



"1983/2023 – 40 Años de Democracia"

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, en los términos del art. 100 inciso 11 de la Constitución Nacional, por intermedio del Ministerio de Transporte de la Nación, informe acerca de las siguientes cuestiones:

1- ¿Cómo conviven, se armonizan e interpretan la Disposición N° 25/2009 y su modificatoria N° 01/2022 de la Subsecretaría de Transporte de la Nación con el Decreto N° 891/2017 de Simplificación Productiva y sus normas concordantes?

2- ¿Cómo se sustenta el sistema aprobado por la Disposición N° 25/2009 y su modificatoria N° 01/2022 de la Subsecretaría de Transporte de la Nación, teniendo en cuenta lo dispuesto por la Ley de Cargas N° 24.653 con relación a la participación del sector y a la agilización de procesos?

3- ¿Cuál es el fundamento técnico para el dictado de la Disposición N° 25/2009 y su modificatoria N° 01/2022 de la Subsecretaría de Transporte de la Nación y los consecuentes sobrecostos para el transporte automotor de cargas, siendo que los componentes que hacen a la seguridad vial de un vehículo no pueden en ningún caso ser verificados por intermedio de trámites virtuales?



“1983/2023 – 40 Años de Democracia”

4- ¿Por qué se avala y mantiene la vigencia de normas que configuran un monopolio privado con AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor) y no se diversifica en universidades en forma descentralizada o en coordinación con la Secretaría de Industria?

5- ¿Cuál es el sustento legal que respalda la existencia de un Registro Público en AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor) en manos privadas? Especifique la naturaleza de la figura jurídica por medio de la cual se ha realizado la delegación de competencias (Concesión, Permiso, Acuerdo).

6- ¿Cuál es el mecanismo de control de transparencia de dicho Registro?

7- ¿Se ha informado la existencia y el contenido de este Registro a la Auditoría General de la Nación? En caso afirmativo, se indique si se han realizado auditorías, y números de Informes correspondientes.

8- Siendo que la totalidad de los Registros deben ser informados en el Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE), manifieste si se ha cumplimentado con tal requisito.

9- ¿Qué mecanismo formal de control se aplica a la administración y disposición de los fondos recaudados en el Registro Público de AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor)?

10- ¿Cuál es la cifra exacta de unidades que han reprobado la ICM (Informe de Configuración de Modelo)? Identifique los casos con número de trámite, dominio y empresa.

11- ¿Qué medidas se tomaron respecto de aquéllos que reprobaron?



“1983/2023 – 40 Años de Democracia”

12- ¿Cómo se articula el mapeo de datos de aquellas unidades reprobadas y los índices accidentológicos con los que cuenta la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Subgerencia de Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Obras Públicas de la Nación?

FIRMANTE: ANIBAL A. TORTORIELLO



“1983/2023 – 40 Años de Democracia”

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A partir del dictado de la Disposición N° 01/2022 del 08 de Febrero de 2022, que modifica la Disposición N° 25/2009 de la Subsecretaría de Transporte Automotor, el Ministerio de Transporte de la Nación sumó un trámite obligatorio para todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados que se fabriquen y comercialicen en el país o se importen y hayan ejecutado modificaciones al equipo.

Que este nuevo trámite es idéntico al que realiza el Taller de Modificación, pero con un importante costo adicional, en manos privadas y sin control de afectación de fondos.

En este tercer trámite adicional, un Ingeniero Certificador, que no realiza la modificación, sino que “verifica” con posterioridad de manera on line las condiciones técnicas del vehículo, debe emitir un Informe de Configuración de Modelo (ICM), mediante el cual expresa que esas reformas están hechas en condiciones de seguridad, para después poder efectuar la RTO (Revisiones Técnicas Obligatorias).

A mayor abundancia, el nuevo trámite ordena que una persona debe verificar de manera remota (no presencial), las condiciones técnicas que ya fueron verificadas por el Taller de Modificación, el que se define en el Anexo I de la Disposición N° 25/2009 precitada como la “razón social inscrita en el registro que funciona en el ámbito de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, donde se realizan las modificaciones de las unidades de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, siguiendo procedimientos homologados y bajo la Dirección Técnica de un ingeniero matriculado y con incumbencias en la materia, y registrado por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Entonces, ahora los Talleres de RTO exigen este tercer documento creado a partir de la Disposición N° 01/2022, que no es el que exige el Registro de la Propiedad Automotor para sus trámites. Es decir, el Registro Automotor solicita el trámite real y presencial, que es la certificación del profesional que efectivamente realizó el trabajo en el Taller de Modificación, pero los talleres de RTO (Revisiones Técnicas Obligatorias), que dependen del mismo Ministerio de Transporte que creó el tercer trámite superpuesto, no. Estos tienen el deber de exigir la “certificación de la certificación” emitida por el Ingeniero Certificador.



“1983/2023 – 40 Años de Democracia”

La normativa, a su vez, exige que el Ingeniero Certificador, quien emite el Informe de Configuración de Modelo, imprescindible para aprobar la RTO (Revisiones Técnicas Obligatorias), sea un Ingeniero Mecánico asociado a AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor).

Este trámite superpuesto se realiza en todo el país, vía on line, con fotografías escaneadas del camión. Si bien, la citada Disposición N° 25/2009 exige una inspección visual no aclara que, también, debe ser presencial. Con el trámite ingresado y previo pago (aproximadamente de Pesos \$25.000+IVA) se emite el Informe de Configuración de Modelo para presentar ante el Taller de RTO (Revisiones técnicas Obligatorias).

Es decir, existen dos trámites con idéntico alcance, contenido y efectos. Uno real realizado por el que efectivamente hace las modificaciones en el Taller de Modificación y otro posterior, con una revisión no presencial (virtual) por parte del Ingeniero Certificador asociado a AITA.

Originalmente el Informe de Configuración de Modelo (ICM) se realizaba con la información relevada por los talleres habilitados para emitir el Certificación de Modelo, pero desde el 8 de febrero de 2022, mediante la Disposición SSTA N° 01/2022 se crearon y agregaron al proceso los denominados “Centros Certificadores” (CC) que solo cumplen con la función de relevar los datos necesarios para realizar el ICM virtual. Adicionalmente, desde hace unos meses, con la colaboración de AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor) se generó el sistema informático privado en donde se asientan las modificaciones que se realizan a las unidades. El Estado no administra dicho registro, ni tampoco administra ni controla lo que AITA (Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor) recauda por este trámite duplicado. Se desconoce el destino de los fondos.

De esta manera, un Ingeniero Certificador que no realiza la modificación en el equipo, sino que la verifica con posterioridad y a distancia (online), debe emitir el ICM (Informe de Configuración de Modelo), que es el documento que certifica que esas reformas están hechas en condiciones de seguridad, para después poder efectuar la RTO.

En resumen, se crearon dos documentos de idéntico tenor, pero emanados de trámites diferentes. Es decir, se necesita la certificación del profesional que efectivamente realizó el trabajo. Y además, el Informe de Configuración de Modelo emitido por el Ingeniero Certificador, imprescindible para aprobar la RTO (cada trámite con un costo de aproximadamente \$25.000+IVA para el transportista).



“1983/2023 – 40 Años de Democracia”

Se estima que el nuevo Sistema ICM (Informe de Configuración de Modelo) representa un volumen recaudatorio inicial mínimo de \$450 Millones (hasta certificar todo el parque automotor) y dado que se siguen modificando vehículos, estimamos que tendrá una continuidad de \$50 Millones anuales como mínimo.

Es importante destacar que este costo adicional no agrega valor a la cadena de costos del transporte de camiones y remolques, sino, por el contrario, incorpora un nuevo gasto burocrático e innecesario.

Cada trámite que ha sido mencionado duplica o triplica los protocolos, sobrecargando al sistema e incrementando tiempo y costos, ya que la única certificación válida es la original otorgada por el Taller de Modificación en donde “efectivamente se realizó el trabajo de modificación”.

El Ingeniero Certificador no podría ser en modo alguno el único capaz de asumir la responsabilidad por las condiciones de funcionamiento y seguridad vial del vehículo ni asumir responsabilidad de tipo penal o civil que otro no tenga, ya que la responsabilidad intrínseca y prioritaria es la que asume el propio profesional habilitado “realizador” del trabajo de modificación, como autor material de la acción. Todo parece indicar que la tarea del Ingeniero Certificador tendría fines meramente recaudatorios. Por lo tanto, en este último caso se configuraría prácticamente una triple imposición de trámites.

Lo hasta aquí detallado lleva a concluir que la responsabilidad de quienes emiten las certificaciones pierde sentido ante la responsabilidad de quien ya certificó la modificación realizada en un taller de reparación. Es decir, la certificación válida es la original otorgada por el taller en donde ésta “efectivamente realizó el trabajo de modificación”.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares la pronta aprobación del presente proyecto de resolución.

FIRMANTE: ANIBAL A. TORTORIELLO