

Proyecto de Ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en el Congreso sancionan con fuerza de ley

MODIFICACIÓN CÓDIGO PENAL DE LA NACION SOBRE DELITOS POR SINIESTROS VIALES, INCREMENTO DE SU ESCALA PUNITIVA, AGRAVANTES Y EXCEPCION DE SUSPENSION DEL PROCESO A PRUEBA

Artículo 1 - Modifíquese el artículo 84 bis, del Título I - De los delitos contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte”.

La pena será de prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciera con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor con el que

cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo, o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas fatales, o se diere a la fuga, o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de cinco (5) a doce (12) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior”.

Artículo 2 - Modifíquese el artículo 94 bis, del Título I - De los delitos contra las personas -, del Libro Segundo - De los delitos -, del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, el que, por conducción imprudente, negligente, con impericia o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro las lesiones previstas por los artículos 90 o 91.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor hubiere consumido estupefacientes, o tuviere un nivel de alcoholemia superior a CERO, o excediere en un treinta por ciento (30%) la velocidad máxima permitida en el lugar del hecho, o condujese un vehículo con motor sin encontrarse habilitado para conducir, o lo hiciera con una licencia de conducir no habilitante para la conducción del tipo de vehículo con motor 16 con el que cometiera el hecho, o estando inhabilitado para hacerlo por autoridad judicial o administrativa, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o manipulando equipos móviles de comunicación, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas o se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena, si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes previstos en el párrafo anterior."

Artículo 3 - Incorpórese como últimos párrafos del artículo 76 bis, del Título XII - De la suspensión del juicio a prueba-, Libro Primero -Disposiciones Generales -, del Código Penal de la Nación, el texto redactado a continuación, el cual quedará de la siguiente manera:

"La suspensión del proceso a prueba tampoco podrá acordarse en los casos de siniestros viales si se tratase de los delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas agravadas, previstas en los artículos 84 bis y 94 bis de este Código Penal.

Para los casos de delitos de homicidio y lesiones culposas sin agravantes en el contexto de un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba, en su primera intervención ante el órgano de juicio."

Artículo 4. Incorpórese en el artículo 14 del Título II – De las penas -del Libro Primero – Disposiciones Generales-, del Código Penal de la Nación, el inciso 12, cuyo texto quedará redactado de la siguiente manera:

"Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal."

Artículo 5.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Este proyecto es el producto de años de lucha por la justicia y la concientización llevada adelante sin descanso, sin respiro, por las organizaciones civiles que nuclean a familiares de víctimas de siniestros viales, como Estrellas Amarillas, Luchemos por la Vida, y la muy cercana a esta diputada, la Mesa Chubutense de Víctimas Viales. Esa lucha tuvo un hito legislativo cuando, no sin mucho esfuerzo, este Congreso sancionó en abril del 2023 la ley de Alcohol Cero al volante, proyecto que tuvimos el honor de impulsar en esta Honorable Cámara junto a la diputada Marcela Passo.

En esta ocasión, damos el paso definitivo en la concreción en el plano legislativo del trágico impacto que tiene la siniestralidad vial en las sociedades modernas en general y en la nuestra en particular.

En efecto, constituir el instrumento legal apropiado que dé cuenta de la envergadura de un problema que, a todas luces, afecta a miles de familias argentinas que año tras año pierden seres queridos en los luctuosos siniestros viales y que se enfrentan a leyes que no contemplan figuras jurídicas que puedan encuadrar una realidad fáctica y precisa que nos pone ante una gran cantidad de homicidios que son juzgados casi como delitos menores y cuyas penas son irrisorias y constituyen una afrenta que se suma al dolor de las pérdidas irreparables. Tenemos la plena convicción que una ley justa y bien aplicada ejerce un efecto reparador en las familias afectadas por delitos de diversa índole. Por el contrario, cuando los instrumentos legales no se ajustan a nuevas realidades y, por lo tanto, pierden eficacia en su esencia óptica que es la de impartir justicia, cunde el desasosiego y la impotencia en los afectados.

Comenzamos, entonces, el desarrollo del contenido de este proyecto de ley que venimos a presentar.

De la última reforma del Código Penal de la Nación, en lo que al respecto de delitos viales se trata (Ley 27.347), han pasado 7 años. En ella, por vía de su artículo 2 que modifica el art. 84 bis del Código Penal buscó llenar el ostensible vacío legal en relación con las víctimas fatales producto de los siniestros viales, pero no lo logró. Con dicha reforma penal se realizó la reformulación de los artículos 84, 94 y 193 bis, particularmente en el sector de la pena y, se incorporaron dos nuevos artículos, el actual 84 bis y 94 bis, mediante los cuales se estableció una casuística (sistema tasado de conductas) en forma expresa de algunas modalidades conductuales relacionadas con la conducción de un vehículo a motor y que fueron - a juicio de los legisladores- los factores causales más relevantes de la siniestralidad vial con resultados fatales o lesivos. Se intentó, llenando de agravantes el art. 84 bis CPN, que los mismos sirvan para dejar de aplicar el dolo eventual.

En la práctica judicial concreta, resulta que las familias de víctimas fatales que llegan a juicio oral y público en nuestro país, en la mayoría de los casos, se van con una gran sensación de injusticia e impunidad (aun logrando sentencias condenatorias) a raíz de la deficiencia en la legislación respecto de las penas previstas por art. 84 bis CPN. Contrariamente a lo buscado, actualmente, la normativa existente solo se limita a encuadrar el homicidio culposo en ocasión de estos siniestros viales, pero continúa existiendo un vacío legal con respecto a la aplicación del dolo eventual en estos casos, quedando así, a la libre interpretación de los jueces encuadrar estas figuras dentro del dolo eventual (art. 79 CPN) o un tipo penal culposo.

Asimismo, al examinar la correcta y legítima aplicación del dolo eventual en el ámbito de delitos viales, entendemos que: supone probar que el sujeto activo conocía que la conducta que desplegaba al mando del vehículo con motor presentaba entidad suficiente para realizar el tipo objetivo, además de comprobarse el elemento volitivo dado por la aceptación, asentimiento o indiferencia al resultado típico probable y la posterior decisión en contra del bien jurídico protegido. Por el contrario, si la acusación no logra demostrar acabadamente esos extremos y termina considerándose que, si bien el sujeto era plenamente consciente del riesgo que entrañaba su conducta pero que de ningún modo tuvo intención de matar o lesionar a un tercero, el hecho penal

del que sea protagonista corresponde encuadrarlo jurídicamente hablando, dentro del ámbito del tipo culposo que establece el artículo 84 bis del CPN.

En conclusión, en estos casos, nuestro ordenamiento penal no contiene una sanción que pueda cumplir con la finalidad de la pena: por un lado, punir el injusto, aportando justicia a la víctima y, por el otro, el fin preventivo general cuyo fundamento responde a desalentar la conducción en estas condiciones, evitando así tal tipo de injustos. Con una pena tan baja (de 3 a 6 años de prisión) como la que establece el mencionado art. 84 bis CPN, en la práctica cuando hay multiplicidad de agravantes, no solo el dolo eventual se continuó aplicando en muchas sentencias judiciales, sino que no se logró el objetivo que en definitiva se perseguía: bajar la siniestralidad vial y de esta manera proteger la vida de los ciudadanos.

La reforma que en el presente proyecto se propugna, permitiría entre otras cosas, dar por terminada las discusiones estériles sobre la aplicación en los casos que en doctrina y jurisprudencia se conoce como "dolo eventual". Sobre esto último, y desde que se incorporó el art. 84 bis CPN, todas aquellas circunstancias agravantes que eran esgrimidas para sostener el "dolo eventual" y, de esta forma, obtener una pena que sea reparadora por el enorme daño causado, han sido incluidas en el segundo párrafo del citado artículo, lo que impide obtener un pronunciamiento condenatorio exitoso en tal sentido.

Asimismo, la elevación de la pena determinará la competencia criminal siempre.

Podemos mencionar como antecedentes, el emblemático caso "Cabello" y el caso "Veppo", donde en primera instancia fueron condenados por dolo eventual, y posteriormente la Cámara de Casación Penal cambió la calificación a homicidio culposo, bajando notablemente la condena.

Por ello considero que la escala penal actualmente prevista en el segundo párrafo del art. 84 bis CPN, no cumple con ninguna de esas dos finalidades, ni siquiera si consideramos el hipotético supuesto en el que concurren todas las agravantes en un solo siniestro. Es así como, bajo este panorama jurídico, una pena tan ínfima de prisión (insistimos, hablamos de vidas humanas que se pierden) resulta insuficiente si tenemos en cuenta el bien jurídico protegido, el cual es, nada más y nada menos, que la vida y la integridad física de las personas. Más aún, si comparamos con otras penas más gravosas

que ha previsto el legislador para otros delitos que atentan contra bienes jurídicos de menor valor. Ejemplo de esto último resulta ser la reforma introducida por Ley 25890 al incorporar el art. 167 quater al Código Penal de la Nación, que prevé pena de reclusión o prisión de 4 a 10 años cuando el abigeato se lleve a cabo en las condiciones previstas en el art. 164 CPN (ver inciso 1); lo que en definitiva nos demuestra una vez más, que la penalidad actual en caso de muertes por siniestros viales no resulta proporcional con relación al bien jurídico que la norma tiende a proteger, circunstancia que inclusive afecta uno de los principios rectores de nuestro sistema de enjuiciamiento penal que es el principio de proporcionalidad de las penas.

En resumen, si analizamos las penas que nuestro ordenamiento jurídico prevé para diferentes delitos, nos encontramos ante una notable desproporción entre la pena que se le aplica a un sujeto que ha cometido un hecho como el del abigeato, cortando un alambre de un campo ingresando al mismo y llevándose un vacuno (pena de 4 a 10 años de prisión), con la que correspondería aplicarle a un conductor que cause la muerte de otra persona y se diere a la fuga, no socorra a la víctima, que conduzca bajo los efectos del alcohol y drogas, con exceso de velocidad y otras agravantes en forma conjunta. Inclusive, la sanción que correspondería aplicar en este último supuesto, prevé una escala penal de 3 a 6 años de prisión, dejando allanada la posibilidad de excarcelación e inclusive, de aplicar el procedimiento previsto por los arts. 76 y 76 bis del Código Penal de la Nación (suspensión del juicio a prueba) o, eventualmente, aplicar una pena de ejecución en suspenso (Arts. 26 y siguientes CP). Claramente, la disparidad en el tratamiento de los delitos y las penalidades existentes para cada uno de ellos, es notable.

En términos generales en el presente proyecto de reforma penal, en lo atinente a los arts. 84 bis y 94 bis CPN ya analizados, se propone eliminar agravantes, modificar otros e incorporar nuevos, basados en lógica y experiencia casuística con sustento pericial; en ambos casos, se plantea un párrafo especial relacionado con la concurrencia de agravantes, cuestión que consideramos de suma importancia.

Continuando con una mirada integral y bajo la lógica ya mencionada, de búsqueda concreta de reparación integral, en el presente proyecto se propone también eliminar la posibilidad de salidas alternativas al debate oral (probation - suspensión de juicio a prueba) en los casos de siniestros viales

con agravantes, por considerarse estas conductas altamente gravosas y, porque el tipo penal ostenta una pena accesoria de inhabilitación de cinco (5) a diez (10) años al sujeto que por conducir imprudente, negligente o antirreglamentariamente un vehículo con motor causare a otro la muerte; y, desde esta perspectiva, el art. 76 bis de nuestro código de fondo, que regula el instituto de la suspensión de juicio a prueba, prevé expresamente que no procederá la suspensión del juicio a prueba respecto de los delitos reprimidos con pena de inhabilitación, claramente la norma lo dice.

El instituto de la suspensión de juicio a prueba fue incorporado a nuestro Código Penal, en el año 1994, mediante la Ley N°24.316. El artículo 76 bis de nuestro Código Penal de la Nación, refiere que toda persona que se encuentra sujeta a un proceso penal puede solicitar que se interrumpa dicho proceso, con el requisito de someterse a cumplir determinadas condiciones durante un período de tiempo, entre las que enumeramos: no cometer un nuevo delito, reparar los daños ocasionados y el cumplimiento de reglas de conducta establecidas. Si el imputado cumple con las condiciones exigidas se extinguirá la acción penal y finalizará el proceso, en el caso de incumplimiento de ellas, se reanudará el trámite procesal. En lo que concierne a los requisitos para su procedencia, el beneficio está previsto para los imputados de ciertos delitos.

“(…) CPN -Ley N°24.316 - Artículo 76 bis. – El imputado de un delito de acción pública reprimido con pena de reclusión o prisión cuyo máximo no exceda de tres años, podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba.

En los casos de concurso de delitos, el imputado también podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba si el máximo de la pena de reclusión o prisión aplicable no excediese de tres años...”

El primer párrafo del artículo 76 bis CPN, menciona: “El imputado de un delito de acción pública reprimido con pena de reclusión o prisión cuyo máximo no exceda de tres años, podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba...”, jurisprudencialmente, por interpretación del 4º párrafo del artículo mencionado, surgió la llamada tesis amplia, que entiende que es de viable aplicación para delitos de acción pública reprimidos con penas que no superen los tres años de prisión o reclusión y para aquellos delitos cuya condena aplicable, de acuerdo a las circunstancias del caso, pudiese ser dejada en suspenso.

En consideración a lo hasta aquí expuesto, entendemos necesaria y oportuna dicha modificación, para no dejar duda alguna al respecto. Aclarando previamente que no se estaría cercenando ningún derecho, tal como queda claramente plasmado en el artículo 3 del presente proyecto, no procedería para los casos con agravantes, es decir, casos de siniestros viales bajo el tipo de delitos de homicidios culposos agravados y lesiones culposas agravadas; pero para los casos de delitos de homicidio y lesiones culposas sin agravantes, en el contexto de un siniestro vial, el imputado deberá manifestar su intención de acordar la suspensión del proceso a prueba, en su primera intervención ante el órgano de juicio. Es decir, en estos últimos supuestos, se deja abierta la posibilidad de solicitar la aplicación de tal instituto penal, pero estableciendo condición de temporalidad en su pedido.

Por último, respecto a la libertad condicional, se propone en el presente proyecto, agregar al art. 14 del Código Penal de la Nación, como inciso 12 el siguiente: "Delitos previstos en el artículo 84 bis tercer párrafo del Código Penal", para aquellos siniestros donde se aplique la tercera escala punitiva propuesta en el presente (si concurrieren en forma conjunta tres o más de los agravantes).

Detallado el alcance del articulado propuesto en este proyecto de ley, es interesante y esclarecedor insertar esta iniciativa en el marco más amplio de datos globales acerca de la tónica de la siniestralidad vial.

Según el Plan Mundial de decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, "A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período.”

Para lograr este objetivo, se ha incluido la seguridad vial en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, se ha llevado a cabo la celebración de tres conferencias ministeriales mundiales, se ha nombrado un Enviado Especial para la Seguridad Vial por el secretario general de las Naciones Unidas y se produjo el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Esto indica claramente la creciente importancia que se concede a la seguridad vial y al fortalecimiento de los mecanismos para mejorarla a nivel mundial. Justamente por ello, me encuentro trabajando comprometidamente sobre la problemática, habiendo presentado también el proyecto de ley sobre la importancia y urgencia de realizar a nivel nacional Campañas Permanentes de Concientización en materia de Seguridad Vial.

Asimismo, la inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030, refleja el reconocimiento universal respecto a que defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países, la continuidad de casos y las estadísticas en aumento, junto al comienzo del próximo “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, le dan a la comunidad mundial involucrada en la seguridad vial aún más justificación para hacer las cosas de un modo distinto.

Por ello insistimos, el presente proyecto no se resume en un mero aumento de penas, como si con ello pudiéramos resolver la totalidad de la problemática; muy por el contrario, busca la concreción de una reparación integral ante la magnitud del daño causado y con las circunstancias ya mencionadas como agravantes, persigue cumplir ante todo con el principio de proporcionalidad de las penas teniendo en cuenta el bien jurídico protegido en esencia, la vida de las personas. En resumen, los objetivos centrales son prevenir, disuadir a infringir las leyes, conducir a conciencia, proteger la vida humana, protegernos todos como sociedad y, por supuesto aggiornar nuestro ordenamiento penal a la realidad casuística actual.

Como ejemplos internacionales, es dable mencionar que en el año 1997 Suecia decidió crear un concepto filosófico y ético llamado “Visión Cero”, el cual surge como una estrategia que afirma que no puede haber ninguna

justificación moral por la muerte de una sola persona en el sistema de tránsito y transporte, ya que todos los habitantes deberían poder moverse libremente y sentirse seguros al mismo tiempo. El único número aceptable de fallecidos o heridos graves en las carreteras es cero. Ahora bien, la Visión Cero requiere un importante cambio normativo.

Nuestro país, por su parte, no se encuentra ajeno a esta problemática de nivel mundial. Datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) indican que, en el año 2020, en medio de la pandemia por COVID-19, se registraron en Argentina un total de 2.784 siniestros viales fatales, en los que fallecieron 3.138 personas. Estas cifras colocan a las lesiones de tránsito como la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 34 años, según datos provistos por la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación.

Además, informes de la ANSV muestran también que, en Argentina, se observa una tendencia creciente en los niveles de siniestralidad vial con víctimas no fatales. Como consecuencia de ello, se produce un incremento en la población de la morbilidad por lesiones de tránsito, es decir, un aumento de personas que a partir de sufrir un siniestro vial deberán convivir con la presencia de enfermedad por trauma vial.

Dado este cuadro de situación, puede decirse, entonces, que los siniestros viales constituyen también un grave problema de salud pública en Argentina. Y esto ocurre, por un lado, debido al lugar que ocupan como causal de muerte en nuestro país y, a la carga de enfermedad que los mismos generan en las víctimas no fatales; por otro lado, debido a la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales que el sistema de salud debe invertir para la atención de dicha problemática sanitaria.

Detengámonos en algunos efectos: según la OMS, a nivel mundial se estima que el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) se pierde por muertes y lesiones asociadas con el tránsito y que el costo económico asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. De este modo, las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga para las economías de los países.

Y haciendo foco sobre nuestro país, las estadísticas son contundentes. Para graficar esta realidad con los datos duros que no requieren de mayores

interpretaciones, incorporamos los siguientes anexos estadísticos confeccionados por la Dirección de Estadística Vial (DNOV-ANCV)

Siniestros fatales y víctimas fatales según mes

Datos parciales y preliminares en valores absolutos | Año 2023

Siniestros fatales

3.642

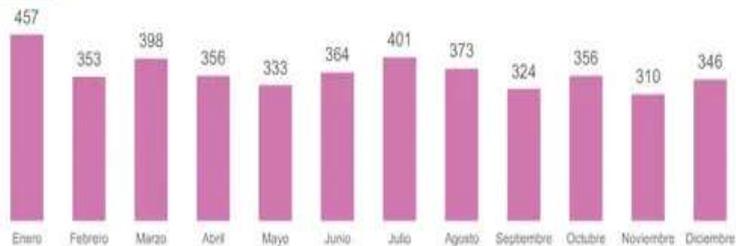
Promedio
diario: 10,0



Víctimas fatales*

4.369

Promedio
diario: 12,0



*Víctimas fatales a 30 días según la definición adoptada de víctima fatal, con las siguientes particularidades:

Las víctimas fatales de PBA y Mendoza tienen aplicado un factor de ajuste de 1,3 al reportar víctimas fatales en el lugar al momento de la realización de este informe.

Las VF de CABA corresponden al período enero-septiembre

Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV - ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 19/02/2024

Víctimas fatales: serie histórica

Datos parciales y preliminares en valores absolutos | Período 2008-2022

Víctimas fatales y variación anual. Período 2008-2022



* 2021: Buenos Aires y Mendoza reportaron para este informe solo víctimas fatales en el lugar del hecho. Las VF de CABA tienen aplicado un factor de ajuste de 1,08

** 2022: Víctimas fatales en el lugar del hecho

Fuente: Elaborado por la Dirección de Estadística Vial (DNOV – ANSV) a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 01/02/2023

Existen innumerables organizaciones de prestigio que miden el riesgo vial desde distintas perspectivas. En todos los casos, nuestro país está, tristemente, en los primeros puestos de diferentes rankings que abordan dicho riesgo.

Los factores que se tienen en cuenta al momento de trazar una estadística en esta materia son, entre otros, la infraestructura vial (hay estudios sobre el

grado de peligrosidad de las rutas, en las que también nuestro país figura entre los primeros puestos), la calidad y estado de los vehículos, las conductas viales (aquí también tenemos una alta tasa de violación de reglas básicas de tránsito), tales como el exceso de velocidad, las distracciones al conducir (teléfono celular a la cabeza de este ítem), y, por supuesto, el consumo de alcohol u otras sustancias psicoactivas, todos ellos como los principales factores de riesgo con relación a la producción de los siniestros de tránsito. Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que el no uso de elementos de seguridad vial (cinturones de seguridad, casco de motocicleta o bicicleta y sistemas de retención infantil) no contribuye a mitigar las consecuencias de estos una vez ocurridos

Aquí tenemos como ejemplo un cuadro generado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que si bien es de 2017, es razonable sostener que los parámetros no deben haber tenido cambios sustanciales:

La inseguridad de las carreteras

Muertos en accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes (2017)

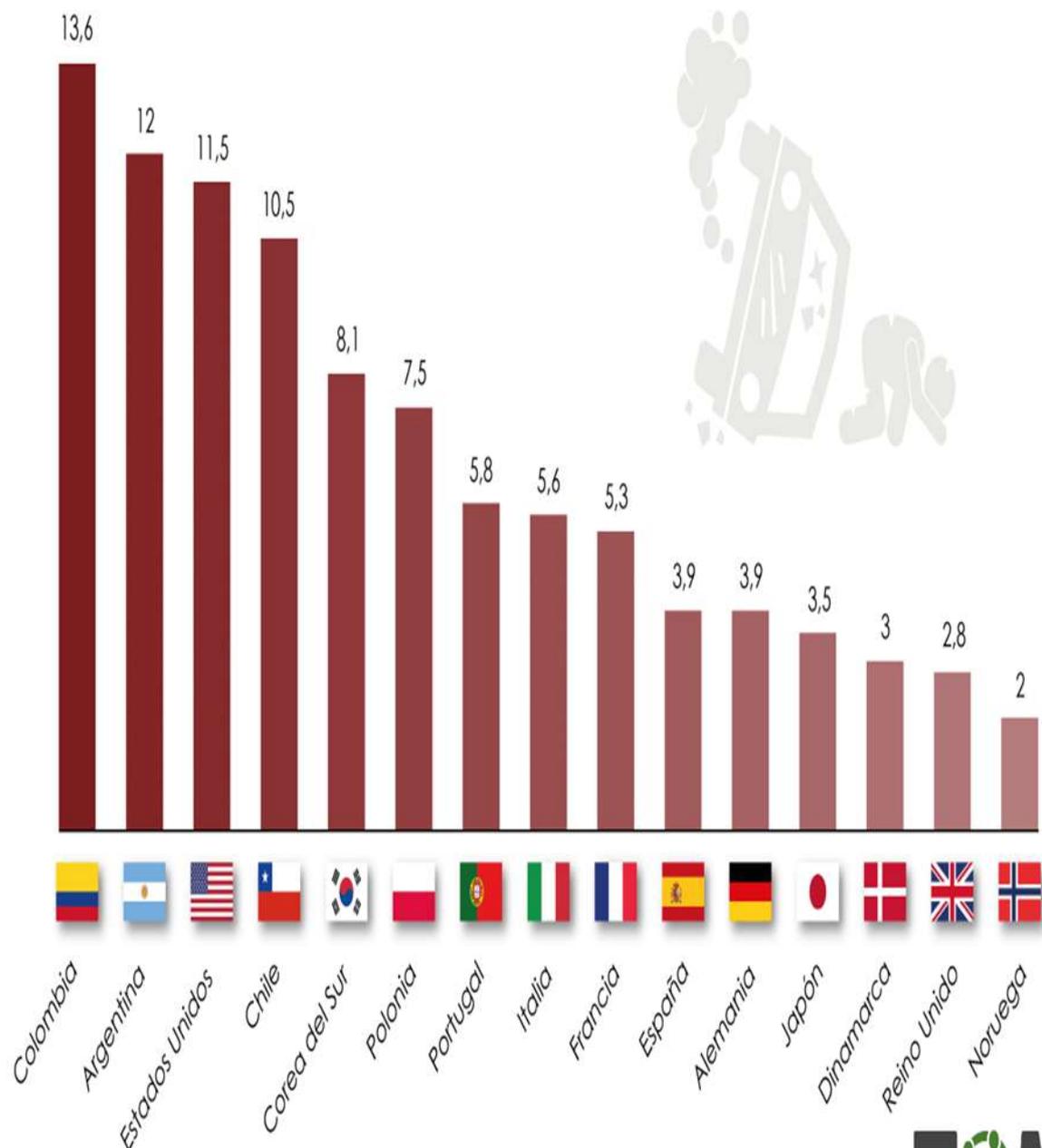
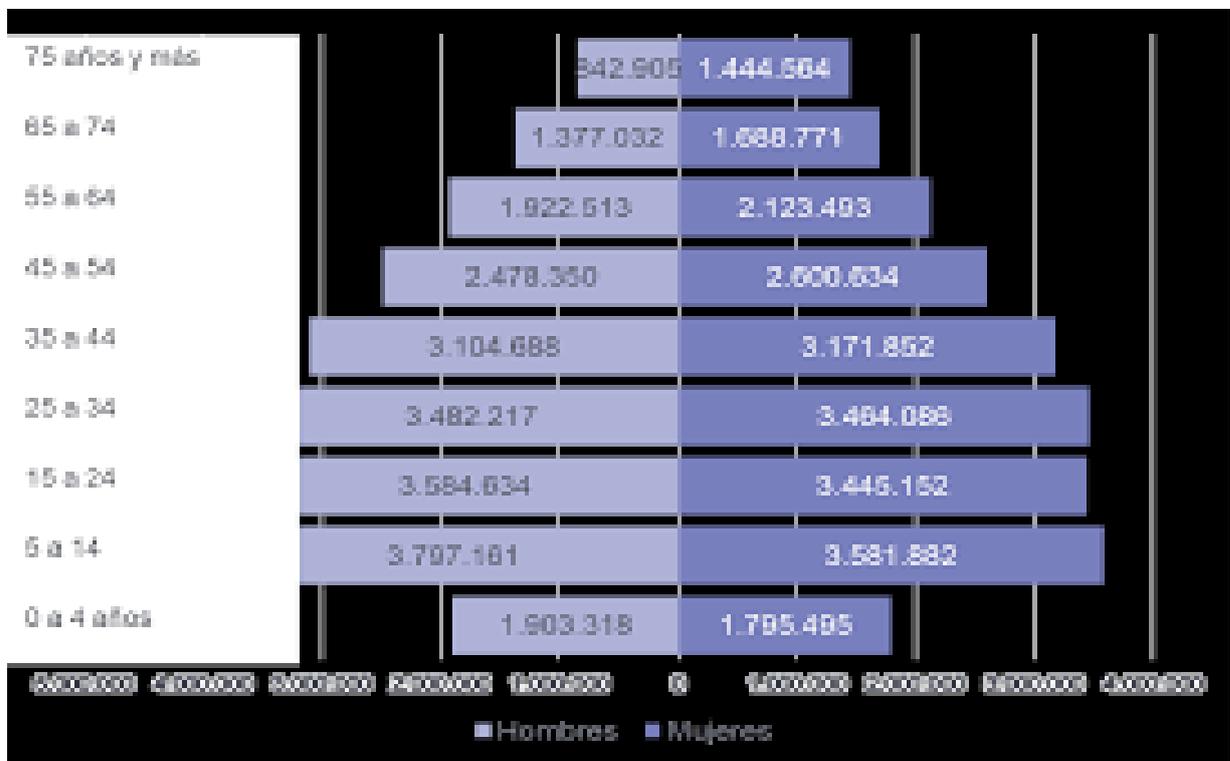


Gráfico:
Álvaro Merino (2020)
Fuente:
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2017)

A nadie escapa que el de los siniestros viales es un flagelo mundial. Según la Organización Mundial de la Salud, en el país mueren 14,1 personas cada 100.000 habitantes por accidentes viales, el 17% es producto de la ingesta de alcohol y en lo que respecta al uso del cinturón de seguridad, alcanza el 40,8%.

Pero insistimos, nuestro deber ético es asumir que la situación específica en nuestro país es grave. Las pérdidas humanas que se pueden evitar deben ser desvelo para quienes tienen a cargo la administración de la cosa pública. Porque además es dable indicar que según la información recopilada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) confirma que el rango de edad más afectado, coincidente en todo el país, y también en relación con lo que sucede a nivel internacional, tiene una marcada presencia de los jóvenes entre 15 y 34 años. Y este mismo rango también es el más afectado en el caso de los heridos. En conclusión, el de los siniestros viales es una causa de lesiones y muerte que afecta mayormente a la población joven de nuestro país:



En definitiva, es hora de que esta Honorable Cámara dé un paso más en la salvaguarda del bien jurídico máspreciado: la defensa y protección de la vida de los ciudadanos, del que todos los demás son subsidiarios.

Debemos hacer todos los esfuerzos a nuestro alcance para reducir a su mínima expresión la tragedia de los siniestros viales. Concientización, campañas en los medios, iniciativas educativas en los colegios, inversión en infraestructura vial, controles vehiculares, y por supuesto, un sistema judicial preparado para dar las respuestas apropiadas.

Por todo lo hasta aquí expuesto, solicitamos a nuestros pares de esta Honorable Cámara que nos acompañen en este proyecto.

Alianiello, M. Eugenia
Selva, Sabrina
Passo, Marcela