

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados sancionan con fuerza de ley

Artículo 1º.- Créase, en el ámbito del Congreso de la Nación, una Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de la Política Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, integrada por ocho (8) senadores y ocho (8) diputados, elegidos por las Honorables Cámaras de Senadores y Diputados de la Nación, respetando la pluralidad de la representación política de cada Cámara, cuyo presidente será designado a propuesta de la primera minoría parlamentaria.

Artículo 2º.- Son funciones de la Comisión:

- a) La evaluación de resultados de las políticas públicas desarrolladas a nivel nacional en materia de tránsito y seguridad vial, tomando especialmente en consideración la siniestralidad vial registrada y los índices de mortalidad y morbilidad derivados de los incidentes viales.
- b) El seguimiento y análisis del presupuesto asignado a los organismos nacionales con competencia en materia de tránsito y seguridad vial, así como la ejecución presupuestaria.
- c) Contribuir al desarrollo de convenios con las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en miras a homogeneizar e implementar políticas de tránsito y seguridad vial y facilitar la normalización normativa.

Artículo 3º.- La Comisión intervendrá en todos los proyectos de ley de tránsito y seguridad vial que ingresen por cualquiera de las Cámaras del Congreso de la Nación. Asimismo, intervendrá como segunda Comisión cuando se tratare del refrendo de Decretos de Necesidad y Urgencia en la materia.

Artículo 4°.- La Comisión participará con voz pero sin voto en las reuniones del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Artículo 5°.- Para el cumplimiento de sus fines la Comisión queda facultada para requerir información y formular consultas a:

- a) Las áreas técnicas y legales de los distintos ministerios, secretarías, entes autárquicos y descentralizados y todo organismo público del ámbito nacional;
- b) Universidades y organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria en materia de tránsito y seguridad vial, académicos, técnicos y expertos de centros de investigación privados;
- c) Hospitales públicos y centros de salud nacionales.

Artículo 6°.- A los fines de cumplir con su cometido, la Comisión conformará un equipo técnico con profesionales de reconocida trayectoria.

Artículo 7°.- La Comisión dictará su reglamento de funcionamiento interno. Ante una falta de previsión en el reglamento interno y en todo aquello que es procedente, son de aplicación supletoria los reglamentos de las Cámaras de Senadores y Diputados, prevaleciendo el reglamento del Cuerpo que ejerce la presidencia durante el momento en que es requerida la aplicación subsidiaria.

Artículo 8°.- Los presidentes de cada Cámara brindarán a la Comisión la infraestructura, el personal administrativo y técnico, y los recursos presupuestarios que resulten necesarios para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 9°.- De forma.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La información publicada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) confirma que los siniestros viales continúan siendo la principal causa de muerte de nuestros jóvenes. En efecto, los datos correspondientes al año 2021 consignan el 42% de los fallecimientos ocurridos en el marco de un siniestro vial impactó en la franja etaria de los 15 a 34 años de edad.

Los guarismos oficiales dan cuenta que en el mismo año se registraron 3.866 personas fallecidas en incidentes viales, colocando a la provincia de Buenos Aires al tope de la estadística con 844 víctimas fatales, seguida por Santa Fe con 412 decesos y Córdoba con 381.

En lo que respecta al sexo de las víctimas fatales, el 79% fueron hombres, mientras que en lo concerniente al vehículo, el 46% fue protagonizado por motociclistas, y la mitad de los siniestros se produjo en rutas.

Conviene señalar que los datos apuntados deben observarse a través del cristal distorsivo de las restricciones de circulación implementadas a partir de la pandemia derivada de la propagación del COVID 19, motivo por el cual la serie de los años anteriores al 2020 nos brinda un panorama más certero.

En esa línea, la ANSV publica que entre los años 2008 y 2019 se produjeron 63.254 muertes en incidentes viales, con un promedio anual de 5.271 fallecimientos para ese período (2008: 5.361, 2009: 5.290, 2010: 5.165, 2011: 5.247, 2012: 5.314, 2013: 5.537, 2014: 4.809, 2015: 4.934, 2016: 5.582, 2017: 5.611, 2018: 5.493, 2019: 4.911).

En lo que respecta a los heridos derivados de siniestros viales, en igual período se registraron 1.120.002 personas lesionadas, arrojando

un promedio anual de 101.818 heridos de diversa gravedad (2008: 95.204, 2009: 90.851, 2010: 89.403, 2011: 99.466, 2012: 116.988, 2013: 113.716, 2014: 80.705, 2015: 84.164, 2017: 118.550, 2018: 113.805, 2019: 117.150. La ANSV consigna que no registra datos completos correspondientes al año 2016).

Procede aclarar que la información publicada por Organizaciones No Gubernamentales, como Luchemos por la Vida, registra un número muy superior de víctimas fatales en el período indicado (90.114).

Señor Presidente, en el año 2008 el Congreso de la Nación sancionó por unanimidad la Ley 26.363, creando la Agencia Nacional de Seguridad Vial, colocando en la agenda pública la lucha contra la siniestralidad vial.

El artículo 1º de la norma textualmente expresa: *"Créase la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, ... la que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional..."*.

A tal fin, el Poder Legislativo dotó de amplias competencias al organismo creado, entre las que se destacan la coordinación, impulso y fiscalización de las políticas y estrategias para el desarrollo de un tránsito seguro, la actualización normativa y la armonización de las normas de todo el país, la Licencia Nacional de Conducir, el *scoring*, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial, el modelo único de acta de infracción y trazabilidad del procedimiento, los sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones, el sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionada, el sistema de monitoreo satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas, el sistema de control de jornada y descanso laboral, el sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial, la investigación de siniestros de tránsito, las campañas de concientización en seguridad vial, etc (Ley 26.363, art. 4º). De

tal modo, se concentraron en un solo organismo las funciones y competencias distribuidas hasta entonces en diversas reparticiones del Estado Nacional.

En lo que respecta al presupuesto, la ANSV se fondea con la contribución obligatoria del 1% sobre las primas de seguro automotor por el término de 10 años (Ley 26.363, art. 12), plazo éste que fue prorrogado por igual período, a lo que se añaden los fondos provenientes de los convenios suscriptos con organismos internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial. De tal forma, el organismo cuenta con un financiamiento genuino que no depende de los aportes del Tesoro Nacional.

A lo largo de los 14 años transcurridos desde su creación, se destacan las siguientes acciones desarrolladas por la ANSV: Se concluyó el proceso de adhesión de las provincias a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial 24.449, con las reservas planteadas por las jurisdicciones, se llevaron a cabo campañas de concientización con base en el uso del cinturón de seguridad y del casco, la incompatibilidad de la conducción con el consumo de alcohol, la velocidad y la utilización del celular al manejar; se implementó Licencia Nacional de Conducir en los municipios que otorgan el mayor volumen del país; se impusieron restricciones de circulación de camiones en rutas y autopistas en determinadas épocas del año; se creó la Oficina de Atención a las Víctimas.

Sin embargo, los resultados obtenidos en la reducción de la siniestralidad son desalentadores.

Como indicamos más arriba, los registros oficiales se mantienen amesetados, no advirtiéndose una clara tendencia hacia la reducción de víctimas fatales en incidentes viales, lo cual pone en blanco sobre negro que las políticas ejecutadas en la materia no alcanzaron el objetivo planteado por la ley.

En esos términos, la meta estratégica fijada por la Ley 26.363 está pendiente. Las políticas públicas implementadas a la fecha no lograron reducir la cantidad de víctimas fatales en incidentes de tránsito.

Transcurridos 14 años, no sólo el fin tenido en mira por la ley no fue alcanzado, encontrándose pendiente la implementación de las políticas previstas por la norma a tal efecto, como el scoring, la armonización normativa, el control de antecedentes de tránsito en la vía pública, el sistema de auditoría nacional de seguridad vial, la capacitación de las autoridades de control con miras en la prevención, la trazabilidad de los procedimientos administrativos de aplicación de sanciones, etc.

Párrafo aparte merece la denominada "cuestión federal". Constitucionalmente, el tránsito y la seguridad vial son materias reservadas por las provincias no delegadas a la Nación. Como consecuencia de ello, cada jurisdicción se encuentra facultada para adherir a la legislación nacional, dictar su propia normativa o adherir parcialmente reservándose el derecho a legislar respecto de aquellas materias que no hayan sido objeto de adhesión.

Las numerosas reservas realizadas por las provincias al adherir a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial 24.449 y la multiplicidad de normas locales dan cuenta de dicha autonomía.

Resulta común, a la hora de evaluar los resultados de las políticas públicas impulsadas en la materia, señalar que la organización política de nuestro país es un obstáculo para la implementación de reglas comunes.

Tal posicionamiento, además de diluir la responsabilidad en el federalismo, descarta la fortaleza de nuestra organización institucional, toda vez que permite enriquecer las políticas nacionales con las realidades de cada región. Por otra parte, tal postura omite la diversidad geográfica del territorio

nacional, que amalgama la conducción en grandes urbes, con la conducción en nieve y hielo, altura con falta de oxígeno, cuchillas, en el desierto, etc.

Por otro lado, el federalismo no ha sido una barrera para el diseño y la ejecución de reglas comunes de tránsito y seguridad vial en aquellos países que arraigan en el respeto de la diversidad, Estados Unidos de América es un claro ejemplo de ello.

Sobre este particular, cobra relevancia el rol del Congreso de la Nación, en tanto nuclea la representación del Pueblo y de las Provincias, lo cual contribuye al desarrollo de consensos.

Señor Presidente, la siniestralidad vial como primera causa de muerte de nuestros jóvenes, los escasos resultados de las políticas implementadas para reducirla, la necesidad de revertir una realidad que nos afecta transversalmente y la potencialidad del Congreso de la Nación como ámbito institucional para la construcción de consensos básicos, constituyen sobradas razones para la conformación de la Comisión Especial que estamos impulsando.

La Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de las Políticas de Tránsito y Seguridad Vial, estaría integrada por igual cantidad de Senadores y Diputados, respetando la pluralidad de la representación política de cada Cámara.

La Comisión tendría por objeto la evaluación de resultados de las políticas públicas desarrolladas a nivel nacional en materia de tránsito y seguridad vial, tomando especialmente en consideración la siniestralidad vial registrada y los índices de mortalidad y morbilidad derivados de los incidentes viales; el seguimiento y análisis del presupuesto asignado a los organismos nacionales con competencia en materia de tránsito y seguridad vial, así como la ejecución presupuestaria; y contribuir al desarrollo de convenios con las

provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en miras a homogeneizar e implementar políticas de tránsito y seguridad vial y facilitar la normalización normativa.

Además, la Comisión tendría intervención en todos los proyectos de ley de tránsito y seguridad vial que ingresen por cualquiera de las Cámaras del Congreso de la Nación, actuando como segunda Comisión cuando se tratare del refrendo de Decretos de Necesidad y Urgencia en la materia.

Por otra parte, participaría en las reuniones del Consejo Federal de Seguridad Vial, que nuclea a las autoridades de tránsito de las 24 jurisdicciones del país.

Para el cumplimiento de sus fines, la Comisión estaría facultada para requerir información y formular consultas a las áreas técnicas y legales de los distintos ministerios, secretarías, entes autárquicos y descentralizados y todo organismo público del ámbito nacional; las universidades y organizaciones no gubernamentales de reconocida trayectoria en materia de tránsito y seguridad vial, académicos, técnicos y expertos de centros de investigación privados; y a los hospitales públicos y centros de salud nacionales.

Por las razones expuestas solicito, Señor Presidente, la aprobación del presente proyecto.

AUTOR

PEDRO JORGE GALIMBERTI

COFIRMANTES

ASCARATE LIDIA INÉS

CASTETS LAURA CAROLINA



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

COLI MARCELA

GARCÍA XIMENA