículo desea sobrepasarlo, situación muy común en nuestras rutas y que no se contemplaba en la sanción de Diputados.

El artículo 45, rige las condiciones de tránsito en las Autopistas. La Comisión de Transportes modificó el inciso a) que antes contemplaba la circulación para adelantamiento; le agregamos el desplazamiento a la máxima velocidad admitida y también cambiamos formalmente el inciso b).

En el artículo 46 sobre uso de luces, modificamos levemente el inciso *b*), respecto al uso de la luz alta.

El artículo 47 establece prohibiciones en la conducción en la vía pública. Modificamos el inciso *a*), *e*), *k*) y *x*) y agregamos el inciso *y*) que impone la prohibición de circular con aditamentos en el vehículo, que excedan las dimensiones normales del vehículo.

El artículo 48 sobre estacionamiento hemos reformulado al mismo por ser este tema específicamente urbano y del resorte propio de los municipios; deben ser éstos quienes establezcan las condiciones en base a sus características propias, limitándose la ley a dar lineamientos generales.

El artículo 49, velocidad precautoria, perteneciente al Capítulo II sobre Reglas de velocidad, establece la obligación del conductor el total dominio del vehículo. Este artículo no lo hemos cambiado.

El artículo 50 se refiere a velocidad máxima, modificamos el punto 1 del inciso *e*) en las encrucijadas urbanas la velocidad precautoria será de 30 km/h, ya que nunca debe ser igual a la circulación, que es de 40 km/h. También agregamos el punto 4 con una velocidad de 60 km/h en zonas urbanas.

En el artículo 51, Límites especiales, hicimos un agregado al punto 2 del inciso *a*) en cuanto a que la velocidad debe ser de 40 km/h en caminos y semiautopistas, salvo los vehículos que deben portar permisos, y las maquinarias especiales.

En el Capítulo III, Reglas para vehículos de transporte, Artículo 52, Exigencias comunes, hemos reducido en 5 años la antigüedad de los vehículos de pasajeros y de carga.

Los vehículos de pasajeros y de sustancias peligrosas podrán tener una antigüedad de 10 años (inciso *b*), punto 1) y los de carga 20 años (inciso *b* punto 2). La razón fundamental de este cambio radica en evitar la desactualización técnica de los equipos y proteger la seguridad vial y de los medios de transporte y el medio ambiente. A modo de ejemplo es bueno consignar que en la actualidad se fabrican unidades para el transporte urbano de pasajeros con caja de cambios automática y motor trasero que hace sumamente fácil su manejo y confortable su andar.

En el inciso *d*) que se refiere a la carga a transmitir a la calzada hemos agregado el punto 4 que establece que los ejes tándem (dobles o triples) no podrán desdoblarse en ejes simples y/o simples y dobles, para incrementar el peso total transmisible a la calzada. El punto 6 fija 30 toneladas para el camión o acoplado, considerados individualmente. Estos cambios favorecen la seguridad del tránsito y la conservación de las rutas.

Una cuestión importante que hace a la seguridad vial, es la relación existente entre el peso o carga transportada y la potencia del vehículo. La sanción de la Comisión de Transportes de Diputados en el inciso *e*) establece 3,25 caballo vapor DIN de potencia por tonelada de peso y proponía alcanzar 4,25 caballo vapor DIN por tonelada en un plazo a determinar por la reglamentación.

Este es un aspecto central que debe quedar claramente definido a la luz del grave problema de la falta de seguridad del tránsito en nuestro país. Por tal motivo establecimos como plazo máximo 5 años.

En el inciso *g*) que obliga a equipar con el transporte de pasajeros y carga de media y larga distancia de un taquígrafo, hicimos un cambio formal de redacción.

Hemos ampliado el inciso *k*) que se refiere a los permisos y habilitaciones interjurisdiccionales de transporte, especialmente el de pasajeros. La Secretaría de Transporte está seriamente empeñada en erradicar el transporte que no cumpla con las debidas autorizaciones, requisito sin el cual no hay garantías de los debidos controles técnicos que brinden seguridad y confiabilidad en el tránsito.

Con esta nueva redacción entendemos que se dispone de la norma a los fines enunciados.

En el artículo 53. Transporte público urbano, mejoramos la redacción del inciso *d*) en cuanto a la detención de dichos vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros.

En el artículo 54, Transporte de escolares, hicimos un cambio formal, reemplazamos el término "niños" por "menores de 14 años" y agregamos el requisito de contar con cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila.

En el artículo 55 sobre Transporte de Carga, en cuanto a los requisitos de ese servicio modificamos el inciso *b*), incorporamos el término peso máximo de arrastre (P.M.A.).

Mejoramos la redacción del inciso *e*) referido al transporte de carga indivisible y en el inciso *g*) puntualizamos la exigencia de la sujeción y señalización de contenedores que tantos accidentes producen en nuestras rutas.

El artículo 56 sobre exceso de carga no fue modificado, igual que el 57 sobre revisores de carga.

En el capítulo IV de reglas para casos especiales no fueron modificados los artículos: 58, obstáculos, 59 uso especial de la vía, 60 vehículos de emergencia, 61 maquinaria especial y 62 franquicias especiales.

En el capítulo V accidentes, no modificamos los artículos 63 presunciones, 64 obligaciones, 65 investigación acci-dentológica y 66 sistemas de evacuación y auxilio.

En el artículo 67 referido a seguro obligatorio hemos impuesto ese requisito también a las motocicletas.

En el capítulo I principios procesales del título VII bases para el procedimiento, el artículo 68 referido a los principios básicos no fue objeto de modificación al igual que el 69 deber de las autoridades y el 70 interjurisdiccionalidad.

En el capítulo II medios cautelares, hemos reformulado el artículo 71 retención preventiva considerando que este aspecto es esencial para que el ejercicio del Poder de Policía se realice sin que se incurra en excesos o abusos de autoridad. Le hemos dado una redacción más explícita sin alterar el marco de razonabilidad legal.

El artículo 72 control preventivo del conductor, en cuanto a determinar su estado de intoxicación alcohólica no fue modificado.

Al artículo 73 clases de recursos judiciales, le hemos dado una nueva redacción. En el inciso *a*) del recurso de apelación, establecimos en 5 días de plazo para el planteamiento de las actuaciones y se elevarán en 3 días.

Dentro del título VIII régimen de sanciones, capítulo I principios generales, el artículo 74 que define a los responsables de esta ley no fue modificado ni tampoco se modificó el artículo 75. Antes que define que son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación.

El artículo 76 clasificación de las faltas, nos pareció un esquema rígido que podría dar origen a situaciones conflictivas, ya que con esa clasificación podrían clasificarse de graves situaciones poco relevantes. Por tal motivo proponemos una descripción de faltas más genéricas que permitirá disponer de una mayor flexibilidad.

El artículo 77 atenuantes. Lo desdoblamos en eximente (artículo 77) y atenuante (artículo 78), en razón de que los mismos factores atenuantes son previstos como eximentes de responsabilidad en el artículo 34 del Código Penal. Además consideramos que no es acertado sancionar aun cuando se trata de una sustancial disminución de la sanción, a una personas que demuestra no haber tenido ninguna responsabilidad, que le pueda ser atribuida voluntariamente, ni aun en forma culposa, y menos cuando el resultado es insignificante.

En artículo 78 agravantes, no se modifica, se renumera como artículo 79.

El artículo 79 concurso de faltas, sin modificaciones, se renumera como artículo 80.

El artículo 80 reincidencia sin modificaciones, se renumera como artículo 81.

En el capítulo II sanciones, el artículo 81 clases, se renumera como artículo 82, sin modificaciones.

El artículo 82 multas, se renumera como artículo 83 y se modifica como consecuencia de la nueva redacción que le dimos al artículo 76 clasificación de las faltas. Se toma como referencia la unidad UF que corresponde al valor del menor costo de un litro de nafta especial, asignándole un máximo de 100 UF por faltas leves y 1.000 UF para las graves. Para los propietarios las sanciones van de 500 a 5.000 UF respectivamente. Estas multas se contemplan en los incisos a) a h) del artículo 76. Las faltas graves contempladas en los incisos i), j) y k) del artículo 76, la reglamentación establecerá montos mínimos y máximos por infracción que no excederán de 500 UF y 5.000 UF respectivamente.

Las infracciones al inciso l) del artículo 76 referidas al exceso de peso y que afecta la vida útil de la estructura vial se incrementará exponencialmente hasta un máximo de 20.000 UF.

El artículo 83, Pago de multa, se renumera como 84 sin modificación.

El artículo 84, Arresto, se renumera como 85, sin modificaciones.

El artículo 85, Aplicación del arresto, se renumera como artículo 86 y se modifica el inciso d) permitiendo que el juez difiera el cumplimiento efectivo, reemplazándolo por la realización de trabajo comunitario en tareas relacionadas con esta ley. El incumplimiento revoca la opción.

Dentro del capítulo III, Extinción de acciones y sanciones - Normas supletorias, el artículo 86, Causas, se renumera, como 87; el artículo 87, Prescripciones se renumera como 88; el artículo 88, Legislación supletoria se renumera como 89, todos ellos no fueron modificados.

En el título IX, Disposiciones transitorias y complementarias, el artículo 89 de creación del Consejo Federal de Seguridad Vial, se incorporó al artículo 6º.

En el artículo 90 sin modificaciones, se invita a adherir a las provincias, establecer procedimientos para la aplicación de la ley, crear un organismo multidisciplinario de fiscalización, difundir la ley, establecer procedimientos para su aplicación, etcétera.

El artículo 91 que tampoco se modifica, encomienda al Poder Ejecutivo reglamentar la ley dentro de los 180 días, en consulta con las provincias se le encomienda también integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial y dar amplia difusión a la ley.

El artículo 92 agrega el artículo 311 bis al Código Procesal Penal de la Nación, por el cual el juez, en el auto de procesamiento en las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean como consecuencia del uso de automotores, procederá a inhabilitar provisoriamente al procesado a conducir, reteniéndole a tal efecto la licencia habilitante.

Modificamos este párrafo reemplazando el término "procederá" por "podrá" para permitir al juez decidir, ya que entendemos que se podría menoscabar el principio de inocencia, habida cuenta de que se está aplicando una sanción de las previstas en el Código Penal (inhabilitación) en forma apriorística a la de una condena. Por otro lado al juez le está vedado el dictado de la prisión preventiva porque particularmente en estos dos delitos, en caso de recaer condena ésta sería de ejecución condicional por contar, como máximo, uno, la pena de tres años y otro, de dos años respectivamente. El tema de la prisión preventiva viene a colación porque si el juez está inhibido de ordenar una medida de esa importancia, por lo menos también debe estar incapacitado para decidir una inhabilitación aunque sea provisoria, ya que esta pena es la de inferior severidad, prevista en el Código Penal (artículo 5º).

El artículo 93 determina las fechas en que escalonadamente se exigirá el cumplimiento de la ley.

El artículo 94 deroga las leyes 13.893 y 14.224 y parte del decreto 692/92.

El artículo 95 conserva la jurisdicción nacional de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial creada por los decretos 1.842/73 y 2.658/79.

El artículo 96 es de forma.

2

Solicitudes por el señor senador Rubeo

A

Buenos Aires, 7 de julio de 1994.

Al señor presidente provisional del Honorable Senado de la Nación doctor Eduardo Menem.

S/D.

De mi mayor consideración:

Adjunto a la presente, en mi carácter de secretario de comisiones del Parlamento Latinoamericano, el informe sobre las reuniones de comisiones que tuvieron lugar en

Iquique, Chile, los días 16 al 18 de junio, y en San Pablo, Brasil, los días 30 de junio al 2 de julio de 1994.

Solicito al señor presidente tenga a bien agilizar la incorporación del documento referido al Diario de Sesiones del Honorable Senado de la Nación.

Sin otro particular, lo saludo con las expresiones de mi más alta estima.

Luis Rubeo.