

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, reunidos en Congreso, 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 CUATRO (4) Senadores y CUATRO (4) Diputados, elegidos por sus respectivas Cámaras, respetando la pluralidad de la representación política de los sectores políticos de cada una.

Artículo 2º.- Sus autoridades se compondrán por un Presidente, un Vicepresidente y dos Secretarios, designados a propuesta de los integrantes de la Comisión, respetando las distintas integraciones políticas que la componen.

Tanto la Presidencia como la Vicepresidencia se ejercerán en forma anual y alternando la designación entre la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores, no pudiendo ejercer una de ellas ambos cargos en forma simultánea.

Asimismo, las secretarías se designarán equitativamente, con un representante de cada Cámara.

Las autoridades mantendrán las mismas atribuciones y funciones que sus homólogos de las distintas Comisiones Permanentes que integran ambas Cámaras y las que se designen en el reglamento interno de la Comisión.

Artículo 3º.- 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, considerando especialmente la siniestralidad vial registrada y los índices de mortalidad y morbilidad derivados de 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 4°.- 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 el refrendo de Decretos de Necesidad y Urgencia en la materia.

Artículo 5°.- Los miembros de la Comisión podrán participar con voz, pero sin voto, en las reuniones del Consejo Federal de Seguridad Vial.

Artículo 6°.- 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 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°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

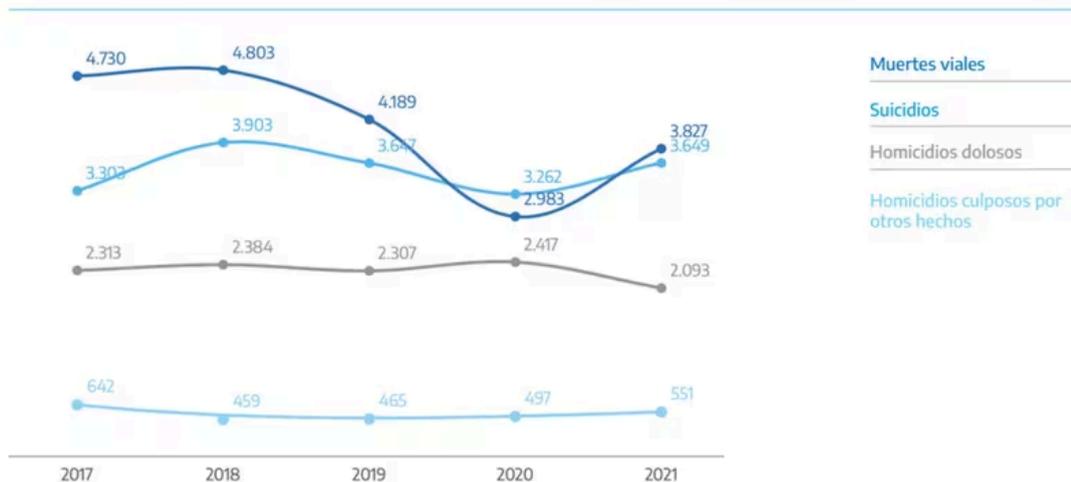
FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En Argentina, **cada año mueren cerca de 4.000 personas en accidentes de tránsito**, con lo que se constituye en la **principal causa de muertes violentas en el país, superior incluso a los hechos de inseguridad**, según el informe del Sistema de Alerta Temprana (SAT) de Muertes Viales para el 2022.

El dato surge del análisis de las estadísticas de hechos y muertes viales del Sistema Nacional de Información Criminal (SNIC) del Ministerio de Seguridad de la Nación. En total, entre 2018 y 2022 se registraron 19.630 muertes en siniestros viales en todo el país, lo que equivale a 11 víctimas fatales por día sólo en accidentes de tránsito.

Víctimas según tipo de muerte violenta por año. Valores absolutos. República Argentina.
Años 2017-2021



Fuente: Sistema Nacional de Información Criminal -Sistema Alerta Temprana (SNIC -SAT), Ministerio de Seguridad de la Nación.

Por otro lado, la información publicada por la Dirección de Estadística Vial de 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 informe de siniestralidad vial del año 2022 (publicado en febrero de 2023)¹ consignan que el 37% de los fallecimientos ocurridos en el marco de un siniestro vial impactó en la franja etaria de los 15 a 34 años de edad.

Mientras que, en lo que respecta al sexo de las víctimas fatales, el 76% fueron hombres. A su vez, en lo concerniente al vehículo, el 40% fue protagonizado por motociclistas.

Datos parciales y preliminares en porcentajes | Año 2022

- El número de varones fallecidos casi **cuadruplica** al de mujeres fallecidas.
- 4 de cada 10 víctimas fatales se concentran entre los **15 y 34 años**.
- Más de la mitad de los fallecidos son **usuarios vulnerables de las vías**.

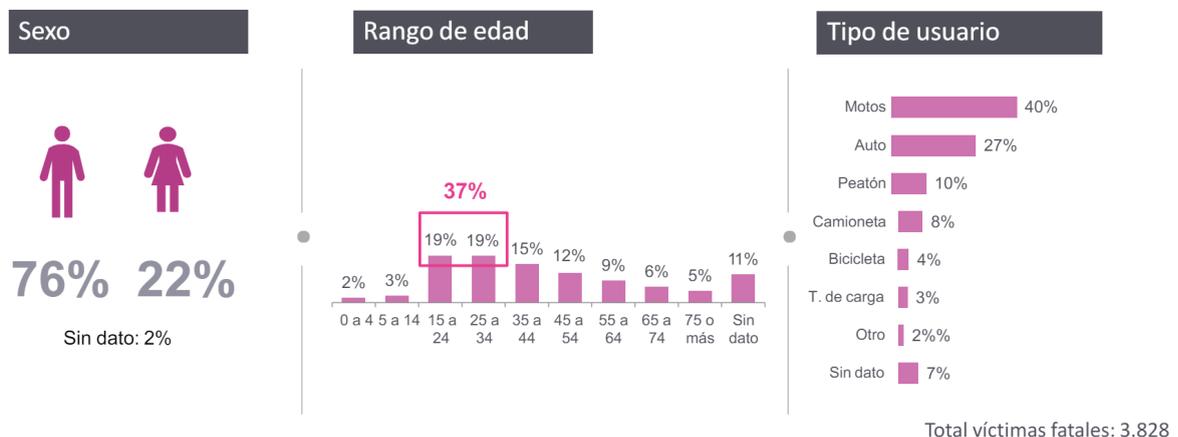


Gráfico elaborado por la Dirección de Estadística Vial, en el Informe de Siniestralidad Vial Fatal de 2022 (página 12). Ver en:

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_0.pdf

¹ Informe de Siniestralidad Vial Fatal, Año 2022. Publicado en febrero de 2023 por la Dirección de Estadística Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Disponible en:

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_0.pdf

Respecto a la siniestralidad por provincia, los guarismos oficiales dan cuenta que en 2022 se registraron 3.828 personas fallecidas en incidentes viales, colocando a la Provincia de Buenos Aires al tope de la estadística donde sucedieron los incidentes, con 1021 víctimas fatales. Lo siguen en esta lamentable estadística las provincias de Santa Fe, con 362 decesos, y Córdoba, con 281.

Siniestros y víctimas fatales según jurisdicción

Datos parciales y preliminares en valores absolutos | Año 2022

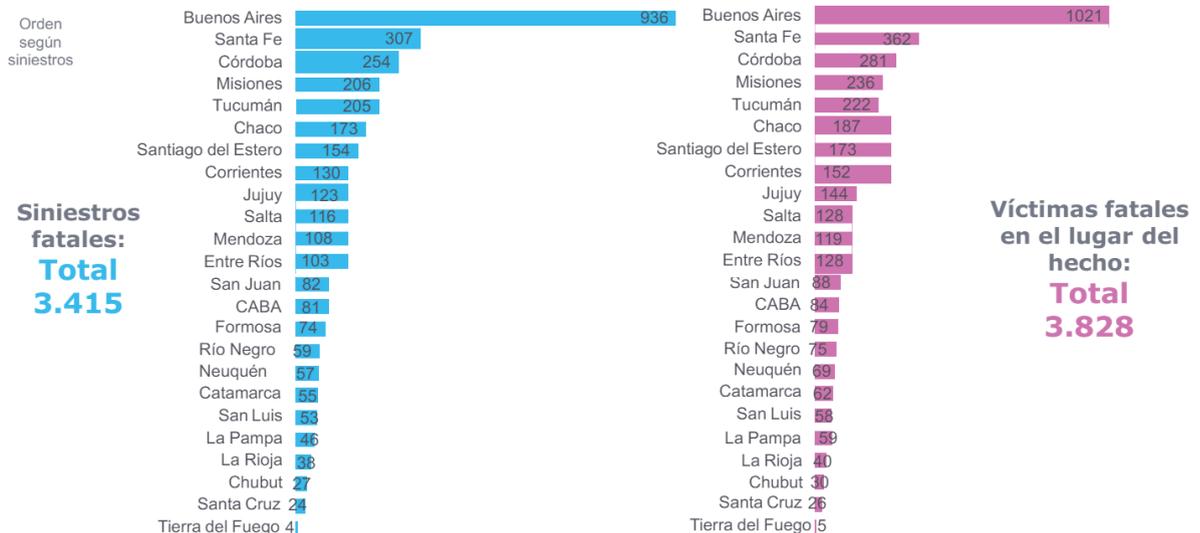


Gráfico elaborado por la Dirección de Estadística Vial, en el Informe de Siniestralidad Vial Fatal de 2022 (página 12). Ver en:

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_0.pdf

Finalmente, es de mencionar que la Dirección de Estadística Vial de la ANSV también publica la serie histórica de víctimas fatales registradas en accidentes viales desde 2008. En total, en los últimos 15 años se han producido 74.387 muertes en siniestros viales, con un promedio anual de 4.959 fallecimientos para ese período, por lo que enmarca una importante problemática de larga data en nuestro territorio nacional.

Por otro lado, es menester 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 posteriores al 2020 disminuyen un 25% la totalidad de víctimas fatales registradas al año. Descontando ese período, se observa que el promedio de víctimas fatales del 2008 al 2019 asciende a 5.265, un 6% más que el promedio de 2008 a 2022.

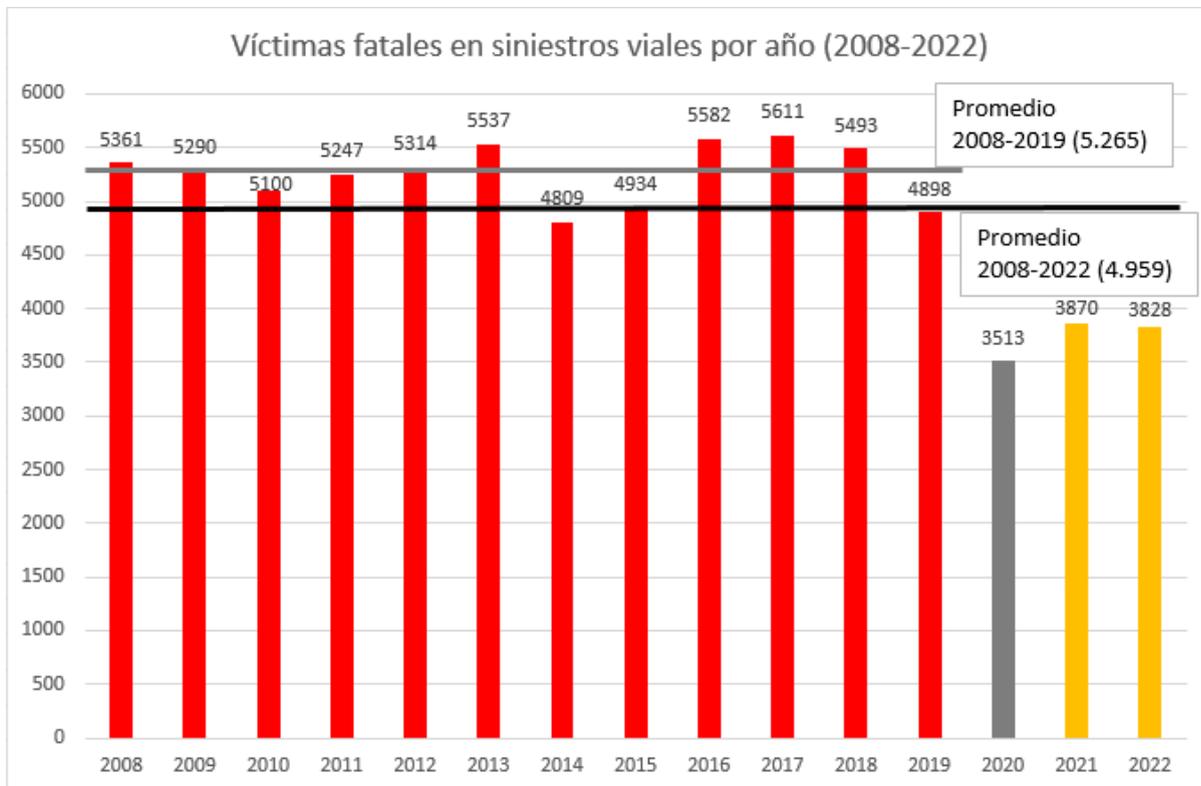


Gráfico elaborado en base al Informe de Siniestralidad Vial Fatal de 2022 (página 6). Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2022_0.pdf

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, la cual, en su artículo 1º expresa textualmente: “Créase la AGENCIA NACIONAL DE

*SEGURIDAD VIAL, (...) que tendrá como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional*².

A tal fin, el Poder Legislativo dotó de amplias competencias al organismo creado³, permitiendo concentrar en un solo organismo las funciones y competencias que entonces se encontraban distribuidas en diversas reparticiones del Estado Nacional. Entre las funciones a realizar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial se destacan:

- Coordinar, impulsar y fiscalizar las políticas y estrategias para el desarrollo de un tránsito seguro.
- Actualizar y armonizar las normativa de todo el país.
- Emitir una Licencia Nacional de Conducir, junto con un sistema de puntaje para el titular como requisito para su otorgación.
- Crear el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir.
- Crear y elaborar el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial.
- Elaborar el modelo único de acta de infracción y trazabilidad del procedimiento.
- Automatizar los controles de infracciones.
- Producción del sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas.
- Elaborar un sistema de monitoreo satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas, junto con el sistema de control de jornadas y descanso laboral.
- Realizar la Auditoría Nacional de Seguridad Vial.
- Investigar los siniestros de tránsito.
- Realizar campañas de concientización en seguridad vial.

² Ley 26.363, modificatoria de la Ley de Tránsito (Ley 24.449) y creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26363-140098/actualizacion>

³ Ley 26.323, artículo 4.

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 años⁴, plazo 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, Ley 24.449, incluyendo las reservas planteadas por las jurisdicciones.
- Se llevaron a cabo campañas de concientización sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad y del casco, y sobre la incompatibilidad de la conducción con el consumo de alcohol, el exceso de velocidad y la utilización del celular al manejar.
- Se implementó la 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, logrando mejor fluidez en el tráfico.
- Se creó la Oficina de Atención a las Víctimas.

Sin embargo, los resultados obtenidos en la reducción de la siniestralidad son desalentadores. Como se indica en los párrafos anteriores, los registros oficiales se mantienen amesetados, no advirtiéndose una clara tendencia hacia la reducción de víctimas fatales en incidentes viales, demostrando que las políticas ejecutadas en la materia no alcanzaron el objetivo planteado por la ley.

⁴ Ley 26.363, artículo 12.

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.

Párrafo aparte merece la denominada "cuestión federal". Constitucionalmente, el tránsito y la seguridad vial son materias reservadas por las provincias, es decir, 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 se impulsa.

La Comisión Bicameral Especial de Seguimiento de las Políticas de Tránsito y Seguridad Vial, estaría integrada por 8 Legisladores, 4 Senadores y 4 Diputados Nacionales, respetando la pluralidad de la representación política de cada Cámara y la equidad en la distribución de sus autoridades.

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 J. GALIMBERTI

FIRMANTES

ANTOLA, MARCELA

COLI, MARCELA

GIORGI, MELINA

RIZZOTTI, JORGE