



REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

35ª REUNION – 1ª SESION EXTRAORDINARIA
FEBRERO 28 DE 2008

PERIODO 125°

**Presidencia de los señores diputados
Eduardo A. Fellner, Patricia Vaca Narvaja
y Liliana A. Bayonzo**

Secretarios:

Doctor **Enrique R. Hidalgo**,
doctor **Ricardo J. Vázquez**
y don **Jorge A. Ocampos**

Prosecretarios:

Doña **Marta A. Luchetta**,
doctor **Andrés D. Eleit**
e ingeniero **Eduardo Santín**



DIPUTADOS PRESENTES:

ACOSTA, María Julia
 ACUÑA KUNZ, Juan Erwin Bolívar
 ACUÑA, Hugo Rodolfo
 AGOSTO, Walter Alfredo
 AGUAD, Oscar Raúl
 AGUIRRE de SORIA, Hilda Clelia
 ALBARRACÍN, Jorge Luis
 ALBRISI, César Alfredo
 ALCUAZ, Horacio Alberto
 ALFARO, Germán Enrique
 ÁLVAREZ, Juan José
 ALVARO, Héctor Jorge
 AMENTA, Marcelo Eduardo
 ARBO, José Ameghino
 ARDID, Mario Rolando
 ARETA, María Josefa
 ARGÜELLO, Octavio
 ARRIAGA, Julio Esteban
 AUGSBURGER, Silvia
 AZCOITI, Pedro José
 BALADRÓN, Manuel Justo
 BALDATA, Griselda Ángela
 BARRIONUEVO, José Luis
 BARRIOS, Miguel Ángel
 BASTEIRO, Sergio Ariel
 BAYONZO, Lilitana Amelia
 BEDANO, Nora Esther
 BELOUS, Néliida
 BENAS, Verónica Claudia
 BERNAZZA, Claudia Alicia
 BERRAUTE, Ana
 BERTOL, Paula María
 BERTONE, Rosana Andrea
 BEVERAGGI, Margarita Beatriz
 BIANCHI SILVESTRE, Marcela A.
 BIANCHI, Ivana María
 BIANCO, Lía Fabiola
 BIDEGAIN, Gloria
 BISUTTI, Delia Beatriz
 BRILLO, José Ricardo
 BRUE, Daniel Agustín
 BULLRICH, Patricia
 BURZACO, Eugenio
 CALCHAQUÍ, Mariel
 CALZA, Nelio Higinio
 CAMAÑO, Dante alberto
 CAMAÑO, Graciela
 CANELA, Susana Mercedes
 CANTERO GUTIÉRREZ, Alberto
 CARLOTTO, Remo Gerardo
 CARMONA, María Araceli
 CASELLES, Graciela María
 CEJAS, Jorge Alberto
 CÉSAR, Nora Noemí
 CHIQUICHANO, Rosa Laudelina
 CIGOGNA, Luis Francisco Jorge
 COLLANTES, Genaro Aurelio
 COMELLI, Alicia Marcela
 CONTI, Diana Beatriz
 CÓRDOBA, Stella Maris
 CORTINA, Roy
 COSCIA, Jorge Edmundo
 CREMER de BUSTI, María Cristina
 CUCCOVILLO, Ricardo Oscar
 CUEVAS, Hugo Oscar
 CUSINATO, Gustavo
 DAHER, Zulema Beatriz
 DALLA FONTANA, Ariel Raúl Armando
 DAMILANO GRIVARELLO, Viviana M.
 DATO, Alfredo Carlos
 de la ROSA, María Graciela
 DE MARCHI, Omar Bruno
 DE NARVAEZ, Francisco

del CAMPILLO, Héctor Eduardo
 DELICH, Francisco José
 DEPETRI, Edgardo Fernando
 di TULLIO, Juliana
 DÍAZ BANCALARI, José María
 DÍAZ ROIG, Juan Carlos
 DÍAZ, Susana Eladia
 DIEZ, María Inés
 DONDA PÉREZ, Victoria Analía
 DOVENA, Miguel Dante
 ERRO, Norberto Pedro
 FABRIS, Luciano Rafael
 FADEL, Patricia Susana
 FEIN, Mónica Hayde
 FELLNER, Eduardo Alfredo
 FERNÁNDEZ BASUALDO, Luis María
 FERNÁNDEZ, Marcelo Omar
 FERRÁ DE BARTOL, Margarita
 FERRO, Francisco José
 FLORES, Héctor
 GALANTINI, Eduardo Leonel
 GALVALISI, Luis Alberto
 GARCÍA DE MORENO, Eva
 GARCÍA HAMILTON, José Ignacio
 GARCÍA, Irma Adriana
 GARCÍA, María Teresa
 GARCÍA, Susana Rosa
 GENEM, Armanda Susana
 GEREZ, Elda Ramona
 GIANNETTASIO, Graciela María
 GIL LOZANO, Claudia Fernanda
 GINZBURG, Nora Raquel
 GIOJA, Juan Carlos
 GIUBERGIA, Miguel Ángel
 GIUDICI, Silvana Myriam
 GODOY, Ruperto Eduardo
 GONZÁLEZ, Juan Dante
 GONZÁLEZ, María América
 GONZÁLEZ, Nancy Susana
 GORBACZ, Leonardo Ariel
 GRIBAUDO, Christian Alejandro
 GULLO, Juan Carlos Dante
 GUTIÉRREZ, Graciela Beatriz
 HALAK, Beatriz Susana
 HERRERA, Alberto
 HERRERA, Griselda Noemí
 HERRERA, José Alberto
 HOTTON, Cynthia Liliana
 IBARRA, Vilma Lidia
 IGLESIAS, Fernando Adolfo
 ILARREGUI, Luis Alfredo
 IRRAZÁBAL, Juan Manuel
 ITURRIETA, Miguel Ángel
 KAKUBUR, Emilio
 KENNY, Eduardo Enrique Federico
 KORENFELD, Beatriz Liliana
 KRONEBERGER, Daniel Ricardo
 KUNKEL, Carlos Miguel
 LANCETA, Rubén Orfel
 LANDAU, Jorge Alberto
 LEGUIZAMÓN, María Laura
 LEMOS, Silvia Beatriz
 LENZ, María Elena
 LEVERBERG, Stella Maris
 LINARES, María Virginia
 LLANOS, Edith Olga
 LLERA, Timoteo
 LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo
 LÓPEZ, Ernesto Segundo
 LÓPEZ, Rafael Ángel
 LORENZO BOROCCOTÓ, Eduardo
 LOZANO, Claudio Raúl
 LUNA DE MARCOS, Ana Zulema
 LUSQUÍÑOS, Luis Bernardo
 MACALUSE, Eduardo Gabriel

MARCONATO, Gustavo Ángel
 MARINO, Adriana del Carmen
 MARTIARENA, Mario Humberto
 MARTÍN, María Elena
 MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl
 MARTÍNEZ ODDONE, Heriberto Agustín
 MASSEL, Oscar Ermelindo
 MERCHÁN, Paula Cecilia
 MERLO, Mario Raúl
 MOISÉS, María Carolina
 MONTERO, Laura Gisela
 MONTOYA, Jorge Luciano
 MORÁN, Juan Carlos
 MORANDINI, Norma Elena
 MORANTE, Antonio Arnaldo María
 MOREJÓN, Manuel Amor
 MORENO, Carlos Julio
 MORGADO, Claudio Marcelo
 MORINI, Pedro Juan
 MÜLLER, Mabel Hilda
 NAÍM, Lidia Lucía
 NIEVA, Alejandro Mario
 OBEID, Jorge Alberto
 OBIGLIO, Julián Martín
 OLIVA, Cristian Rodolfo
 OSORIO, Marta Lucía
 PAIS, Juan Mario
 PAREDES URQUIZA, Alberto Nicolás
 PAROLI, Raúl Omar
 PASINI, Ariel Osvaldo Eloy
 PASTORIZA, Eduardo Antonio
 PASTORIZA, Mirta Ameliana
 PERALTA, Fabián Francisco
 PEREYRA, Guillermo antonio
 PÉREZ, Adrián
 PÉREZ, Jorge Raúl
 PERIÉ, Hugo Rubén
 PERIÉ, Julia Argentina
 PETIT, María de los Ángeles
 PINEDO, Federico
 PORTELA, Agustín Alberto
 PRIETO, Hugo Nelson
 PUIGGRÓS, Adriana Victoria
 QUIRÓS, Elsa Siria
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RECALDE, Héctor Pedro
 REJAL, Jesús Fernando
 REYES, María Fernanda
 RICO, María del Carmen Cecilia
 RIOBOO, Sandra Adriana
 RODRÍGUEZ, Evaristo Arturo
 RODRÍGUEZ, Marcela Virginia
 ROJKES DE ALPEROVICH, Beatriz L.
 ROMÁN, Carmen
 ROSSI, Agustín Oscar
 ROSSI, Alejandro Luis
 ROSSI, Cipriana Lorena
 RUIZ, Ramón
 SALIM, Juan Arturo
 SALUM, Osvaldo Rubén
 SÁNCHEZ, Fernando
 SANTANDER, Mario Armando
 SARGHINI, Jorge Emilio
 SCALESI, Juan Carlos
 SCIUTTO, Rubén Darío
 SEGARRA, Adela Rosa
 SEREBRINSKY, Gustavo Eduardo
 SESMA, Laura Judith
 SLUGA, Juan Carlos
 SNOPEK, Carlos Daniel
 SOLA, Felipe Carlos
 SOLANAS, Raúl Patricio
 SOTO, Gladys Beatriz
 SPATOLA, Paola Rosana
 STORNI, Silvia

SYLVESTRE BEGNIS, Juan Héctor
THOMAS, Enrique Luis
TOMAZ, Adriana Elisa
TORFE, Mónica Liliana
TORRONTEGUI, María Angélica
URLICH, Carlos
VACA NARVAJA, Patricia
VARGAS AIGNASSE, Gerónimo
VARISCO, Sergio Fausto
VÁZQUEZ de TABERNISE, Silvia Beatriz
VEGA, Juan Carlos
VELARDE, Marta Sylvia
VIALE, Lisandro Alfredo
VILARIÑO, José Antonio

VILLAVERDE, Jorge Antonio
WEST, Mariano Federico
ZAVALLO, Gustavo Marcelo

AUSENTES, CON LICENCIA:
BULLRICH, Esteban José
HEREDIA, Arturo Miguel
POGGI, Claudio Javier

AUSENTES, CON SOLICITUD DE LICENCIA PENDIENTE DE APROBACION DE LA HONORABLE CAMARA:
BARAGIOLA, Vilma Rosana
CARCA, Elisa Beatriz

CÓRDOBA, José Manuel
FIOL, Paulina Esther
KATZ, Daniel
ROLDÁN, José María
SATRAGNO, Lidia Elsa

AUSENTES, CON AVISO:
BONASSO, Miguel Luis
GARCÍA MÉNDEZ, Emilio Arturo
GARDELLA, Patricia Susana
LEDESMA, Julio Rubén
PORTO, Héctor Norberto
ZANCADA, Pablo Ventura

La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (32ª reunión, período 125º) de fecha 5 de diciembre de 2007.

SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 4.)
2. **Consideración** de la **renuncia** a su banca presentada por la señora diputada electa por el distrito electoral de Capital Federal, doña Mercedes Marcó del Pont, a partir del 14 de enero del corriente año. Se acepta. (Pág. 4.)
3. **Juramento e incorporación** de los señores diputados electos por los distritos electorales de Buenos Aires, doña Edith Olga Llanos, y de Capital Federal, doña María Elena Lenz. (Pág. 5.)
4. **Convocatoria a sesiones extraordinarias.** Lectura del decreto del Poder Ejecutivo y del temario de la convocatoria. (Pág. 7.)
5. **Diario de Sesiones.** (Pág. 8.)
6. **Asuntos entrados.** Resolución respecto de los asuntos que requieren pronunciamiento inmediato del cuerpo. (Pág. 8.)
7. **Plan de labor** de la Honorable Cámara. (Página 9.)
8. **Homenajes.** (Pág. 9.)
 - I. A la memoria del general don José de San Martín. (Pág. 9.)
 - II. A la memoria de los caídos en la masacre de Trelew. (Pág. 9.)
9. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el cual se establece el reordenamiento de la actividad ferroviaria (82-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley* 26.352). (Pág. 10.)
10. **Consideración** del dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial (247-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley* 26.353). (Pág. 91.)
11. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la Ley de la Navegación (170-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley* 26.354). (Pág. 98.)
12. **Consideración** de los dictámenes de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura (246-S.-2007). Se sanciona. (Pág. 102.)
13. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo (16-P.E.-2007). Se sanciona con modificaciones. (Pág. 141.)
14. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social (275-S.-2006). Se sanciona definitivamente (*ley* 26.355). (Pág. 166.)
15. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Legislación General y de Turismo en el proyecto de ley en revisión por el que se regulan los sistemas turísticos de tiempo compartido (284-S.-2006 y 2-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley* 26.356). (Pág. 177.)

16. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Legislación Penal en el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (249-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley 26.357*). (Pág. 208.)
17. **Consideración** del proyecto de ley en revisión por el que se sustituye el artículo 1º de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos (248-S.-2007). Se sanciona definitivamente (*ley 26.358*). (Pág. 211.)
18. **Apéndice:**
- A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 214.)
- B. **Asuntos entrados:**
- I. **Mensajes del Poder Ejecutivo.** (Página 244.)
- II. **Jefatura de Gabinete de Ministros.** (Pág. 244.)
- III. **Comunicaciones del Honorable Senado.** (Pág. 244.)
- IV. **Comunicaciones de la Presidencia.** (Pág. 245.)
- V. **Dictámenes de comisiones.** (Pág. 245.)
- VI. **Dictámenes observados.** (Pág. 246.)
- VII. **Comunicaciones de comisiones.** (Página 246.)
- VIII. **Comunicaciones de señores diputados.** (Pág. 247.)
- IX. **Comunicaciones oficiales.** (Pág. 248.)
- X. **Peticiones particulares.** (Pág. 256.)
- XI. **Proyectos de ley.** (Pág. 256.)
- XII. **Proyectos de resolución.** (Pág. 257.)
- XIII. **Proyectos de declaración.** (Pág. 260.)
- XIV. **Licencias.** (Pág. 261.)
- C. **Inserciones solicitadas por los señores diputados:**
1. **Caselles.** (Pág. 262.)
2. **Ferrá de Bartol.** (Pág. 275.)
3. **Alcuaz.** (Pág. 276.)
4. **Lemos.** (Pág. 277.)
5. **Ruiz.** (Pág. 280.)
6. **Baladrón.** (Pág. 283.)
7. **Merlo.** (Pág. 285.)
8. **Oliva.** (Pág. 285.)
9. **Sesma.** (Pág. 286.)
10. **Solanas.** (Pág. 288.)
11. **Torrontegui.** (Pág. 289.)
12. **Zancada.** (Pág. 290.)
13. **Giudici.** (Pág. 291.)
14. **Pais.** (Pág. 293.)
15. **Solanas.** (Pág. 296.)
16. **Bullrich (P.).** (Pág. 297.)
17. **Fein.** (Pág. 299.)
18. **García (S. R.).** (Pág. 299.)
19. **Obiglio.** (Pág. 301.)
20. **West.** (Pág. 302.)
21. **Acuña.** (Pág. 302.)
22. **Amenta.** (Pág. 305.)
23. **Zancada.** (Pág. 305.)
24. **Bullrich (P.).** (Pág. 306.)
25. **Giudici.** (Pág. 308.)
26. **Barríos.** (Pág. 309.)
27. **Bianchi.** (Pág. 311.)
28. **Marino.** (Pág. 312.)
- D. **Asistencia de los señores diputados a las reuniones de comisiones** (diciembre de 2007). (Pág. 313.)

—En Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero de 2008, a la hora 12 y 23:

1

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Fellner). — Con la presencia de 166 señores diputados queda abierta la sesión.

Invito al señor diputado por el distrito electoral de Río Negro, don Jorge Alberto Cejas, a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, el señor diputado don Jorge Alberto Cejas procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

2

RENUNCIA

Sr. Presidente (Fellner). — La Presidencia informa que obra en Secretaría la renuncia presentada por la señora diputada Mercedes Marcó del Pont, a partir del 14 de enero del corriente año.

Buenos Aires, 10 de enero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo A. Fellner.

S/D.

De mi mayor consideración.

Me dirijo a usted a fin de elevarle mi renuncia a mi cargo de diputada de la Nación por la Ciudad de Buenos Aires a partir del día 14 de enero del corriente año. Motiva tal decisión mi designación como Presidenta del Banco de la Nación Argentina.

Sin otro particular, saludo a usted muy atentamente.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar la renuncia presentada por la señora diputada.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aceptada la renuncia desde la fecha de su presentación.

3

JURAMENTO

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia informa que obran en Secretaría los informes de las Juntas Electorales de la provincia de Buenos Aires y de la Capital Federal, en donde se determinan los diputados electos que siguen en orden de lista para ocupar las vacantes producidas a raíz de las renunciaciones presentadas en esta Honorable Cámara.

La Plata, 5 de diciembre de 2007.

Al señor secretario parlamentario de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Enrique Hidalgo.

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., a fin de remitirle, en respuesta a su radiograma de fecha 29/11/07, fotocopia certificada del acta de proclamación de los diputados nacionales que resultaron electos en los comicios celebrados el 23 de octubre de 2005.

Saludo a Ud. muy atentamente.

Manuel Humberto Blanco.

Señor juez:

Dando cumplimiento a lo ordenado, informo a V.S. que los datos personales de quienes resultaron electos como diputados nacionales suplentes por la Alianza “Frente para la Victoria” son los que en cada caso se consignan: Cigogna, Luis Francisco Jorge, M. I. 4.521.797, domiciliado en la calle Almafuerte 3112 de la localidad de La Matanza; García, María Teresa M. I.

12.285.771, domiciliada en la calle J. M. Moreno 725, Villa Adelina de la localidad de San Isidro; Ledesma, Julio Rubén, M. I. 12.227.487, domiciliado en la calle Santo Tomé 2474, González Catán de la localidad de La Matanza; Bernazza, Claudia Alicia, M. I. 13.581.904, domiciliada en la calle Filadelfia y Sta. Ana, City Bell de la localidad de La Plata; Nardelli, Santiago Andrés, M. I. 21.449.275, domiciliado en la calle O’Higgins 175, 1° “A” de la localidad de Bahía Blanca; Fernández, Marcelo Omar 14.013.473, registra Baja a Capital Federal con fecha 13-5-1994, y Llanos Edith Olga, M. I. 14.263.077, domiciliada en la calle 179 N° 565, Bernal Oeste de la localidad de Quilmes.

Es todo cuanto puedo informar a V.S.

Secretaría Electoral, 4 de diciembre de 2007.

Liliana Lucía Adamo.

La Plata, 26 de diciembre de 2007.

Al señor secretario parlamentario de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., a fin de remitirle, conforme fuera ordenado en los autos caratulados “Alianza Frente para la Victoria s/Oficialización de lista de candidatos a Senadores y Diputados Nacionales para la elección del 23 de octubre de 2005”, los escritos presentados por los señores Rafael Magnanini y Santiago Andrés Nardelli.

Saludo a Ud. muy atentamente.

Liliana Lucía Adamo.

La Plata, 18 de diciembre de 2007.

Señor juez electoral

De mi mayor consideración:

Atento que se han producido las renunciaciones de los diputados que integraron, junto al suscrito, la lista del Frente para la Victoria 2005 por la provincia de Buenos Aires, debería asumir la banca de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación por el período 2007-2009; vengo por su intermedio a renunciar a la misma motivado en el hecho de haber jurado recientemente como senador provincial por la provincia de Buenos Aires.

Sin más, saludo atentamente.

Santiago Andrés Nardelli.

ANEXO

Buenos Aires; 18 de diciembre de 2007. En mi carácter de escribano titular del Registro número 195, de esta Capital Federal Certifico: Que la/s firma que obra/n en el documento que adjunto a esta foja, cuyo requerimiento de certificación de su/s firma/s que se formaliza simultáneamente por ACTA número 54 del Libro número 23, es/son puesta/s en mi presencia por la/s persona/s cuyo/s nombres/s y documento/s de iden-

tividad se menciona/n a continuación y de cuyo conocimiento doy fe, presto formal afirmación. Don Santiago Andrés Nardelli, quien interviene por sus derechos, es mayor de edad y titular de la matrícula individual (DNI) 21.449.275. El documento en cuestión es presentación de su renuncia a la banca de diputado de la Nación, período 2007/2009, y se dirige al señor Juez Electoral de la Provincia de Buenos Aires. Esta se correlaciona con el original 3540554, Serie F.

Acompaña renuncia

Señor juez:

Ulises Giménez, apoderado del Frente para la Victoria, con domicilio constituido, a V. E. digo:

Que vengo a acompañar la renuncia formulada por el ciudadano Santiago Andrés Nardelli al cargo de diputado nacional en el cual resultara electo en las elecciones de 2005.

En consecuencia, solicito se tenga presente la misma a todos sus efectos, arbitrándose las medidas necesarias a los fines de permitir la asunción de su reemplazante. Asimismo solicito se comuniquen a la Secretaría Parlamentaria de la Cámara de Diputados de la Nación la renuncia presentada.

Proveer de conformidad. Será Justicia.

Ulises Giménez.

La Plata, 21 de diciembre de 2007.

Ténganse presente los escritos de fs. 113 y 114 presentados por los señores Rafael Magnanini y Santiago Andrés Nardelli y procédase por Secretaría a desglosar los mismos. Cumplido, remítanse a la secretaría parlamentaria de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación a sus efectos.

Manuel Humberto Blanco.

En 26 del mismo se dio cumplimiento a lo ordenado. Conste.

Liliana Lucia Adamo.

Buenos Aires, 18 de diciembre de 2007.

Al señor juez federal con competencia electoral doctor Manuel Humberto Blanco.

S/D.

De mi mayor consideración:

Tengo el honor de dirigirme a su señoría para comunicarle mi renuncia a la postulación oportunamente dada al cargo de diputado nacional para el período 2005-2009, ubicada en el puesto 21 de la lista 501 (Frente para la Victoria), del distrito de la Provincia de Buenos Aires.

Asimismo, le hago saber que he presentado una carta del mismo tenor que la presenté ante el señor Presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo Fellner.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle mi más distinguida consideración.

Rafael Magnanini.

Oficio 22/08

Buenos Aires, 1º de febrero de 2008.

Al señor secretario parlamentario de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Enrique Hidalgo.

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de juez federal a cargo del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 1, con competencia electoral en el distrito Capital Federal, Secretaría Electoral a cargo de la doctora Alina Daniela Sayal, en contestación a su similar del día de la fecha, a fin de poner en su conocimiento que en los Libros de Actas de la Honorable Junta Electoral Nacional de la Capital Federal, correspondientes a los comicios del 28 de octubre del 2007, se encuentra glosado un ejemplar de la boleta oficializada de la Alianza "Frente para la Victoria", en la que figuran como candidatos a diputados nacionales titulares, los señores: Bielsa, Rafael Antonio, en primer lugar; Marcó del Pont, Mercedes en segundo lugar; Coscia, Jorge Edmundo en tercer lugar; Morgado, Claudio Marcelo en cuarto lugar; Lenz, María Beatriz en quinto lugar; Piumato, Julio Juan en sexto lugar; Fuks, Gabriel Marcelo en séptimo lugar; Failliacce, Magdalena Matilde en octavo lugar; Chiliutti, Mauro Gastón en noveno lugar; Hashiba, Racel Terushige en décimo lugar; Suárez, Gabriela Karina en décimo primer lugar; Rupnik, Alejandro en décimo segundo lugar; Trigo, Manuel Alberto en décimo tercer lugar.

Asimismo, de las constancias obrantes en el Libro de Actas de la Junta Electoral también surge que los diputados nacionales proclamados en dicha elección por la Alianza mencionada son los que a continuación se detallan: Bielsa, Rafael Antonio; Marcó del Pont, Mercedes y Coscia, Jorge Edmundo.

Asimismo informo que ante la renuncia del señor Rafael Antonio Bielsa, este tribunal oportunamente informó que correspondía ser reemplazado en su cargo por el señor Claudio Morgado.

Finalmente informo que ante la renuncia de la señora Mercedes Marcó del Pont, y sin perjuicio que en este tribunal no obran constancias de la resolución adoptada por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación respecto de la renuncia de referencia, le correspondería asumir a la señora María Beatriz Lenz, M. I. 13.212.065, quien registra último domicilio desde el 4 de septiembre de 1993, en la calle Inca 3864, de esta Capital Federal.

Saludo a Ud. con mi consideración más distinguida.

María Servini de Cubría. – Alina D. Sayal. – María Victoria Patiño.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia informa que se encuentran en antecámara las señoras diputadas electas por el distrito electoral de Buenos Aires, doña Edith Olga Llanos, y por el distrito electoral de Capital Federal, doña María Beatriz Lenz.

Si hubiere asentimiento de la Honorable Cámara, se las invitará a aproximarse al estrado para prestar juramento.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Invito a la señora diputada electa por el distrito electoral de Buenos Aires, doña Edith Olga Llanos, a prestar juramento.

–Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, y requerido por el señor presidente el juramento de acuerdo con las fórmulas del artículo 10 del reglamento, jura por Dios, la Patria y los Santos Evangelios la señora diputada Llanos, y se incorpora a la Honorable Cámara. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Invito a la señora diputada electa por el distrito de Capital Federal, doña María Beatriz Lenz, a prestar juramento.

–Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, y requerido por el señor presidente el juramento de acuerdo con las fórmulas del artículo 10 del reglamento, jura por Dios y la Patria la señora diputada Lenz, y se incorpora a la Honorable Cámara. (*Aplausos.*)

4

CONVOCATORIA A SESIONES EXTRAORDINARIAS

Sr. Presidente (Fellner). – Por Secretaría se dará lectura del mensaje y decreto del Poder Ejecutivo nacional por el cual se convoca al Honorable Congreso a sesiones extraordinarias.

Secretario (Hidalgo). – Dice así:

Buenos Aires, 30 de enero de 2008.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de remitirle copia autenticada del decreto por el cual se convoca a sesiones extraordinarias al Honorable Congreso de la Nación del 4 al 29 de febrero de 2008.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.
Mensaje 175

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER
Alberto A. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.

Buenos Aires, 30 enero de 2008.

En uso de las facultades conferidas por los artículos 63 y 99, inciso 9, de la Constitución Nacional.

La presidenta de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1° – Convócase al Honorable Congreso de la Nación a sesiones extraordinarias desde el 4 hasta el 29 de febrero de 2008.

Art. 2° – Decláranse asuntos comprendidos en la convocatoria los detallados en el anexo que forma parte integrante del presente decreto.

Art. 3° – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto 174

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER
Alberto A. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.

TEMAS PARA LAS SESIONES EXTRAORDINARIAS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION

1. Consideración de acuerdos para el nombramiento de funcionarios del Servicio Exterior y del Banco Central de la República Argentina, promoción de personal superior de las fuerzas armadas y designación de funcionarios del Poder Judicial.

2. Consideración de tratados, convenios y acuerdos internacionales.

3. Proyecto de Ley del Nombre (deroga la ley 18.248), estableciendo las normas sobre inscripción de nombres de las personas naturales.

4. Proyecto de ley por el que se aprueba el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, suscrito el 1° de junio de 2004.

5. Proyecto de ley por el cual se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

6. Proyecto de ley mediante el cual se propicia la extracción, remoción y traslado a los lugares indicados por la Prefectura Naval Argentina de buques, artefactos navales y otros que se encuentren en aguas de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo

7. Proyecto de ley tendiente a regular los sistemas turísticos de tiempo compartido.

8. Proyecto de ley de reordenamiento de la actividad ferroviaria, creación de la Administración de Infra-

estructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la Operadora Red Ferroviaria Sociedad del Estado.

9. Proyecto de ley modificatorio de la ley 23.184, de prevención y represión de la violencia en espectáculos deportivos.

10. Proyecto de ley por el cual se modifica el Código Penal adecuando la legislación penal a lo estatuido por la Convención sobre los Derechos del Niño y por el protocolo facultativo de la convención en lo que respecta a la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de niños en la pornografía. (Expediente 257-S.-2006.)

11. Proyecto de ley por el cual se modifica el artículo 1º de la ley 25.765, referida al Régimen del Fondo Permanente de Recompensas. (Expediente 146-C.D.-2007.)

Buenos Aires, 7 de febrero de 2008.

Al Honorable Congreso de la Nación:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Honorabilidad a fin de remitirle copia autenticada del decreto por el cual se amplía el temario a tratar por el Honorable Congreso de la Nación durante el período de sesiones extraordinarias.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 238

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER

Alberto A. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.

Buenos Aires, 7 de febrero de 2008.

En uso de las facultades que le otorgan los artículos 63 y 99, inciso 9, de la Constitución de la Nación Argentina,

La Presidenta de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1º – Inclúyese en el temario a tratar por el Honorable Congreso de la Nación, durante el período de sesiones extraordinarias, la consideración de los asuntos detallados en el anexo que forma parte integrante del presente decreto.

Art. 2º – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto 237

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER

Alberto A. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.

TEMAS PARA LAS SESIONES
EXTRAORDINARIAS DEL HONORABLE
CONGRESO DE LA NACION

1. Proyecto de ley tendiente al establecimiento de diferentes acciones en materia de tránsito y seguridad

vial. Ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Introduce diversas modificaciones a la Ley de Tránsito, 24.449.

2. Proyecto de ley sobre marca colectiva (expediente S.-2.330/06).

3. Proyecto de ley por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital nuevos, que revistan la calidad de bienes muebles amortizables en el Impuesto a las Ganancias, destinados a la actividad industrial, así como también para las obras de infraestructura que reúnan las características y estén destinadas a las actividades que al respecto establezca la reglamentación.

5

DIARIO DE SESIONES

Sr. Presidente (Fellner). – Conforme a lo dispuesto por el artículo 164 del reglamento corresponde considerar, a los efectos de que los señores diputados indiquen los errores que pudiera contener, el Diario de Sesiones correspondiente al día 20 de julio de 2006, 16ª sesión ordinaria, 23ª reunión.

–No se formulan observaciones.

Sr. Presidente (Fellner). – No habiéndose formulado observaciones se tiene por aprobado el Diario de Sesiones, se autenticará y se archivará.

6

ASUNTOS ENTRADOS

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde dar cuenta de los asuntos incluidos en los boletines de Asuntos Entrados 43 al 47, que obran en poder de los señores diputados.

Conforme con lo resuelto oportunamente por la Honorable Cámara, se prescindirá de la enunciación de tales asuntos por Secretaría, sin perjuicio de su inclusión en el Diario de Sesiones, y se dará por aprobado el giro a las respectivas comisiones.¹

Corresponde que la Honorable Cámara pase a resolver respecto de los asuntos que requieren pronunciamiento inmediato del cuerpo.

¹ Véase la enunciación de los asuntos entrados en el Apéndice. (Pág. 214.)

Atento a que los puntos sobre tablas son en su mayoría renuncias a comisiones, si la Cámara está de acuerdo se realizará una sola votación para su aprobación.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Quedan aceptadas las renuncias.

Se va a votar si se conceden las licencias solicitadas por los señores diputados, y la licencia sin goce de dieta solicitada por el señor diputado Aguad para el día 22 de febrero de 2008.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Quedan acordadas las licencias solicitadas.

7

PLAN DE LABOR

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde ahora pasar al término reglamentario destinado a la consideración del plan de labor propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

Por Secretaría se dará lectura:

Secretario (Hidalgo). – El plan de labor dice así: proyecto de ley con disidencias, expediente 82-S.-2007, reordenamiento de la actividad ferroviaria y creación de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

Tratamiento sobre tablas: expediente 247-S.-2007, proyecto de ley. Convenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial suscrito el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.232 del 11 de setiembre de 2007.

Expediente 170-S.-2007: proyecto de ley mediante el cual se propicia la extracción, remoción y traslado a los lugares indicados por la Prefectura Naval Argentina de buques, artefactos navales y otros que se encuentren en aguas de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo.

Expediente 246-S.-2007: proyecto de ley. Régimen transitorio para el tratamiento fiscal

de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura.

Expediente 16-P.E.-2007: proyecto de ley por el cual se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde su nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

Expediente 275-S.-2006: proyecto de ley sobre marca colectiva.

Expediente 284-S.-2006: proyecto de ley sobre sistemas turísticos de tiempo compartido.

Expediente 249-S.-2007: proyecto de ley sobre convenio de transferencia progresiva de competencias penales de la Justicia nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, firmado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 1º de junio de 2004.

Expediente 248-S.-2007: proyecto de ley en revisión por el cual se sustituye el artículo 1º de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el plan de labor propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobado el plan de labor.

8

HOMENAJES

I

A LA MEMORIA DEL GENERAL
DON JOSE DE SAN MARTIN

II

A LA MEMORIA DE LOS CAIDOS
EN LA MASACRE DE TRELEW

Sr. Presidente (Fellner). – Se ha solicitado que la Honorable Cámara rinda homenajes a la memoria del general don José de San Martín y de los caídos en la masacre de Trelew.

Conforme con lo acordado en la Comisión de Labor Parlamentaria los señores diputados podrán insertar los respectivos discursos.

Se va a pasar al orden del día.

9

**REORDENAMIENTO DE LA ACTIVIDAD
FERROVIARIA Y CREACION
DE LA ADMINISTRACION
DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS SOCIEDAD
DEL ESTADO**

(Orden del Día N° 52)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se establece el reordenamiento de la actividad ferroviaria; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 13 de febrero de 2008.

Zulema B. Daher. – Walter A. Agosto. – Ramón Ruiz Hernández. – Marcelo E. López Arias. – Manuel A. Morejón. – Laura G. Montero. – Héctor J. Alvaro. – Germán Alfaro. – María J. Acosta. – Sergio A. Basteiro. – Rosana A. Bertone. – Lía F. Bianco. – Graciela Camaño. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Luis F. Cigogna. – María C. Cremer de Busti. – María G. de la Rosa. – Norberto P. Erro. – Patricia S. Fadel. – Luis M. Fernández Basualdo. – Irma A. García. – Alberto Herrera. – Beatriz L. Korenfeld. – Jorge A. Landau. – Rafael A. López. – Gustavo A. Marconato. – Jorge L. Montoya. – Antonio A. M. Morante. – Juan M. Pais. – Guillermo A. Pereyra. – Beatriz Rojkés de Alperovich. – Alejandro L. Rossi. – Juan A. Salim. – Rubén D. Scitutto. – Carlos D. Snopek. – Gladys B. Soto. – Patricia Vaca Narvaja. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.

En disidencia total:

Elisa B. Carca. – Griselda A. Baldata. – Elsa S. Quiroz. – Luis A. Galvalisi. – Claudio R. Lozano. – Juan C. Morán. – José A. Pérez. – Carlos A. Raimundi. – María F. Reyes.

Buenos Aires, 4 de julio de 2007.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto Balestrini.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha,

ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

TITULO I

Finalidad

Artículo 1° – El objeto de esta ley es el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que se fijan.

TITULO II

**La infraestructura ferroviaria.
Administración**

Art. 2° – Créase la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Art. 3° – La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria, de los bienes necesarios para el cumplimiento de aquélla, de los bienes ferroviarios concesionados a privados cuando por cualquier causa finalice la concesión, o se resuelva desafectar de la explotación bienes muebles o inmuebles. Asimismo, administrará el patrimonio ferroviario que se encuentre en jurisdicción del organismo nacional de administración de bienes el que se transferirá a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, en el plazo y bajo el procedimiento que el Poder Ejecutivo establezca a tales fines;
- b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción, rehabilitación y mantenimiento que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociada a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios;
- c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre y de la circulación ferroviaria que se produzca en la misma;
- d) La explotación de los bienes de titularidad del Estado nacional que formen parte de la infraestructura ferroviaria cuya gestión se le encomiende o transfiera;

- e) La cooperación con los organismos que en otros Estados administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red;
- f) La definición de la red nacional primaria y secundaria y de las explotaciones colaterales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 14, inciso a), de esta ley;
- g) La percepción de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria, y en su caso, por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares;
- h) La confección de un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario;
- i) La conformación de su estructura organizativa, la selección de su personal con un criterio de excelencia y la capacitación del mismo;
- j) La emisión de órdenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviarias, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso, de ser necesaria, la interrupción de las operaciones ferroviarias;
- k) La dirección y/o encomienda de investigaciones técnicas sobre materias relativas a la seguridad del transporte ferroviario, la confección de boletines técnicos informativos y el dictado de la normativa general de procedimientos a seguir en caso de accidentes;
- l) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

Art. 4° – Para el cumplimiento de sus funciones, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y comercial.

Art. 5° – En el ejercicio de sus funciones, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado deberá tener en cuenta la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario. Asimismo, adoptará los procedimientos pertinentes que aseguren la transparencia de su gestión.

Art 6° – Los recursos de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado estarán integrados por:

- a) La percepción de cánones y/o alquileres;
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de presupuesto;
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1° de la ley 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de presupuesto;

- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor;
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades;
- g) Los activos y créditos, saldos a favor provenientes de tributos nacionales, provinciales y municipales, bienes muebles, inmuebles, marcas, registros, patentes y demás bienes inmateriales cuya titularidad ostenta el Estado nacional y los que hayan sido cedidos y/o transferidos a los concesionarios y de todos aquellos que se encontraren afectados al uso en sus unidades productivas ferroviarias a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, y que pasarán a formar parte del capital de esta sociedad del Estado;
- h) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO III

Transporte ferroviario. Operación

Art. 7° – Créase la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 8° – La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;
- b) Administrar los bienes muebles e inmuebles que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del

Estado para la prestación del servicio de transporte ferroviario;

- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria;
- d) Conformar su estructura organizativa, seleccionar su personal con un criterio de excelencia y capacitar al mismo.

Art. 9º – Los recursos de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado estarán integrados por:

- a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad;
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de presupuesto;
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1º de la ley 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de presupuesto;
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor;
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades;
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO IV

Disposiciones comunes a ambas sociedades

Art. 10. – Las sociedades del Estado creadas por esta ley actuarán en jurisdicción del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Art. 11. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de las sociedades creadas por los artículos 2º y 7º será determinado en sus respectivos estatutos.

Art. 12. – Las relaciones laborales de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 13. – Las sociedades que se crean por esta ley estarán sometidas a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. En la gestión de sus asuntos deberán garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

TITULO V

Competencia del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

Art. 14. – En virtud de las disposiciones de esta ley, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario:

- a) La planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo;
- b) La ordenación general y regulación del sistema y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento;
- c) La supervisión de las funciones que desempeñen la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, teniendo en cuenta para ello las previsiones estatutarias en materia de selección e idoneidad profesional de los directores que integrarán el consejo de administración de ambas sociedades;
- d) La determinación del régimen de aportes del Estado para la financiación de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y para la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado;
- e) La continuación de los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución y los compromisos contractuales contraídos por el Poder Ejecutivo nacional en su carácter de concedente existentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, pudiendo proponer las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus adendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia;
- f) La aplicación y el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa respectiva;
- g) La habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto no afecte a la seguridad ferroviaria;
- h) La autorización correspondiente para el supuesto de disposición de bienes inmuebles ferroviarios;
- i) La creación de unidades administrativas por sistemas lineales o regionales con el objeto de

asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias y en el caso del área metropolitana la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el desarrollo de los proyectos ferroviarios, de corto, mediano y largo plazo.

Las unidades administrativas estarán integradas por consejos de gestión en los que participarán las provincias integrantes de la región. La participación de las provincias, en las unidades administrativas, está sujeta al aporte de recursos por parte de las mismas.

El Poder Ejecutivo nacional ordenará el texto de la Ley de Ministerios en atención a las competencias asignadas.

Art. 15. – A los fines de esta ley el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios encomendará a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o al organismo que la reemplace en el futuro, las siguientes funciones:

a) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:

I. La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión según los estándares y criterios convenidos.

II. El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.

III. El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.

IV. El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.

V. La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión;

b) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas;

c) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad

o particulares características requieren su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos;

d) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones in situ para determinar el grado de cumplimiento dado por ella a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos;

e) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación;

f) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo;

g) Ordenar a las empresas ferroviarias la inmediata separación del servicio de cualquier empleado, en forma preventiva y temporaria, cuando una inspección a su cargo determine que el mismo no se encuentra en condiciones de prestar el servicio a su cargo en condiciones de seguridad, y exigir en los casos en que el correspondiente sumario determine la peligrosidad de una infracción o la responsabilidad del empleador o su inhabilidad, su separación definitiva del cargo que venía desempeñando y de cualquier otro que guarde relación con la seguridad;

h) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, o la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario.

TITULO VI

Disposiciones transitorias

Art. 16. – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de las sociedades creadas por esta ley, con sujeción a las pautas previstas en esta ley, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de las mismas, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Art. 17. – A los fines de esta ley, el Poder Ejecutivo nacional podrá realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de control y fiscalización del sistema de transporte automotor y ferroviario a cargo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o del organismo que en el futuro lo reemplace.

Art. 18. – Los trámites iniciados por cualquier ente público que se encuentra en proceso de transferencia en jurisdicción del organismo nacional de administración de bienes continuarán tramitándose en la órbita de la sociedad creada por el artículo 2º de esta ley, debiendo el Poder Ejecutivo reglamentar un procedimiento abreviado que permita concluir los expedientes ya iniciados a fin de dar cumplimiento al artículo 3º, inciso a), de esta ley.

Art. 19. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará e instrumentará dentro del plazo de ciento ochenta (180) días la puesta en vigencia de las sociedades creadas por el artículo 2º y artículo 7º de esta ley. Asimismo adecuará las estructuras organizativas de los organismos involucrados en esta ley.

Art. 20. – El jefe de Gabinete de Ministros efectuará las adecuaciones presupuestarias pertinentes a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto precedentemente.

Art. 21. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Saludo a usted muy atentamente.

MARCELO E. LÓPEZ ARIAS.

Juan Estrada.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA TOTAL DEL SEÑOR DIPUTADO CLAUDIO LOZANO

Señor presidente:

La Argentina se desliza peligrosamente hacia un esquema de transporte signado por la anarquía (resultado del predominio de los intereses privados por sobre la planificación pública); de opción por el transporte individual en desmedro del transporte colectivo; y de predominio del transporte automotor sobre el ferroviario. Obviamente este proceso se funda en el resultado de las privatizaciones y la desregulación de los noventa con su efecto catastrófico sobre la destrucción del sistema ferroviario. Pero, además, se ha sostenido y profundizado a partir de la relevancia que el “boom automotriz” ha tenido tanto en los momentos de mayor actividad económica de los noventa como en el proceso de reactivación iniciado en el 2002 y que se mantiene hasta la actualidad.

Cabe consignar que la opción vigente en materia de transporte resulta ser la más cara (nuestro país gasta el equivalente al 28 % del PBI para un sistema que no funciona, cuando en los países desarrollados los recursos en transporte no superan el 8 % del PBI); la más contaminante y la que mayor índice de accidente promueve. Bastaría pensar el ahorro que implicaría si se invirtiera la actual composición del transporte de carga que es del 80 % al 20 % a favor de los camiones.

O incluso, considerar cuánto se ahorraría en materia vial si se redujera el número y el tonelaje de los camiones que circulan por nuestras rutas. Lo expuesto, considerado en el marco de un país extenso como el nuestro, necesitado de transportar su producción a los puertos y a las ciudades, y en un contexto mundial definido por un barril de petróleo que oscila en torno a los u\$s 100, define la inviabilidad de esta estrategia. O lo que es peor, su viabilidad, a partir del incremento sistemático y permanente que la comunidad, vía recursos públicos, pone en el sistema. Los datos nacionales de 2007 y de 2008 indican que estamos superando los \$ 4.000 millones de transferencias directas a trenes, subtes y colectivos, a lo que hay que agregar los \$ 300 millones que la Ciudad de Buenos Aires transfiere a los subtes. O los más de \$ 1.000 millones que el Estado paga a las empresas petroleras para que vendan el gasoil a menos precio a trenes y colectivos. También deben agregarse en esta cuenta los desembolsos para inversiones que, según lo declarado y lo por realizar, ascienden a los \$ 6.000 millones. Estamos hablando de más de \$ 11.000 millones que la comunidad pone en un sistema que no funciona y que ha permitido que, en los últimos años, los concesionarios de trenes metropolitanos hayan ganado \$ 350 millones al año, \$ 950.000 por día, y \$ 663 por minuto. Son beneficiarios de estos recursos y de este desquicio grupos empresarios como Roggio, Cirigliano, Emepa, Aceitera General Deheza (del senador Urquía), Techint, Brama y Camargo Correa.

Es en este marco que se inscribe la importancia que debiera tener discutir una ley de reordenamiento ferroviario. Lamentablemente, el oficialismo impidió el debate y la invitación a especialistas y organizaciones sociales y sindicales de reconocida trayectoria en el sector. Pero no sólo ocurrió esto, el proyecto que había ingresado por el Senado y que tenía innumerables problemas (ejemplo: concentración de poder sin control en el Ministerio de Planificación, ausencia de participación de las provincias, falta de coordinación con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires e imprecisión respecto a la figura jurídica y los estatutos de las sociedades a crear), tenía la virtud de otorgarle injerencia a las dos nuevas empresas estatales sobre el desarrollo de las inversiones y sobre los bienes que administran los concesionarios. Esta virtud, que implicaba recuperar el papel del Estado sobre el sistema ferroviario, fue eliminada por el Senado de la Nación (quizás a instancias o gestión del senador Urquía).

El vaciamiento del proyecto, sumado a la decisión reciente de un tren bala que supone una verdadera inversión de las prioridades (con las tres cuartas partes del presupuesto de este caro y dudoso proyecto podrían reconstruirse las cinco líneas de trenes para transporte urbano de pasajeros que alguna vez tuvimos), queda claro que el oficialismo ha abandonado la idea de reconstruir el tren que necesitan todos los argentinos.

Claudio Lozano.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA TOTAL DE LOS SEÑORES DIPUTADOS CARCA, BALDATA, QUIROZ, MORAN, PEREZ Y RAIMUNDI

Señor presidente:

El reordenamiento de la actividad ferroviaria pretendido por este proyecto supone lograr grados de consenso acerca de la situación crítica actual de la operación del sistema, lo cual en modo alguno se verifica con el que fuera aprobado por el Honorable Senado y es hoy objeto de examen.

El proyecto, en primer lugar, se limita a la creación de dos estructuras, dos unidades administrativas bajo un régimen donde concurren dos normativas: las leyes 19.550 y 20.705 que, a poco de andar, concluiremos en una absoluta incompatibilidad en su conformación y estatus jurídico en cuanto prestación de un servicio público.

En ese sentido, en nada se afecta el diseño estructural del servicio ferroviario, que comienza en el año 1891, con el trazado de la red con un criterio de soberanía nacional, y agoniza con las sucesivas declaraciones de emergencia ley 25.561, decreto 2.075/2002, que suspendió los planes de inversión, y 1.683 de 2006 sobre programa de obras, trabajos indispensables y adquisición de bienes, que debilitaron profundamente la actividad del sector, coronando un cuestionado proceso privatizador que generó inescrupulosas ganancias a grupos económicos en su mayoría con causas penales o en proceso de quiebra.

Compartimos que un concepto de reordenamiento tendiente al ejercicio de la autoridad en el transporte debe, convenientemente, separar la actividad de administración con la operativa, pero siempre bajo la premisa de que el Estado nacional, a través del órgano de control natural –CNRT– es quien fiscaliza su andamiaje, concepto éste desvirtuado en el proyecto de ley a partir de las desmesuradas potestades asignadas al Ministerio de Planificación Federal en el artículo 14 del texto citado.

Así, desde la óptica del impacto institucional de este proyecto, consideramos que estamos ante un evidente retroceso respecto del esquema imperante, ya que no sólo no promoverá el establecimiento del marco normativo para desarrollar un medio de transporte competitivo (objetivo que se plantea en los fundamentos del mensaje de elevación del Ejecutivo) sino que por el contrario generará un sistema ferroviario con escasos mecanismos de control.

Ello será de esa manera, atento a que se asigna al Ministerio de Planificación una suma de funciones (o poderes) relacionados no sólo con la de regulación, sino también con las de aplicación y control, por lo tanto será juez y parte al mismo tiempo.

Este concepto moderno desarrollado en los sistemas ferroviarios más avanzados que se pretende incorporar, no sana bajo ningún aspecto las facultades discrecionales del Secretario de Transporte en materia de

aprobación de obras de infraestructura y erogaciones aplicables, tal cual se desprende, a modo de ejemplo, del informe 50/2007 de la AGN, que, citando el área de legales de la CNRT, dice. “...Se reconoce en el Secretario de Transporte la competencia para la aprobación anual del desarrollo de los programas de emergencia de obras y trabajos indispensables, otorgándole un margen de discrecionalidad para establecer los toques máximos a erogar...”. Antes bien, reúne en un solo artículo (14), la suma de nueve (9) facultades una auténtica suma de poderes en el señor ministro de Planificación, a saber: *a) Planificar, b) Ordenar y regular, c) Supervisar funciones, d) Determinar el régimen de aportes, e) Continuar los contratos, f) Aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión, g) Habilitar o rehabilitar líneas, h) Autorizar la disposición de bienes, i) Crear unidades administrativas.*

Entonces, lo que queremos significar es que el esquema societario elegido no es menor en relación a los intereses de este gobierno, sino que abona esta construcción piramidal que tiene como límite el Ministerio de Planificación, pulverizando lo poco que queda de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la sazón intervenida desde el año 2001.

Porque establecer un régimen de Sociedad de Estado –hablamos de las dos empresas– implica la no aplicación de instrumentos jurídicos esenciales para coadyuvar a los controles internos y externos, como las leyes de Contabilidad, de Obras Públicas y de Procedimientos Administrativos. Esto es lo que surge en forma palmaria del artículo segundo del proyecto en examen y del artículo 61 de la ley 20.705.

Así, nos vemos privados de conocer en tiempo y forma los estatutos que únicamente el Poder Ejecutivo nacional tendrá bajo su esfera, según el cuestionado artículo 16; y decimos esto ya que aspectos tan importantes como –y esto entiéndase como enumeraciones meramente ejemplificativas– un régimen de contrataciones que prevea un procedimiento de redeterminación de precios y/o reclamos de deudas dinerarias o de valor, o la eliminación del régimen simplificado de contrataciones establecido por la resolución 115/02 de Emergencia, que tanto nos hubiera ayudado a transparentar el vínculo contractual con los concesionarios operadores de los distintos grupos de servicios, o la posibilidad de que la planificación de las contrataciones –rol importantísimo en toda gestión estatal– también sea materia obligada del ente de control y no sólo de un ministerio, de igual modo que el cumplimiento de las garantías básicas de procedimiento administrativo, lamentablemente no aparecen previstos en el texto que aquí nos reúne.

No son datos menores: la Auditoría General de la Nación, en el informe que mencionáramos antes, visualiza que todo régimen de contratación en el sector público debe incluir:

- a) La obligatoriedad de publicidad de los llamados;
- b) La libre participación de la mayor cantidad de ofe-

rentes, en igualdad de posibilidades para todo el que se presente a ofertar; c) La previsión de distintas formas de compulsa de precios, incluyendo la pública; d) La inscripción de los oferentes en registros de proveedores y/o contratistas, que permita conocer, a priori, antecedentes registrables sobre la capacidad técnica y financiera de cada uno de ellos.

De estas condiciones nos veremos cercenados con el actual diseño en que quedaría el proyecto de reordenamiento ferroviario, ya que entonces el sistema de contrataciones es el propio del derecho privado, al desagregar, vía ley 20.705, el uso de las figuras jurídicas señaladas; se excluyen las normas que obligan a la realización de licitaciones públicas, con mayor desarrollo de la facultad discrecional de contrataciones directas, etcétera.

Otro capítulo merece el régimen mixto de la conjunción de la ley 19.550 de sociedades comerciales con la ley 20.705 de sociedades del estado, sobre todo en la confusión que generan las facultades fiscalizadoras en ambos regímenes.

La Inspección General de Justicia, autoridad de contralor en el régimen societario privado, debe asumir claras posturas en defensa de la seguridad jurídica que, en materia societaria, deben traducirse en la protección del inversor, y el castigo a todo aquel que estafe o se abuse al amparo de las estructuras, el accionar o los cargos societarios.

Entendemos que bajo dichos criterios debe analizarse la potestad sancionatoria de la Inspección General de Justicia, concebida ésta como el ejercicio del poder de policía estatal en materia societaria tendiente a reprimir conductas que alteren los sistemas legales adoptados para protección de los accionistas o los terceros, evitando el abuso generado en el desvío de tales conductas.

Pero este cúmulo de atribuciones y funciones colisionan, conforme la letra del texto que estamos analizando, con las funciones previstas tanto en el área ministerial como en la CNRT, por lo que es dable esperar que el estatuto a sancionarse formule las aclaraciones necesarias, pero lamentamos desde ahora que aspectos tan sensibles como los descritos no estén comprendidos en el articulado. Así, por ejemplo, en lo referido al régimen de sanciones del artículo 15, inciso f), del proyecto sobre potestades sancionatorias.

Y en relación a la CNRT, con este proyecto nos perderemos una vez más la posibilidad de su normalización, de su conformación por vía legislativa, al otorgar facultades o funciones al interventor, sin mención alguna al actual cuadro de situación del mismo. Desde el año 2001 la Comisión Nacional de Regulación del Transporte se encuentra intervenida por el Poder Ejecutivo Nacional. Sin perjuicio de la valoración que se le pueda asignar a la intervención de un organismo llamado a regular el funcionamiento de un área tan sensible como lo es el transporte, seguramente motivado por intereses políticos que postergan el sostenimiento del

interés público general, es a esta altura absolutamente firme y coincidente la opinión acerca de la necesidad de su normalización por vía legislativa.

Así, una buena parte de las funciones que le son propias, previstas en el decreto 1388/96, de creación del ente citado, aparecen ahora en cabeza del Ministerio de Planificación, manteniendo la intervención del organismo y sin miramiento alguno en la constitución de un auténtico marco regulatorio del sector.

Al respecto debemos recordar las importantes y múltiples objeciones que merecieron no sólo de la Sindicatura, sino también de la Auditoría General de la Nación y del Defensor del Pueblo el accionar de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte CNRT y las irregularidades y deficiencias que se registran en el sistema de transporte de ferrocarriles, en especial de los ramales metropolitanos.

Volvemos, entonces, a puntualizar que el régimen elegido adolece de serias deficiencias de control, no sólo de su órgano natural, sino de los controles internos y externos, en cuanto la vacancia de visación por parte de los organismos de asistencia técnica. Este nuevo esquema de gestión propuesto encontrará serias debilidades técnicas de asistencia en el control del estado de sus cuentas; en la verificación del cumplimiento contable, legal y de gestión en la administración de la infraestructura ferroviaria como en la sociedad operadora, en el control de la exposición completa, clara y veraz de las cuentas públicas y el análisis de la administración de los intereses fiscales. En definitiva, la no aplicación de las leyes de obra pública, contabilidad y procedimientos administrativos nos privará de examinar integralmente hechos, actos y documentos antes y después de finalizados los ejercicios contables de los entes creados por esta ley, sin perjuicio de la intervención de los ya nombrados controles internos y externos.

Lamentamos también que este momento no se considere propicio para fortalecer la participación de los usuarios en el control del servicio a través del ente respectivo, tal cual las tendencias observadas en la legislación más avanzada; en el proyecto en cuestión no existe mención alguna a la posibilidad de conformar comisiones de usuarios de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 de nuestra Constitución Nacional, toda vez que con toda claridad se pretende dotar al Ministerio de Planificación con una suma de funciones y potestades que dejan un escasísimo margen para la disidencia o planteamiento de propuestas alternativas.

Aunque el texto del proyecto de ley establece que las sociedades que se crean estarán sometidas a la ley 24.156, ello regía de todos modos por la aplicación de artículo 8º, inciso b), por lo tanto se considera que no hacía falta tal aclaración, salvo que en el futuro se intente detraerlas de ese control.

Lo que sí debería considerarse es qué tipo de controles podrá hacerse cuando estas sociedades no están

obligadas a respetar ningún tipo de modalidad de contratación, al no aplicarse la Ley de Procedimientos Administrativos, ni el Régimen de Contrataciones del Estado, ni la Ley de Obra Pública.

De esta manera se excluye todo tipo de forma de selección transparente que implique respetar los principios de igualdad, libre concurrencia y libre competencia que se tienden a asegurar mediante las licitaciones y a las cuales están obligados todos los organismos estatales.

A ello debe agregarse que por el artículo 11 del proyecto de ley se establece: “El régimen presupuestario económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de las sociedades creadas será determinado en sus respectivos Estatutos”. Esto significa que al aprobar esta ley estamos otorgando amplias facultades para que vía estatuto (que lo aprobará el Ejecutivo) terminen definiéndose aspectos importantes para el desarrollo de las empresas ferroviarias.

En lo que respecta específicamente al presupuesto nos encontraremos nuevamente con que será el Poder Ejecutivo y no el Congreso el que apruebe el esquema de ingresos y gastos de estas sociedades, lo que, por consiguiente, generará el desarrollo de formas de utilización discrecional de los recursos públicos.

Esto a su vez adquiere una significativa dimensión cuando nos referimos específicamente a las inversiones que, según el monto incorporado en el mensaje de elevación del Ejecutivo, ascienden entre obras y contrataciones ejecutadas y a ejecutar a alrededor de los 6 mil millones de pesos.

Para cerca de la mitad de este volumen (corresponde a inversiones a ejecutar) no se aplicará la ley 24.354, Sistema Nacional de Inversiones Públicas, que establece una homogeneización de los requisitos a cumplir por parte de cada uno de los organismos que intervienen en la formulación de proyectos de inversión.

En el marco de esta ley rige la obligatoriedad del Ejecutivo de informar trimestralmente al Congreso sobre el detalle de los proyectos evaluados y en curso de evaluación. Aunque hasta el momento no se dio cumplimiento a esta obligación, sin duda contar con esta información permite que el Congreso pueda realizar un seguimiento, y por consiguiente un control de las obras públicas que se financian con fondos públicos, evitando de esta forma el manejo discrecional de los recursos y la posibilidad de que se concreten actos de corrupción.

Reiteramos que el excluir a estas empresas de la aplicación del Sistema Nacional de Obra Pública significa que el Congreso estará totalmente ausente en la asignación de los recursos que serán destinados a financiar inversiones en obras y equipamiento, en la definición de las correspondientes prioridades y que los posteriores mecanismos de control se vean significativamente diezmados por no contar con un esquema homogeneizado de contratación y fuera de

los requisitos de licitación y transparencia que debe primar en la utilización de recursos que son de origen público.

A los efectos de dimensionar el alcance de los fondos que se destinan para sostener el funcionamiento del sistema ferroviario que se encuentran bajo jurisdicción del Estado nacional (ya que en el caso de aquellas provincias que se hicieron cargo del servicio ferroviario en la década del 90 no cuentan para su funcionamiento con ningún tipo de ayuda financiera), y que tiene grandes niveles de deterioro que termina perjudicando al usuario que recibe un servicio muy deficiente, es importante que se considere cómo fueron evolucionando en los últimos años el destino de estos recursos.

Desde el año 2004 el monto de los recursos que reciben los concesionarios ferroviarios fue creciendo de manera exponencial, pasando de cerca de los 210 millones de pesos en ese año a los 2 mil millones de pesos en 2006, con una proyección para este año de 3 mil millones. Este monto está conformado entre fondos que provienen del Fondo Fiduciario de Infraestructura de Transporte y los recursos asignados en el presupuesto nacional.

En el caso de los recursos que provienen del Fondo Fiduciario de Infraestructura de Transporte (que se nutre del impuesto al gasoil) el Congreso tiene una intervención mínima, ya que anualmente sólo se aprueba el total de ingresos y erogaciones, sin ningún tipo de discriminación.

La única información disponible sobre los fondos fiduciarios es la incorporada en las planillas anexas en las leyes de presupuesto. Esta información resulta insuficiente para analizar cómo se aplican los recursos y si eventualmente se está originando un desvío de recursos a favor de otros destinos (tal como fuera observado por la AGN).

A su vez el manejo discrecional de los dineros públicos encuentra su mayor perfeccionamiento con la delegación de facultades que se otorgó al jefe de Gabinete para redistribuir partidas presupuestarias, pudiendo reasignar, vía decisión administrativa, recursos del presupuesto nacional para aplicarlo al Fondo Fiduciario de Infraestructura de Transporte.

Aunque por la ley 25.827 del presupuesto de 2004 el jefe de Gabinete tiene la obligación de informar cada cuatro meses al Congreso sobre “la evolución del flujo y uso de los fondos públicos, detallando las transferencias realizadas y las obras ejecutadas y programadas”, hasta el momento no se dio cumplimiento a esta obligación, y las respuestas del jefe de Gabinete que sobre el particular realizara a las preguntas formuladas por la oposición al momento de concurrir a esta Honorable Cámara siempre fueron de carácter general y con escaso nivel de precisión.

El incumplimiento del jefe de Gabinete imposibilita el debido control que debe ejercerse sobre la gestión de tales fondos.

Estos mayores recursos con que cuentan los concesionarios ferroviarios se dan en el marco de una disminución paulatina del número de pasajeros transportados. Así, si se compara la totalidad de pasajeros que utilizaban el ferrocarril en 2005, con relación al año 1998 observamos que en promedio disminuyó en alrededor del 14 %, registrándose las mayores caídas en la línea San Martín que para el mismo período disminuyó en el 31 %, la línea Belgrano Sur en el 26 % y la línea Roca en el 23 %.

Otra cuestión muy importante es la transferencia de la administración de bienes del Estado actualmente en manos del ONABE a AIFE, conforme lo dispuesto en el artículo 3º, a), del proyecto.

El ONABE es un organismo creado en el año 2000 cuyo objetivo central son las funciones de administración y resguardo de los bienes del Estado Nacional. Las tareas del ONABE deben estar dirigidas a la valorización e integración a la comunidad de los bienes muebles e inmuebles que quedaron fuera de las privatizaciones y que, en consecuencia, quedaron afectados a la órbita estatal.

Su mayor potencial reside en constituirse en un eficaz organismo catalizador de procesos dirigidos a obtener el mejor aprovechamiento y la mayor rentabilidad social del conjunto de bienes que le ha confiado el Estado nacional.

Sin perjuicio de que necesariamente debemos formular un examen crítico del funcionamiento de este organismo, y sobre todo en su constitución y tareas realizadas, no es un dato menor que el artículo 16 reserva al Poder Ejecutivo, a través del estatuto, la puesta en marcha y constitución de los directorios de ambas empresas, desde lo que podemos concluir que nuevamente será el Poder Ejecutivo quien designará a su propio arbitrio a los directores y funcionarios.

El manejo de la administración y disposición de los bienes no puede quedar bajo el actual esquema y menos bajo el aquí propuesto según el cual la AIFE podrá determinar en forma discrecional qué bienes son sometidos a enajenación, conservación o disposición, sin la participación de un comité evaluador conformado por expertos del área. En este sentido, en nada se ha variado.

Hay otro tema que merece una consideración, y es el citado en el artículo 14, inciso e), del proyecto. En él se confiere al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios “la continuación de los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución y los compromisos contractuales contraídos por el PEN en su carácter de concedente existentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, pudiendo proponer las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus adendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la

contratación original y que han surgido durante su vigencia”.

Este aspecto define, entonces, o la necesidad en concluir en el fracaso de todo el proceso renegociador en cabeza de la UNIREN, o bien la necesidad de crear una instancia paralela para el proceso de renegociación que dispone la ley 25.561 y sus modificatorias, que torna abstracto el cometido de la unidad renegociadora.

Porque, entonces, una de las cuestiones que adquiere gran relevancia se refiere a la instrumentación de esta ley en el marco de la etapa en que actualmente se encuentran los procesos de renegociación de los contratos. Estando actualmente suspendidas tales renegociaciones implica que los concesionarios continúen gestionando los servicios en condiciones de emergencia y con menores niveles de cumplimiento contractual.

Así, se consolida la concentración de un área sumamente sensible como es la renegociación de los contratos en manos del señor ministro de Planificación. Y, en este sentido, reiteramos que nunca compartimos los criterios básicos de conformación de dicha unidad renegociadora, sin participación del usuario ni audiencias públicas, lo cual excede de todas formas en esta etapa el análisis del proyecto en cuestión.

Como consecuencia de todo lo expuesto, manifestamos entonces nuestras serias dudas acerca de la publicidad en el manejo de la información presentada por las empresas, el análisis y validación, la modelización de las principales variables de las propuestas, y, en definitiva, de cómo se consolidarán los acuerdos para la prestación de los diversos servicios públicos.

Todos estos interrogantes, que por el momento no tienen respuesta y sobre los cuales tampoco existe predisposición por parte del Ejecutivo para avanzar en ese sentido, junto con todas las observaciones que estamos planteando que a nuestro criterio no llevará a una mejora sustancial en el sistema ferroviario, implicando en los aspectos institucionales un retroceso con respecto al esquema vigente, nos llevan a plantear la disidencia total sobre el proyecto de ley en cuestión.

Por tanto, formulamos la disidencia total de este proyecto 82-S.-07 y su C.D.-104/07, mensaje del Poder Ejecutivo 2007.

Elisa B. Carca. – Griselda A. Baldata. – Elsa S. Quiroz. – Juan C. Morán. – Adrián Pérez. – María F. Reyes.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el proyecto de ley en revisión del Honorable Senado sobre el Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria, no encuentran objeciones que formular al mismo, por lo que aconsejan su sanción.

Zulema B. Daher.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se establece el Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

I. *Objeto*

Artículo 1° – La presente ley regula la prestación de servicios de transporte ferroviario de personas y bienes en todo el territorio de la República Argentina, el que constituye un servicio público nacional. Su objeto es establecer la regulación y control del Estado sobre las empresas, sean estatales o privadas, que cumplan dicho servicio, para garantizar que satisfagan las necesidades de los usuarios y de la comunidad en general.

II. *Política general*

Art. 2° – Fíjense los siguientes objetivos para la regulación del transporte ferroviario. Los mismos serán procurados y supervisados por el Ente Nacional de Regulación Ferroviaria (en adelante “el Ente”) que se crea por la presente ley:

- a) Proteger los derechos de los usuarios del servicio;
- b) Regular la actividad de transporte asegurando que las tarifas que se apliquen sean justas y razonables;
- c) Incentivar la eficacia en el transporte;
- d) Promover el correcto mantenimiento, el mejoramiento continuo y la expansión del servicio ferroviario;
- e) Propender a la mejor operación, confiabilidad, igualdad, libre acceso, no discriminación y uso generalizado de los servicios;
- f) Promover la competitividad de los servicios en relación con otros medios de transporte y propender a que los precios de los mismos sean equivalentes a los que rigen en otros países con similares condiciones;
- g) Velar por la adecuada protección del medio ambiente;
- h) Garantizar la seguridad de los usuarios y la comunidad en todo lo relativo a la prestación del servicio de transporte ferroviario;

- i) Garantizar los parámetros mínimos de calidad del servicio de transporte ferroviario.

Art. 3° – A los fines de esta ley corresponde a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, o al organismo que lo reemplace por Ley del Congreso en el futuro, las siguientes funciones:

- a) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:
 - I. La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión según los estándares y criterios convenidos.
 - II. El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.
 - III. El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.
 - IV. El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.
 - V. La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión;
- b) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas;
- c) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieren su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias.

Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos;
- d) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones *in situ* para determinar el grado de cumplimiento dado por ella a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos;

- e) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación;
- f) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo;
- g) Ordenar a las empresas ferroviarias la inmediata separación del servicio de cualquier empleado, en forma preventiva y temporaria, cuando una inspección a su cargo determine que el mismo no se encuentra en condiciones de prestar el servicio a su cargo en condiciones de seguridad, y exigir en los casos en que el correspondiente sumario determine la peligrosidad de una infracción o la responsabilidad del empleador o su inhabilidad, su separación definitiva del cargo que venía desempeñando y de cualquier otro que guarde relación con la seguridad;
- h) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario.

III. *Habilitación*

Art. 4° – El transporte ferroviario podrá ser realizado por:

1. La Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado creada por la presente ley o;
2. Por personas jurídicas de carácter privado a las que el Poder Ejecutivo nacional haya habilitado al efecto mediante el otorgamiento de la correspondiente concesión, previa selección por licitación pública.

Art. 5° – La concesión a que se refiere el artículo 3°, inciso 2, será otorgada por un plazo máximo de cincuenta (50) años, a contar desde la fecha de la adjudicación.

Art. 6° – Las concesiones otorgadas no podrán prorrogarse. El Poder Ejecutivo nacional deberá iniciar con antelación suficiente a su fecha de finalización el procedimiento para sustanciar un nuevo llamado a licitación o anunciar la prestación directa, a través de la operadora.

Art. 7° – Ningún prestador de servicio ferroviario podrá abandonar instalaciones afectadas ni dejar de prestar servicios a su cargo sin contar con la autorización previa y expresa del ente, la que sólo se otorgará después de comprobarse que las instalaciones o servicios a ser abandonados no resultan necesarios para el servicio público en el presente o en un futuro previsible.

Art. 8° – Los prestatarios están obligados a mantener y operar sus equipos e instalaciones en forma tal que aseguren la eficacia de los servicios y no constituyan peligro para la seguridad pública. Están también obligados a cumplir con los reglamentos y disposiciones del ente. Y terminada la concesión, a devolver al Estado nacional los equipos, instalaciones y mejoras realizadas en óptimas condiciones.

Art. 9° – Los prestatarios deberán satisfacer toda demanda razonable de servicios. Están obligados a permitir el acceso indiscriminado de usuarios y cargadores a los mismos y no podrán otorgar ventajas o preferencias en el acceso a sus prestaciones, sin perjuicio del cumplimiento de normas relativas a jubilados, estudiantes, discapacitados y otras que pudieran establecerse en atención de situaciones particulares.

Art. 10. – El Poder Ejecutivo nacional podrá autorizar u ordenar, previo dictamen del ente, la modificación del contrato por expansión de instalaciones y servicios no contemplados en el plan de inversiones original, no pudiendo ampliarse dicho plan en más del 20%. Cuando el incremento no fuera financiado con fondos del Tesoro nacional, el ajuste de la tarifa será definido por el Poder Ejecutivo previa audiencia pública no vinculante o implementación de otro mecanismo de consulta de ese mismo carácter que la reglamentación establezca.

IV. *Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado*

Art. 11. – Créase la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

Art. 12. – La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 13. – La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Asumir por sí o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;
- b) Administrar los bienes muebles e inmuebles que le sean asignados por el Ente Nacional de

Regulación Ferroviario para la prestación del servicio de transporte ferroviario;

- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria;
- d) Conformar su estructura organizativa, seleccionar su personal con un criterio de excelencia y capacitar al mismo.

Art. 14. – Los recursos de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado estarán integrados por:

- a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad;
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de presupuesto;
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1º de la ley 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de presupuesto;
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor;
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades;
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Art. 15. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 16. – Las relaciones laborales de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 17. – Los estatutos sociales deberán incorporar los principios generales que rigen las contrataciones públicas, es decir de legalidad, razonabilidad del proyecto y eficiencia de la contratación, promoción de la concurrencia de interesados y de la competencia entre oferentes, transparencia en los procedimientos, publicidad de las actuaciones, responsabilidad de los agentes y funcionarios públicos y de igualdad de tratamiento para interesados y para oferentes.

El Poder Ejecutivo para la aprobación de los proyectos de estatutos sociales someterá primero los mismos al procedimiento de sanción de leyes.

V. Tarifas

Art. 18. – Se entiende por tarifa la contraprestación monetaria justa, transparente y razonable, que deben

realizar los usuarios y cargadores a favor de las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte ferroviario por su utilización.

Art. 19. – Los servicios serán ofrecidos a tarifas que se ajustarán a los siguientes principios:

- a) Proveer a los prestatarios que operen en forma económica y prudente la oportunidad de obtener ingresos suficientes para satisfacer los costos directos e indirectos del servicio y una rentabilidad razonable sobre el capital propio invertido. En ningún supuesto se le garantizará rentabilidad al prestador;
- b) Deberán tomar en cuenta las diferencias que puedan existir entre los distintos tipos de servicios, en cuanto a forma de prestación, distancias de recorrido y cualquier otra modalidad relevante;
- c) Deberá guardar relación con el grado de eficiencia y calidad de los servicios efectivamente prestados;
- d) Deberá guardar una relación razonable con el ingreso de los usuarios, asegurando el mínimo costo posible.

Art. 20. – Los pliegos de condiciones por los cuales se liciten concesiones incluirán como anexo un cuadro tarifario que fijará las tarifas máximas que corresponden a cada tipo de servicio ofrecido.

En el caso de la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la tarifa será fijada por el Poder Ejecutivo previo análisis de costos y en función de la política de fomento a determinarse.

Art. 21. – Se prohíbe el ajuste automático de las tarifas.

Sólo podrán ser alteradas teniendo en consideración:

1. Los cambios de valor de insumos, sueldos y otros bienes y servicios representativos de las actividades de los prestatarios, en consideración de los costos reales incurridos.
2. Por factores destinados a estimular la eficiencia o las inversiones.
3. Por expansión del servicio no prevista en el pliego licitatorio o el contrato.
4. Por razones extraordinarias, imprevisibles y sobrevenientes.
5. Por el principio de neutralidad tributaria deberá reflejar cualquier cambio en los impuestos sobre las tarifas.

Art. 22. – Todos los índices a tomar con el objeto de ajustar las tarifas serán de carácter nacional.

Art. 23. – Los concesionarios deberán presentar al ente, cada cinco años, los cuadros tarifarios que se propongan aplicar, los que deberán respetar los máximos establecidos. Los mismos deberán indicar las tarifas y demás cargos que correspondan a cada tipo de servicio

así como las condiciones generales del servicio. Una vez registrados, deberán ser aprobados por el ente previa audiencia pública y difundidos para su debido conocimiento por parte de los usuarios.

Art. 24.—A efecto de facilitar el control y la transparencia en la regulación del transporte ferroviario, el ente fijará las normas a las que deberán ajustarse los prestatarios en sus registros de costos y/o contables, a fin de identificar la marcha del negocio, los activos y los pasivos, la incidencia de las inversiones realizadas, los criterios de amortización, la totalidad de los costos, las utilidades y todo otro aspecto que se estime necesario para el control y la regulación del servicio público.

Art. 25.—En los pliegos de condiciones para el otorgamiento de las concesiones, la autoridad de aplicación deberá establecer los criterios utilizados para determinar las estructuras de costos con que fueron fijadas las respectivas tarifas.

Art. 26.—Los subsidios que pudiera otorgar el Estado nacional, para posibilitar al concesionario la obtención de una rentabilidad razonable, deberán ser explícitos, de excepción y encontrarse contemplados en el presupuesto nacional.

VI. Audiencias públicas u otros mecanismos de participación

Art. 27.—Cuando existan cuestiones que afecten de manera sustancial y colectiva los derechos de los usuarios o versen sobre cuestiones tales como la reestructuración de cuadros tarifarios, planes de inversión, obras de expansión no previstas o sobre la modificación del contrato de concesión el ente, de oficio o a solicitud del interesado, deberá convocar y sustanciar audiencias públicas o implementar cualquier otro mecanismo que asegure la participación de los interesados dentro de los veinte (20) días desde que se tuvo conocimiento del hecho. En todos los casos deberá emitir dictamen fundado.

VII. Usuarios

Art. 28.—Los usuarios tienen derecho a:

- a) Tarifas justas y razonables;
- b) A la prestación del servicio en los lugares donde estuviera establecido contractualmente;
- c) A que el servicio se preste en condiciones que protejan la salud y a recibir con motivo de tal prestación, un trato digno y equitativo;
- d) A prestaciones eficientes con puntualidad y calidad dispuestas por las normas;
- e) A información adecuada y veraz. En particular tiene derecho a ser adecuadamente informado a cerca de las características y modalidades de los servicios y de la composición de las tarifas.

Art. 29.—Los usuarios que sufrieran un daño por parte de los prestatarios del servicio como consecuencia de culpa, negligencia o incumplimiento de la presente ley, de los pliegos de bases y condiciones o

contratos de concesión, tendrán derecho a recurrir directamente ante la justicia federal de primera instancia de su jurisdicción o solicitar al Ente fije el monto de las indemnizaciones que deberán ser abonadas a los mismos. Esta última resolución podrá ser impugnada ante dicho tribunal.

VIII. Creación del ente

Art. 30.—Créase el Ente Nacional de Regulación Ferroviaria (E.N.Re.F.), cuya finalidad será la regulación y supervisión de la prestación de los servicios de transporte ferroviario, de jurisdicción nacional, en todo el territorio de la República Argentina.

Art. 31.—El ente constituye una “autoridad administrativa independiente” con autonomía económica, financiera y administrativa en los términos que se establecen a continuación:

- a) Tendrá plena capacidad jurídica para actuar en los ámbitos del derecho público y privado;
- b) Su patrimonio se constituirá con sus recursos propios, los bienes que se le transfieran y los que adquieran por cualquier título;
- c) Dictará sus propias normas, se regirá por ellas y aprobará su estructura orgánica;
- d) Proyectará su presupuesto anual, que deberá remitir al Poder Ejecutivo para su aprobación;
- e) Tendrá su sede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, debiendo establecer delegaciones en las provincias asegurando su equitativa distribución territorial. El ente deberá constituirse dentro de los sesenta (60) días de entrada en vigencia de la presente ley.

IX. Objetivos y atribuciones

Art. 32.—El ente tendrá los siguientes objetivos:

- a) Dictar la normativa que resulte necesaria para la adecuada prestación de servicio y cumplimiento de sus funciones de fiscalización, regulación y control;
- b) Fiscalizar y verificar el cumplimiento de las leyes y normas vigentes, del presente marco regulatorio, pliegos de licitación, contratos de concesión y toda otra relación entre el Estado, los prestatarios y los usuarios de los servicios sometidos a su jurisdicción;
- c) Promover el correcto mantenimiento, el mejoramiento continuo y la expansión del servicio de transporte ferroviario;
- d) Asegurar la calidad, continuidad y regularidad de los servicios técnicos y comerciales, la protección de los intereses de la comunidad, procurando mejoras permanentes de la calidad de vida de los usuarios de los servicios sometidos a su contralor;
- e) Armonizar los intereses de todas las partes vinculadas con los servicios;

f) Convocar y sustanciar audiencias públicas cuando corresponda.

Art. 33. – El ente podrá realizar todos los actos necesarios para el cumplimiento de los fines de esta ley. Tendrá jurisdicción respecto de las concesiones de transporte ferroviario de carácter nacional en todo el ámbito del territorio nacional.

En particular podrá:

- a) Establecer la planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo;
- b) Procurar la ordenación general y regulación del sistema y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento;
- c) Propender a la supervisión de las funciones que desempeñe Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, teniendo en cuenta para ello las previsiones estatutarias en materia de selección e idoneidad profesional de los directores que integrarán el consejo de administración de ambas sociedades;
- d) Procurar la aplicación y el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa respectiva;
- e) Establecer la habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto no afecte a la seguridad ferroviaria;
- f) Controlar la legalidad de los procedimientos por los que se otorgan las concesiones;
- g) Emitir dictamen respecto a los pliegos generales y particulares relativos a la concesión de los servicios;
- h) Emitir dictamen sobre toda cuestión relativa a propuestas o negociaciones tendientes a la modificación de las cláusulas contractuales vigentes;
- i) Fiscalizar el cumplimiento de los contratos vigentes;
- j) Controlar a los concesionarios en todo lo que se refiera al mantenimiento de las instalaciones afectadas a los servicios, de acuerdo a lo dispuesto en los marcos regulatorios, pliego de licitación y contratos de concesión;
- k) Intervenir en las decisiones relacionadas con la rescisión de contratos de concesión o a sus prórrogas;
- l) Aprobar los cuadros tarifarios de los servicios concesionados, verificando de acuerdo a las disposiciones de los pliegos de licitación, contratos de concesión y demás documentación pertinente, la procedencia de cualquier revisión o ajuste, y convocar en forma previa a cualquier modificación de tarifas a audiencia pública;

m) Controlar el cumplimiento de las normas de seguridad del servicio pudiendo realizar inspecciones y en general fiscalizar todo otro aspecto contenido en los contratos de concesión;

n) Requerir de los prestatarios toda la información y/o documentación necesaria. Se deberá mantener la confidencialidad de la información comercial que se obtenga del prestatario, con excepción de aquella que deba ser objeto de difusión conforme las prescripciones de los correspondientes pliegos, contratos de concesión y demás disposiciones aplicables;

ñ) Publicar información y asesorar en las materias de su competencia a los concesionarios, usuarios y dependencias públicas que lo soliciten;

o) Atender los reclamos de los usuarios por deficiente prestación del servicio u otros incumplimientos, estableciendo procedimientos rápidos y de fácil acceso, que garanticen el derecho de defensa. Deberá emitir en todos los casos resoluciones fundadas de carácter obligatorio. A tal fin deberá habilitar oficinas de atención al usuario para la recepción de dichos reclamos;

p) Aplicar a los prestatarios, cuando corresponda, las sanciones establecidas en los respectivos pliegos de licitación, contratos de concesión, y demás normas que rijan la materia, reglamentando a esos fines los procedimientos y teniendo en cuenta el criterio de gradualidad de las sanciones, como así mismo instrumentar los mecanismos necesarios para perseguir su cumplimiento;

q) Someter anualmente al Honorable Congreso de la Nación un informe pormenorizado sobre las actividades del ejercicio, proponiendo las medidas que estime necesarias para un acabado cumplimiento de los objetivos de la presente ley;

r) Elaborar dentro de los noventa (90) días de iniciada la gestión de las primeras autoridades, los siguientes proyectos de reglamento:

1. Reglamento del usuario, que deberá contener procedimientos para la atención de reclamos individuales y el régimen de las audiencias públicas, bajo los principios del debido proceso, publicidad, oralidad, informalismo, contradicción, participación, instrucción, impulsión de oficio y economía procesal.
2. Reglamento de la Prestación de los Servicios Concesionados. En el mismo se deberá prever el procedimiento para la aplicación de sanciones a los prestatarios.
3. Las normas relativas a la preservación de medio ambiente;

s) Requerir el auxilio de la fuerza pública toda vez que sea necesario poner en ejercicio las atribuciones precedentes;

- t) Promover las acciones judiciales que correspondan;
- u) Administrar la infraestructura ferroviaria, de los bienes necesarios para el cumplimiento de aquélla, de los bienes ferroviarios concesionados a privados cuando por cualquier causa finalice la concesión, o se resuelva desafectar de la explotación bienes muebles o inmuebles. Asimismo, administrará el patrimonio ferroviario que se encuentre en jurisdicción del organismo nacional de administración de bienes el que se transferirá a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, en el plazo y bajo el procedimiento que el Poder Ejecutivo establezca a tales fines;
- v) En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de los objetivos y funciones establecidos en la presente ley, de los marcos regulatorios y contratos de concesión pertinentes, de las leyes y normas complementarias que sean de aplicación.

Estas acciones deberán cumplirse sin interferir en la gestión de los concesionarios.

X. Directorio

Art. 34. – El ente será dirigido y administrado por un directorio integrado por cinco (5) miembros, uno de los cuales será el presidente, otro vicepresidente y los restantes vocales. Los miembros del directorio deberán acreditar antecedentes técnicos y profesionales en la materia. Su designación será realizada del siguiente modo:

- a) Uno de los directores será designado por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Otro por el Honorable Congreso de la Nación;
- c) Otro por las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
- d) Otro será designado previa elección entre los candidatos propuestos por las asociaciones de usuarios que tengan ámbito de actuación en la Ciudad de Buenos Aires y, cuanto menos, diez (10) provincias del territorio nacional;
- e) El último será designado a propuesta de las empresas concesionarias de los servicios.

La reglamentación determinará los procedimientos para la realización de estas designaciones así como la forma de elección del presidente y vicepresidente y los requisitos que en cada caso deberán acreditarse. En todos los casos deberá designarse un miembro titular y un suplente, que reemplazará al anterior en caso que cesara en sus funciones.

Art. 35. – A los efectos de determinar la incompatibilidad de los miembros del directorio, éstos serán considerados “funcionarios públicos”. Salvo el caso de aquel que fuera designado a propuesta de los con-

cesionarios, los miembros del directorio no podrán ser propietarios ni tener o haber tenido durante los dos (2) últimos años a su designación interés alguno, directo o indirecto, en empresas habilitadas para la prestación de los servicios sometidos a jurisdicción del ente.

No podrán ser designados como directores:

- a) Los condenados por delitos dolosos;
- b) Los fallidos o concursados, no rehabilitados;
- c) Los alcanzados por inhabilitaciones de orden ético-profesional;
- d) Los que se encuentran desempeñando cargos electivos nacionales, provinciales o municipales.

Art. 36. – Los miembros del directorio duran cinco (5) años en sus funciones y no podrán ser removidos sin que medie justa causa. Cesarán en sus mandatos en forma escalonada, uno por año, y podrán ser reelectos por una vez. Al designarse el primer directorio, el Poder Ejecutivo nacional establecerá la fecha de finalización de los mandatos para permitir tal escalonamiento.

Art. 37. – Los miembros del directorio podrán ser removidos de su cargo por razones de mala conducta, inacción, incompetencia o comisión de delitos dolosos de acción pública. A esos fines deberá sustanciarse el correspondiente sumario en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional, garantizándose el derecho de defensa del interesado. Oportunamente el Poder Ejecutivo nacional dictará un acto fundado proponiendo una sanción y dará traslado del mismo al H. Congreso de la Nación quien decidirá si cabe o no la sanción propuesta.

Art. 38. – El directorio tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

- a) Ejercer la representación legal del ente por intermedio de su presidente o su reemplazante legal;
- b) Administrar los recursos financieros asignados y los bienes que integran el patrimonio del ente y/o se utilizan para el cumplimiento de su objetivo;
- c) Resolver en forma expresa todas las cuestiones sometidas a su consideración;
- d) Conceder poderes generales o especiales amplios y restringidos y revocarlos cuando se lo considerare necesario;
- e) Aprobar su reglamento interno;
- f) Confeccionar anualmente la memoria y estados contables y someterlos a consideración del Poder Ejecutivo nacional y del Honorable Congreso de la Nación en forma y oportunidad que reglamentariamente se lo establezca;
- g) Aprobar la estructura y organización el ente sujeta a los criterios de gestión eficiente, minimización de la estructura, alta calificación técnica y tercerización de prestaciones;
- h) Nombrar, en todos los casos mediante concursos públicos, promover, trasladar, aplicar medi-

das disciplinarias, aceptar renunciaciones y remover previo sumario, si fuera pertinente, a todo el personal, disponiendo con respecto al mismo, todas las medidas derivadas de la relación laboral, a cuyo fin deberá tener en cuenta los pertinentes preceptos legales, reglamentarios y convencionales.

Las designaciones del personal deberá hacerse según la planta de cargos aprobada en su presupuesto anual;

- i) Celebrar contrato que hagan a su objeto con personas físicas o jurídicas, públicas o privadas;
- j) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en temas de su competencia;
- k) Fijar las Tasas de Supervisión y Control a ser aplicadas a los concesionarios de los servicios;
- l) Controlar el desenvolvimiento administrativo, técnico y económico-financiero del ente;
- m) Promover la capacitación de su personal;
- n) Atribuir competencia y delegar facultades y responsabilidades al personal de niveles jerárquicos, determinando en cada caso los alcances de las mismas y los modos de ejercerlas;

Art. 39. – El directorio sesionará con cuatro (4) de sus miembros presentes como mínimo. Las decisiones serán tomadas por simple mayoría de votos.

Art. 40. – La remuneración de los miembros del directorio será equivalente al noventa por ciento (90%) de la remuneración de un ministro del Poder Ejecutivo nacional.

Art. 41. – El presidente del directorio es el máximo responsable de la marcha del ente, ejerciendo su representación legal. Sin perjuicio de las demás obligaciones que se establecen por otras disposiciones de esta ley, son sus deberes y atribuciones:

- a) Hacer cumplir esta ley, los reglamentos y resoluciones del ente;
- b) Convocar y presidir las sesiones del directorio, informando de todas las disposiciones que puedan interesarlo, proponer por sí o a pedido de los miembros, la ejecución de las medidas que estime convenientes para la marcha del ente y para el cumplimiento de sus fines;
- c) Firmar contratos, órdenes de pago, comunicaciones oficiales, resoluciones oficiales, resoluciones, escritos y todo otro documento que requiera su intervención;
- d) Adoptar las medidas cuya urgencia no admita dilación, dando cuenta la directorio de ellas en la primera reunión;
- e) Ordenar por sí o por resolución del directorio, las investigaciones o sumarios administrativos que fueran necesarios, dictando en cada caso las resoluciones e instrucciones correspondientes;

f) Proyectar la organización de los servicios de la repartición;

g) Conceder las licencias y permisos al personal, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes;

h) Firmar los estados contables que integran la Rendición de Cuentas y Memoria Anual.

XI. *Gestión financiera, patrimonial y contable*

Art. 42. – El ente se regirá en su gestión financiera, patrimonial y contable, por las disposiciones de la presente ley, de otras leyes y reglamentos que a tal fin se dicten, por las leyes que regulan el régimen de compras y contrataciones del Estado y de administración financiera del Estado, según corresponda.

XII. *Procedimientos y control jurisdiccional*

Art. 43. – El ente se regirá por los procedimientos establecidos en la ley de procedimientos administrativo y sus disposiciones reglamentarias, con excepción de las materias contempladas expresamente en la presente ley y las normas que se dicten en consecuencia.

Art. 44. – Toda controversia que se suscite entre el Estado, los prestatarios y terceros interesados en virtud de la presente ley con motivo del servicio público, deberá ser sometida en forma previa y obligatoria a la jurisdicción del ente y agotar la instancia administrativa.

Por el contrario, es facultativo para los usuarios ya sean personas físicas o jurídicas, el someterse a la jurisdicción previa del ente.

Art. 45. – El ente está facultado a adoptar todas las medidas de índole preventiva que fueren necesarias previo a resolver sobre una situación planteada.

Art. 46. – Las resoluciones del ente podrán recurrirse por vía de alzada, en los términos de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos y sus disposiciones reglamentarias. Agotada la vía administrativa procederá el recurso en los juzgados federales de primera instancia de la jurisdicción que corresponda.

XIII. *Patrimonio y recursos*

Art. 47. – Créase la Tasa Nacional de Fiscalización Ferroviaria, la que deberá ser abonada anualmente por las personas físicas o jurídicas que prestaren servicios de transporte ferroviario de pasajeros y/o de carga, tanto de superficie como subterráneos, de jurisdicción nacional.

El ente, en su presupuesto, será el organismo encargado de fijar la tasa y establecer el procedimiento para su percepción.

Art. 48. – Los recursos del ente se formarán con los siguientes conceptos:

- a) La Tasa de Fiscalización y Control;
- b) Los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciban;

- c) Los intereses y rentas de colocaciones financieras;
- d) Los ingresos provenientes de las indemnizaciones por daños y perjuicios que le causaren;
- e) Los fondos que reciba de la Nación;
- f) Aportes específicos provenientes de los estados provinciales, del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires u organismos de crédito nacionales o internacionales y;
- g) Los demás fondos, bienes o recursos que puedan serles asignados en virtud de leyes y reglamentaciones.

Art. 49. – Los ingresos por aplicación de multas y sanciones a los prestatarios del servicio constituirán un fondo especial destinado exclusivamente a obras menores no relacionadas con el servicio público cuyo prestatario se hubiera sancionado, de carácter estrictamente social. Estos fondos serán administrados por el ente.

XIV. *Contravenciones y sanciones*

Art. 50. – Los prestatarios deberán realizar el servicio cumpliendo o superando las especificaciones mínimas fijadas en las normas que regulen la concesión. Cuando dicho servicio sea prestado fuera de los límites de tolerancia corresponderá la aplicación de penalidades. También se aplicarán sanciones cuando no se dé cumplimiento a las obligaciones relativas a limpieza de las estaciones, trenes y atención al público.

Art. 51. – Las sanciones serán procedentes cada vez que el incumplimiento a penalizar sea responsabilidad del prestatario, no correspondiendo cuando se deba a fuerza mayor.

Art. 52. – Se penalizará el incumplimiento de los servicios programados, tomándose en cuenta para graduar la sanción el porcentaje de trenes corridos respecto de los programados, la cantidad de trenes cancelados y la impuntualidad general del servicio programado.

Art. 53. – Los incumplimientos existentes en la limpieza de las estaciones, de los terrenos anexos a las zonas de las vías, de los coches, en el no mantenimiento de vidrios, asientos e iluminación, el no mantenimiento de boleterías y controles de acceso habilitados, las demoras ocasionadas a los usuarios, y la deficiencia en la información al público serán penalizados cuando se deban a que el concesionario no ha programado y dispuesto de los recursos necesarios para evitarlos, o cuando –a pesar de haberlo hecho– haya habido deficiencia de supervisión del personal. También cuando las deficiencias se presenten en forma continua y reiterada y cuando el concesionario no dé satisfacción a los llamados de atención y órdenes de servicio que se le formulen. En cambio, no serán penalizadas las infracciones que sean resultado de comportamientos anormales del público, de actos de vandalismo o de hechos de caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 54. – Las violaciones o incumplimientos a la presente Ley, contratos de concesión y pliegos, serán sancionados a la gravedad con:

- a) Apercibimiento;
- b) Multa;
- c) Inhabilitación;
- d) Revocación de la concesión.

Art. 55. – Las sanciones establecidas en los incisos a), b) y c) del artículo anterior serán aplicadas y razonablemente graduadas por el ente, en función de la naturaleza del acto o hecho punible, antecedentes del infractor en cuanto a su grado de observancia del ordenamiento, antecedentes en la materia de quejas y reclamos de los usuarios y la incidencia de la infracción con relación a la prestación del servicio. La revocación de la concesión sólo podrá ser dictada por el Poder Ejecutivo nacional previo dictamen del ente.

Art. 56. – Si las acciones u omisiones previstas en este capítulo importasen, a la vez, delitos de acción pública previstos en el Código Penal, el ente deberá realizar las denuncias pertinentes ante juez competente, bajo apercibimiento de incurrir sus directores en el delito tipificado por el artículo 249 del Código Penal.

XV. *Disposición transitoria*

Art. 57. – Todas las atribuciones que se encuentran en cabeza de la Secretaria de Transporte, de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y del Organismo Nacional de Administración de Bienes que se opongan a la presente ley quedan derogadas una vez constituido el Ente Nacional de Control de Transporte Ferroviario.

Art. 58. – Comuníquese al Poder Ejecutivo
Sala de las comisiones, 13 de febrero de 2008.

*Miguel A. Giubergia. – Alejandro M. Nieva.
– Gustavo Cusinato. – Heriberto Martínez
Odone. – Sandra Rioboó.*

INFORME

Honorable Cámara:

El siglo XIX vio nacer y desarrollar un complejo sistema de transporte terrestre que habría de ejercer importante influencia en la economía mundial. En efecto, el ferrocarril como medio de transporte de personas y mercaderías constituyó una de las bases para el crecimiento e industrialización de los países desarrollados al favorecer la creación de importantes industrias auxiliares.

La República Argentina, lejos de permanecer ajena a estos procesos, a partir de 1854 comenzó a desarrollar una extensa red ferroviaria que llegó a alcanzar aproximadamente los 34 mil kilómetros, y que unía los principales puntos del país. Este hecho fue uno de los factores que llevó a nuestra Patria a convertirse en potencia mundial.

La red ferroviaria argentina que comenzó a tenderse en la segunda mitad del siglo XVIII, en 1870 ya tenía 722 km de vías. El ferrocarril del Oeste fue el primero en entrar en funcionamiento para cubrir la distancia entre plaza Lavalle y Floresta, en Buenos Aires. El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús y, más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios. El ferrocarril Central tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; posteriormente, enlazó con Buenos Aires. Otra línea se extendía desde Río Cuarto hasta Mendoza. El ferrocarril que comunicaba Buenos Aires con el Pacífico y el ferrocarril del Oeste llegaron al pie de los Andes: San Rafael, Mendoza y San Juan.

Una verdadera “fiebre ferroviaria” se preparaba a comienzos de la década de 1870. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros. El ferrocarril fue palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país.

A partir de 1946 la extensa red ferroviaria pasa a depender en su totalidad del Estado. En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de “regresión”. En efecto, políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías; así, en 1980, la red ferroviaria era de 41.463 kilómetros, mientras que en 1976 contaba con 34.113 km.

En 1989 se inicia un nuevo proceso de concesiones al capital privado de la red ferroviaria y todo aquello construido durante años de esfuerzo se dejó desmoronar. Causa estupor ver los pueblos abandonados, los puentes caídos y las estaciones que otrora fueran centro de la vida social de muchos poblados, en espantosa ruina y vastas regiones de la Nación condenadas al más cruel aislamiento y olvido.

A pesar de que la República Argentina tiene una longitud, de Norte a Sur, de aproximada de 3.300 km, con una anchura máxima de unos 1.385 kilómetros y que el país tiene una superficie de 2.780.400 km² contando las islas Malvinas, otras islas dispersas por el Atlántico Sur y parte antártica y un litoral marítimo de 4.990 Km. de longitud, la red ferroviaria solo se desarrolla alrededor de la Capital y el Gran Buenos Aires, existiendo sólo algunos ramales, los más productivos en el interior del país.

Un país de semejante extensión y que se proponga tener una política de transporte seria, no puede olvidar o simplemente dejar desaparecer el tren, y menos puede darse ese lujo un país en la situación de la Argentina.

El transporte ferroviario de mercancías no escapa actualmente a la competencia que supone el transporte por carretera. Pero sucede que para llenar un tren se necesita un volumen grande de productos. Sólo cuando

se dispone de carga suficiente en volumen y frecuencia para llenar uno que vaya desde la estación de origen sin paradas hasta la estación de destino, el ferrocarril muestra su poder competitivo. Así surgen los llamados trenes completos dedicados al transporte de mineral, carburantes, automóviles u otros productos, o los recientes trenes postales.

Siguiendo esta línea de llenar un tren a base de paquetería se concibe el transporte multimodal o mixto, fundamental para el desarrollo de las regiones más alejadas de un país, desarrollado a partir de la creación del contenedor, un envase metálico modulado de un tamaño suficiente para adaptar uno o dos cajones de este tipo tanto a la plataforma de un camión como a la de un vagón ferroviario. En los contenedores se acopla la mercancía de menor tamaño ganando en tiempo de manipulación, transporte y reparto.

Con este sistema, los contenedores llegan por carretera hasta las estaciones ferroviarias, llamadas terminales de carga, donde se pueden ir apilando, y posteriormente pasan a los trenes mercantes donde se transportan, después de un largo recorrido, hasta otra terminal desde la que se hace la distribución de mercancía (en los contenedores) mediante camiones, siguiendo un camino inverso al de recogida. Esto es fundamental en países como el nuestro para abaratar costos debido a la gran extensión territorial.

En los países desarrollados, estas terminales multimodales tienen un alto grado de mecanización con pórticos grúa y otros avances tecnológicos para conseguir que el transbordo de la carga del tren a camiones y remolques, y viceversa, sea un servicio ágil que favorezca el transporte con este sistema, que hoy resulta competitivo para el ferrocarril a partir de una distancia que se estima en unos 800 kilómetros.

La actividad ferroviaria, en la actualidad, se encuentra regulada por un conjunto de normas asistémicas y que en muchos casos han caído en desuetudo. Sólo por ejemplificar podemos nombrar la ley nacional 5.315, conocida como “ley Mitre”; la ley 2.873, Ley General de Ferrocarriles; la ley 12.346, del 16 de enero de 1937, denominada “de coordinación de transportes”; las leyes 18.342, sobre penas de arresto en la ley y reglamento general de ferrocarriles; la 18.360, Ley Orgánica de la Empresa Ferrocarriles Argentinos; la 20.952 sobre la actuación de la Policía Federal en los ferrocarriles; el decreto ley 8.302/57, sobre la Dirección Nacional de Ferrocarriles, etcétera.

En 1989, con la sanción de la Ley de Reforma del Estado 23.696 dispuso la privatización total o parcial y la concesión total o parcial de los servicios. Es a partir de aquel momento en que se fueron aprobando sucesivamente distintos marcos regulatorios. Pero el transporte ferroviario continúa sin poseer un marco legal claro y actualizado que lo regule.

En lo que aquí respecta, y como consecuencia de los violentos incidentes ocurridos en la estación Constitución, el Poder Ejecutivo nacional con fecha

23/5/07, rescinde¹ los contratos de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de las ex líneas General Roca y Belgrano Sur, suscritos con la empresa Transportes Metropolitanos Sociedad Anónima pocos días después, el 31/5/07, enviar al Congreso de la Nación el proyecto de ley P.E.-123/07 el que tiene por finalidad: Artículo 1º: “Alcanzar el reordenamiento del transporte ferroviario”.

Conforme lo expresa el artículo 42 de la Constitución Nacional es obligación de este Parlamento regular en forma adecuada “los procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos en el marco regulatorio de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios, y de las provincias interesadas, en los organismos de control”.

Consideramos, entonces, que no aprovechar esta oportunidad para su dictado, en los términos preceptuados por la Carta Fundamental, sería perder una oportunidad de oro para establecer un robusto y eficaz sistema de regulación, fiscalización y control² del transporte ferroviario a cargo de un ente autónomo e independiente, como el que seguidamente proponemos.

Como puede notarse, y de acuerdo a las disposiciones del proyecto de ley bajo examen, el nuevo esquema institucional se conformaría de la siguiente manera:

–El artículo 14 enumera las funciones del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (en adelante MINPLAN), que atañen a la regulación y aplicación del sistema de transporte ferroviario creado.

–En el título II se crea la Administración Ferroviaria Sociedad del Estado, que será la encargada de la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. En el título III se crea la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de cargas y de pasajeros que les sean asignados.

–El artículo 15 dispone las funciones de control y fiscalización en materia de transporte ferroviario que el MINPLAN encomendará a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo que actualmente ya tiene asignadas³ funciones de regulación y fiscalización de este servicio público.

–Finalmente, en el artículo 14 se crean unidades administrativas regionales con la finalidad de asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el desarrollo de proyectos ferroviarios.

Del análisis del diseño institucional así planteado pueden extraerse las siguientes conclusiones:

En primer lugar, de las competencias asignadas al MINPLAN pareciera desprenderse que esta jurisdicción tendrá, al mismo tiempo, funciones de regulación, control y aplicación, funciones éstas que deberían sean ejercidas por actores separados.

Por otra parte, el proyecto no prevé un sistema de fiscalización y control adecuado en materia de transporte ferroviario e inclusive, desde un punto de vista formal-legal, puede ser considerado regresivo en comparación con el sistema vigente.

En la actualidad, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte posee facultades de fiscalización y control del servicio público de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. Se trata de un organismo autárquico y sus facultades son reguladas en el decreto 1.388/96. Sin perjuicio del marco jurídico descrito, esta comisión de regulación se encuentra intervenida por el Poder Ejecutivo desde el año 2001 (cf. decreto 454/2001), entre las razones esbozadas para ser intervenido se mencionan las falencias detectadas en la gestión del ente y la necesidad de implementar una profunda reestructuración para orientar su gestión a resultados y alcanzar mejores estándares de calidad en los servicios públicos de transporte.

El proyecto de LRF establece que el MINPLAN “encomendará” funciones de fiscalización y control a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, de este modo se dispone en el propio texto del proyecto LRF una delegación de competencias desde el ministerio al regulador. Aun cuando, como consecuencia de esa delegación, estas funciones quedarán a cargo del regulador, las mismas deberían ser asignar por la ley propuesta como competencia originaria del organismo. De esa manera se fortalecería legalmente la autonomía funcional del regulador en materia de fiscalización y control del servicio público de transporte ferroviario.

Más grave aun resulta el proyecto de ley con media sanción, al generar incertidumbre respecto al alcance de las competencias asignadas a la CNRT, puesto que conforme a la letra del artículo 17, el Poder Ejecutivo nacional podrá “realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de control y fiscalización del sistema de transporte automotor y ferroviario”, es decir que podrá delegar, restringir o suprimir facultades, e inclusive disponer el reemplazo de la CNRT por otro organismo, todo ello, sin intervención del Congreso Nacional.

Sin perjuicio de la necesidad que se plantea de garantizar un sistema de regulación, control y fiscalización robusto a cargo de un ente autónomo e independiente, es de público conocimiento que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte presenta serias falen-

¹ Por intermedio de los decretos 591/07 y 592/07, publicados en el Boletín Oficial del 23 de mayo de 2007.

² Las funciones de control mencionadas corresponden a las asignadas a los entes reguladores y autoridades de aplicación con relación a los servicios públicos en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional y no deben ser confundidas con las encomendadas oportunamente a la SIGEN y a la AGN por la ley 24.156.

³ De acuerdo con lo normado con el artículo 3º, Anexo 1, del decreto 1.388/1996.

cias institucionales, operativas y presupuestarias. En relación con la situación institucional, la intervención administrativa dispuesta afecta principios elementales de independencia, transparencia y control, al tiempo que contribuye a vulnerar los derechos constitucionales de los usuarios del servicio público de transporte⁴. En cuanto a la situación operativa, el sistema de fiscalización y control de los servicios públicos de transporte es ineficaz y deficiente^{5,6}. Por último, el estado económico

del organismo demuestra que los recursos asignados son insuficientes para asegurar el correcto desempeño de la entidad.⁷

Con respecto a las unidades administrativas regionales, el proyecto de ley no contempla la integración de sus consejos de gestión, así como tampoco define sus facultades en el proceso de toma de decisiones, ni establece procedimientos de intervención en el desarrollo de proyectos ferroviarios.

Frente a la situación descrita, este bloque propone “se garantice el diseño de un sistema de regulación, fiscalización y control, robusto y eficaz en materia de transporte ferroviario, a cargo de un organismo autónomo e independiente; y se asegure que dicho organismo posea en competencias funcionales propias respecto de los operadores del sistema.

Si bien, el artículo 1° tiene por objeto el reordenamiento de la actividad lejos de ese ambicioso objetivo, en realidad el proyecto se limita a la creación de dos nuevas unidades administrativas de carácter empresarial, sin innovar profundamente en la estructura actual del sistema ferroviario, que se vio profundamente afectado por los vicios originarios del modelo privatizador de los 90 y de la normativa que luego, lamentablemente, a través de la Ley de Emergencia –la 25.561– y los decretos que luego convalidaron la emergencia en el área de ferrocarriles, se fueron generando.

El esquema que se bosquejó mediante el artículo 2°, intenta instaurar una concepción moderna de la separación de la “operación” del sistema, por un lado, y del “manejo de la infraestructura”, por otro, que quiso tomar como base de referencia el sistema de ferrocarriles de España, que si bien puede estar funcionando bien, la iniciativa propuesta, no lo acoge en su integridad.

En cuanto al esquema societario elegido por el Poder Ejecutivo nacional, nos encontramos ante dos sociedades del Estado, que doctrinariamente son “entidades descentralizadas con patrimonio y personalidad jurídica propia, que se caracterizan por ser íntegra y expresamente estatales, y están sometidas principalmente al derecho privado. Se trata de la incorporación de una actividad comercial e industrial al Estado, sin someterla, sin embargo, a las formas del derecho público”.

⁴ Diversas organizaciones de la sociedad civil, e inclusive el Congreso Nacional, han manifestado su preocupación por la prolongación de la intervención y la falta de implementación de un plan de reestructuración del organismo. En este sentido, se pueden citar los siguientes ejemplos de presentaciones realizadas por la sociedad civil: Poder Ciudadano y CIPPEC, “Informe de sociedad civil en el Marco de la Segunda Ronda del Mecanismo de Seguimiento de la Implementación de la Convención Interamericana contra la Corrupción”. La segunda ronda del seguimiento está centrada en las siguientes materias: Sistemas para la Contratación de Funcionarios Públicos y para la Adquisición de Bienes y Servicios por parte del Estado (artículo III, párrafo 5 de la convención); y Sistemas para Proteger a los Funcionarios públicos y ciudadanos particulares que denuncien de buena fe actos de corrupción (artículo III, párrafo 8 de la convención). El informe presentado se encuentra disponible en la página web de la OEA, www.oas.org. Nota presentada al señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en octubre de 2006, suscrita por ACIJ, ADDUC, CEC, Consumidores Libres, Consumidores Argentinos, DEUCO, Poder Ciudadano y Unión de Usuarios y Consumidores en la que solicitaron la inmediata regularización de los órganos de gobierno de la CNRT y la CNC (Exp. 389.878/2006). En el ámbito parlamentario también se han emitido comunicaciones referidas a la intervención de la CNRT; por ejemplo, las que continúan: comunicación con pedido de informes sobre composición del directorio de la CNRT (Exp. 526-S.-2006), comunicación solicitando el cese de la intervención (Exp. 1.065-S.-2004), comunicación solicitando información sobre el proceso de designación del directorio de la CNRT (Exp. 526-S.-2000), comunicación solicitando que se lleve a cabo el concurso público para integrar el directorio de la CNRT (Exp. 24-S.-06), comunicación solicitando informes acerca de la CNRT (Exp. 3.784-S.-2004).

⁵ En numerosos informes de auditoría realizados por la Auditoría General de la Nación y la Sindicatura General de la Nación se detectaron diversas deficiencias en la labor desarrollada por el ente de control. Para mencionar sólo los más recientes, resoluciones AGN 58, 51, 50/2007; 109, 81, 78/2006 y los informes de la SIGEN sobre transporte automotor y ferroviario de pasajeros de mayo de 2006 y el de control interno –ejercicio 2005– de la CNRT de agosto de 2006.

⁶ En varias ocasiones, el Honorable Congreso de la Nación, solicitó explicaciones sobre las falencias de control de este ente y requirió su regularización. Por ejemplo, se pueden citar los siguientes casos: comunicación requiriendo informes sobre el cumplimiento del sistema integral de protección de las personas con discapacidad (Exp. 41-S.-2006), resolución declarando la necesidad de que el MINPLAN, Secretaría de Transporte y la CNRT implementen un eficaz control y cumplan sus obligaciones legales (Exp. 511-O.V.-2005), resolución para el PEN instruya medidas para adecuar el

funcionamiento de la CNRT a sus funciones legales (Exp. 55-S.-2005), declaración para solicitar al PEN la verificación periódica del transporte ferroviario urbano de pasajeros en la CABA (Exp. 5.776-D.-2004), Comunicación solicitando informes sobre el procedimiento de control desarrollado en el servicio público ferroviario (Exp. 3.616-S.-2005).

⁷ Los ingresos percibidos durante el período 2001-2007 fueron los siguientes: en el año 2001, \$ 12.929.000; en el 2002, \$ 11.675.000; en el 2003, 14.456.000; durante el año 2004, \$ 16.464.000; en el 2005, \$ 20.639.000; en el año 2006, \$ 25.480.000, y finalmente, en el 2007, \$ 18.165.000 (datos extraídos de la Ejecución Presupuestaria Nacional, publicada por el Ministerio de Economía y Producción).

Las sociedades del Estado. Su no aplicación de las previsiones de la Ley de Administración Financiera que regulan la programación de la ejecución del gasto⁸ y las leyes de obras públicas y procedimientos administrativos.

El artículo 6° de la ley 20.705 de sociedades del Estado establece: “No serán de aplicación a las sociedades del estado las leyes de contabilidad, de obras públicas y de procedimientos administrativos.”

Por otra parte y de acuerdo con lo normado por la ley de administración financiera 24.156, los presupuestos de las sociedades del Estado son aprobados por el Poder Ejecutivo y no por el Congreso, el que sólo es puesto en conocimiento de una síntesis del mismo por intermedio del presupuesto consolidado.

Es claro que este esquema delinea dos efectos concretos: disuelve los controles legislativos sobre los recursos asignados en estas sociedades, y su aplicación efectiva. Es un régimen presupuestario especial y simplificado; un sistema de contrataciones de derecho privado.

Evidentemente, desdibujando el rol del Parlamento, lo que se propone es efectuar un control de carácter pos, dentro de lo que constituye el presupuesto ejecutado. En efecto, lo único que podrá analizarse es –con antelación–, será una planilla de flujo de fondos como la que vemos en los fondos fiduciarios. Entonces, no podremos saber cuál es realmente, a dónde va destinado, qué obras se van a hacer, de qué manera, o qué provincia va a ser afectada o beneficiada por este tipo de obras.

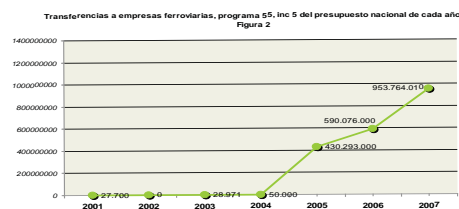
La ley de administración financiera establece en su capítulo II un régimen presupuestario específico de empresas públicas, fondos fiduciarios y entes públicos no comprendidos en la administración nacional. En definitiva, permite se evada el control previo presupuestario y de las obras que se van a ejecutar por parte del Congreso. Como se puede advertir, el sistema presupuestario simplificado no consolida en el presupuesto de la administración nacional, lo que limita sus facultades a un control presupuestario efectivo.

Finalmente y de acuerdo con el texto del artículo 11 del proyecto de ley: “El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de las sociedades creadas... será determinado en sus respectivos Estatutos.”

La cuestión del régimen de contrataciones que finalmente adopten las sociedades que se crean –especialmente la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.– resulta de especial importancia si se tiene en cuenta la magnitud⁹ económica del plan

de inversiones que viene desarrollando en el sector ferroviario –especialmente desde 2005– el Poder Ejecutivo nacional.

Evolución en pesos a valores históricos, transferencias a empresas ferroviarias. Programa 55, inciso 5 del presupuesto nacional de cada año.



Fuente: Decisión Administrativa del Jefe de Gabinete, que distribuye cada año las partidas presupuestarias del ejercicio.¹⁰

Asimismo, a más de excluirse el régimen de contrataciones del Estado, no resulta aplicable la ley 13.064, de obra pública. Se excluyen, por lo tanto, las normas que obligan a la realización de licitaciones públicas.

Teniendo a la vista el informe de la AGN 50/07, llevado a cabo en la CNRT, surge que “de las obras autorizadas en el período 2003/2006, más del 50 por ciento no fueron por procesos licitatorios: fueron contrataciones directas que el concesionario hacía con terceros, sin controles pertinentes”.

En efecto, la ejecución de obras a través de un contrato entre privados, el concesionario y un tercero, a ser repagado por fondos públicos autoriza al prestador la selección directa del contratante.

Teniendo en cuenta la situación descrita, y conforme los argumentos que venimos expresando, propiciamos rechazar la aprobación de la presente iniciativa, toda vez que el Poder Ejecutivo no envió al Congreso para su consideración los proyectos de estatutos de las empresas, (que deberán glosarse como anexos al presente, formando parte integrante del mismo) lo que eventualmente, posibilitará contar con la información básica necesaria para adoptar una decisión fundada sobre la cuestión.

No consta en el proyecto, cuál va a ser el mecanismo para elegir las autoridades de cada uno de estos entes; quiénes son los que van a auditar estos entes; y quién va a ser el que determine, en definitiva, los planes estratégicos. Cuando avanzamos en el articulado vemos que queda como prerrogativa del Ministerio de Planificación la determinación del plan estratégico.

⁸ Establecidas por la ley 24156 para la ejecución del gasto que realiza la administración nacional y cuya expresión son las cuotas trimestrales de compromiso y devengado que fija periódicamente la Secretaría de Hacienda.

⁹ En el mensaje de elevación del proyecto de LRF, la Secretaría de Transporte informa que el monto total de obra y contrataciones realizadas en el marco del Plan de Inversiones Ferroviarias asciende a \$ 6.014.386.216.

¹⁰ Si bien los datos proporcionados por las decisiones administrativas constituyen un indicador aproximado del aumento que vienen experimentando estas transferencias, el mismo tiene un sesgo a la baja, pues durante la ejecución de los presupuestos 2004 y 2005 (especialmente en 2005) el programa 55 se benefició con importantes reasignaciones presupuestarias que elevan la línea de tendencia descrita. Se ha utilizado la información consignada en las decisiones administrativas.

Otra cuestión que ha de destacarse luce evidente de la mera lectura del artículo N° 13 del proyecto de LRF que establece: “Las sociedades que se crean... En la gestión de sus asuntos deberán garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.”

Como puede notarse, en ningún momento se intenta si quiera dar cumplimiento con lo preceptuado por el artículo 42 de la Constitución que como se expresó *supra* prevé obligatoriamente la participación “de los usuarios” –a más de las provincias– en los órganos de control.

Asimismo, no consta que del mismo se desprenda la garantía que todo ciudadano posee respecto del derecho de acceso a la información.

El proyecto en análisis, además de desdibujar las competencias constitucionales de este Parlamento, conforme los términos expresados más arriba, no contiene mecanismo alguno que garantice la transparencia y/o el fortalecimiento de los controles debidos. Debería haber previsto cuanto menos un “mecanismo del información por el cual el Poder Ejecutivo nacional informe trimestralmente al Congreso sobre la ejecución de los programas de inversiones en infraestructura y mantenimiento y las transferencias realizadas por el Estado nacional –incluyendo fondos fiduciarios y recursos provenientes de endeudamiento externo– a las sociedades del Estado que se crean por intermedio de la presente ley”.

El artículo 3°, inciso *e*), del proyecto bajo examen señala que será función y competencia de la IF, la explotación de los bienes de titularidad del Estado nacional que forman parte de la infraestructura ferroviaria y aquellos cuya gestión se le encomiende y transfiera. Con este mecanismo, a través de la restitución de los inmuebles que pertenecen a los ferrocarriles, de alguna manera, salimos del ONABE hacia esta nueva empresa sociedad del Estado. Todos sabemos, y especialmente la gente del interior, que cuando uno habla de los inmuebles, las tierras, los edificios que tenía ferrocarriles, habitualmente éstos están en los lugares más importantes de las ciudades. Coincidimos con que se revierta y se planifique un nuevo programa nacional de revitalización y rescate del ferrocarril, pero sostenemos que cuando fuere necesario enajenar las tierras dicho procedimiento debería seguir en manos del ONABE y con la aprobación de ambas Cámaras del Congreso.

En efecto, creemos que podrá tener facultades el Ministerio de Planificación para recuperarlos pero no así autorizarlo para que pueda enajenarlos, mucho más como en el presente caso, cuando en general esas tierras poseen un altísimo valor inmobiliario.

En relación con la CNRT, se reducen las funciones de control, tanto las genéricas, sobre los servicios de transportes ferroviarios concesionados, como aquéllas específicas en materia de la seguridad.

Al hacerse cargo la IF de las inversiones y obras de mantenimiento, desaparecen la injerencia de la CNRT

respecto del cumplimiento de las obligaciones de inversión de los concesionarios de servicios ferroviarios; más aún cuando nos encontramos aún inmersos en un proceso, a partir de la ley de emergencia, de renegociación de los contratos. Algunos de los contratos que tienen que ver con ferrocarriles ya han pasado por esta Cámara, por la comisión bicameral, pero sabemos que hay otros que todavía están pendientes.

Asimismo, y en los términos del proyecto, la UNIREN perdería también la posibilidad de seguir siendo el ente que el Estado tiene designado para avanzar en estos procesos de renegociación, los cuales pasarían a estar bajo la órbita de estas empresas del Estado.

Mediante la propuesta de modificación que se propicia, el ministerio tendría a su cargo, aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario, metropolitano e interurbano de pasajeros, y de carga, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente; habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto afecten a la seguridad ferroviaria; autorización correspondiente para el supuesto de bienes inmuebles ferroviarios.

Sin embargo, según la reforma que habilita el proyecto, aun en las figuras de concedente y controlante, es el Estado quien concede y va a ser el Estado el que va a controlar, en contra de toda la teoría de regulación que establece no sólo la separación de ambas figuras, sino también la absoluta independencia del controlador y del regulador.

El artículo 9° de la ley 25.561¹¹ autorizó al Poder Ejecutivo nacional a iniciar la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, entre otros contratos de derecho público celebrados por la administración pública. Para cumplir con ese cometido crea, por intermedio del decreto 311/2003, la Unidad de Renegociación y Análisis de los Servicios Públicos.

En este contexto, el proyecto de LRF, artículo 14, inciso *e*), establece: “Artículo 14: En virtud... el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario:... *e*) La continuación de los contratos pendientes... pudiendo proponer para ello las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus adendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia.”

Queda claro que de subsistir las competencias asignadas –artículo 14, inciso *e*)– al MINPLAN en materia de renegociación de los contratos de concesión vigen-

¹¹ De emergencia en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

tes, se estarían quebrando las que oportunamente le fueran asignadas a la Unidad de Renegociación y Análisis de los Contratos de Servicios Públicos (UNIREN).

En efecto, proponemos, el rechazo *in limine* del presente, en tanto se están concediendo facultades extraordinarias al señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en relación con la continuación de los contratos pendientes... pudiendo proponer para ello las modificaciones que estime pertinentes –y sin controles del Parlamento– respecto de los contratos... sus adendas e incluso, sobre la normativa reglamentaria y complementaria... Originadas en cualquier circunstancia durante la ejecución de los contratos.

El proyecto en tratamiento, ambicioso en sus fines, carece de respuestas a los conflictos que nacen de la emergencia, carece de una articulación que ponga en manos de este Congreso la planificación ferroviaria con miras a un ordenamiento territorial, integrador y federales; muestra a las claras la inexistente un plan estratégico que el Estado promueva para todo el territorio; no posee parámetros firmes, que definan concretamente una política de Estado y menos aún, no da cumplimiento a la manda establecida en el artículo 42 de la C.N.

Por todo lo referido, y toda vez que históricamente hemos presentado un proyecto de creación del Marco Regulatorio del Transporte Ferroviario de autoría del diputado Nieva (expediente 7.419-D.-04, reproducido por expediente 1.410-D.-06) este bloque se ve en la obligación dictaminar en minoría.

Nuestra propuesta

El nuevo marco legal que hoy propiciamos, para el transporte ferroviario, constituye un verdadero “marco regulatorio del sector” de necesaria incorporación al derecho positivo argentino para brindar, a través de una sana regulación y control, la seguridad jurídica indispensable fundar un verdadero reordenamiento del transporte ferroviario.

El Estado tiene un rol de fundamental importancia en la actividad, derivado de su carácter de servicio público esencial, que requiere la intervención en su regulación y control, como también en la provisión de la infraestructura básica, aspecto éste que adquiere singular relieve en lo que hace al transporte ferroviario en cuanto a las vías, su construcción, conservación y funcionamiento.

El papel del Estado, como consecuencia de ello, habrá de ser dinámico y flexible, a fin de adecuarse a las cambiantes condiciones de desempeño del sector, tanto en relación a la demanda de los usuarios como a los modos de proveer la construcción y mantenimiento de la infraestructura básica y servicios complementarios, necesarios para asegurar el transporte en condiciones de regularidad, eficiencia y confiabilidad –auxilios, servicios sanitarios, comunicaciones, etcétera–.

En este contexto, la actividad del Estado y sector privado convergen en la consecución del objetivo fundamental en la materia, consistente en asegurar la

provisión de servicios eficientes de transportes, satisfaciendo los diversos requerimientos del país en su conjunto, como elemento dinamizador del crecimiento económico nacional.

Resulta pues, necesario y conveniente, que el Estado arbitre los medios conducentes para que dicha actividad –la del transporte ferroviario– coadyuve al desarrollo y producción del país y, fundamentalmente, al mejoramiento del sistema, de su infraestructura y equipos, con miras a favorecer la integración de su territorio.

La iniciativa propuesta mediante el presente dictamen en minoría regula la prestación de servicios de transporte ferroviario de personas y bienes en todo el territorio de la República Argentina, el que constituye un servicio público nacional. Su objeto es establecer la regulación y control del Estado sobre las empresas, sean estatales o privadas, que cumplan dicho servicio, para garantizar que satisfagan las necesidades de los usuarios y de la comunidad en general.

A este respecto, se establece el principio de la subsidiariedad dejando en manos de los particulares la explotación de los trenes y, excepcionalmente, la prestación por parte del Estado.

Posee un capítulo destinado a establecer los derechos de los usuarios muchas veces olvidados y otras maltratados, establece una especie de jurisdicción primaria del ente cuando los mismos sufrieran algún daño por causa del servicio.

En un todo de acuerdo con la interpretación armónica de los artículos 42 y 18 de la C.N., doctrina y jurisprudencia aplicable, se establece la obligación legal de convocar y sustanciar audiencias públicas o implementar cualquier otro mecanismo que asegure la participación de los interesados cuando existan cuestiones que afecten de manera sustancial y colectiva los derechos de los usuarios o versen sobre cuestiones tales como la reestructuración de cuadros tarifarios, planes de inversión, obras de expansión no previstas o sobre la modificación del contrato de concesión.

Resulta relevante destacar que a efectos de dar acabado cumplimiento a las prescripciones antes mencionadas, se crea como “autoridad administrativa independiente” el Ente Nacional de Control Ferroviario que viene a tomar el lugar de la CNRT y ONABE en lo referente al ámbito de aplicación del transporte ferroviario. El directorio de este ente posee una completa representatividad de los sectores involucrados incluidas las provincias dando de esa forma cumplimiento al postergado mandato constitucional del artículo 42. Establece dentro de sus recursos la tan necesaria tasa de fiscalización y control que con una incidencia prácticamente insignificante sobre las tarifas, posibilitará atender a urgentes problemáticas del sector.

El ente se regirá por los procedimientos establecidos en la Ley de Procedimientos Administrativos y sus disposiciones reglamentarias, con excepción de las materias contempladas expresamente en la presente ley y las normas que se dicten en consecuencia.

El capítulo XI regula aquellas cuestiones referidas a actividad jurisdiccional del ente y establece la obligación de agotar la instancia administrativa en forma previa y obligatoria cuando las quejas sean formuladas por quienes no sean usuarios del servicio público prestado, en cuyo caso, el mismo será facultativo. Asimismo, las resoluciones del ente podrán recurrirse por vía de alzada, por ante el juez de primera instancia de la jurisdicción que corresponda.

Por las consideraciones expuestas, estamos convencidos que la pronta sanción del presente de ley constituiría a proveer a nuestro país de una herramienta apta para colaborar con una pronta y eficiente reactivación de los ferrocarriles, fijando reglas de juego claras y coherentes, que instauren mediante un marco legal integral, una palpable seguridad jurídica para todo posible inversor que desee obteniendo una justa rentabilidad cooperar con el desarrollo del país, para los usuarios y para la comunidad en general.

Es por ello que solicitamos se apruebe este proyecto de ley.

*Miguel A. Giubergia. – Sandra Rioboo. –
Alejandro M. Nieva. – Gustavo Cusinato.*

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Daher. – Señor presidente: la iniciativa en consideración, que tiene sanción del Senado, regula un tema que venimos tratando desde hace bastante tiempo. Considero que todos los señores diputados tenemos pleno conocimiento de lo que ha planteado el Poder Ejecutivo.

Este proyecto, respecto del cual se han presentado disidencias, ha sido considerado en la Comisión de Transportes –que presido– y en reunión conjunta con la de Presupuesto y Hacienda. El Poder Ejecutivo ha tomado la decisión de concretar una solución a la problemática que se presenta en la Argentina en esta materia.

Si nos remontamos en el tiempo podemos observar que cuando la red ferroviaria argentina se comenzó a tender, en la segunda mitad del siglo XIX, los rieles con los que contaba tenían una longitud de aproximadamente 47 mil kilómetros. Actualmente, están en uso 35.683 kilómetros, lo cual ya nos está marcando un retraso. Y si observamos que tenemos 38.154 kilómetros de redes nacionales podemos apreciar de qué manera podríamos empezar a cumplir lo que establece el artículo 75, inciso 18, de la Constitución Nacional, que privilegia al ferrocarril

como instrumento central en la configuración del desarrollo social y económico, y como herramienta de progreso y prosperidad de todo el territorio nacional.

Quiero remarcar lo que significa para las provincias argentinas la recuperación del Ferrocarril General Belgrano. Mi provincia y catorce provincias más estamos esperando tener la posibilidad de contar con un sistema ferroviario que nos ayude a lograr competitividad, a tener mejores costos para nuestra producción. El Belgrano nos va a permitir la conexión del Mercosur con el Pacífico, pero también hay que pensar en todo lo que es el sistema y fundamentalmente en el usuario.

El proyecto que hoy se encuentra en debate tiene por objeto brindar una solución a la situación que presenta el sistema en este momento, pero queremos pensar especialmente en el futuro, y para ello necesitamos un reordenamiento institucional.

Por eso, no sólo tenemos que pensar en la necesidad de la especialización de los servicios sino también en la incorporación de nuevas tecnologías.

Para llegar a esto debemos tener presente que existen tres modos de administrar un sistema ferroviario. El primero es un sistema integral, que es el que funciona actualmente en nuestro país, donde el que está a cargo asume la infraestructura y la operación del servicio. El segundo es un sistema integral con un operador dominante, lo que significa que parte del servicio es prestado por un operador, que en algunos casos puede ser el Estado y, en otros, un particular. Por último, tenemos el sistema que separa las dos principales funciones en distintos organismos que se encargan de la prestación. Este es un modelo que ha sido utilizado en muchos países de Europa y de alguna manera ha sido tenido en cuenta en este proyecto de ley.

Recién señalaba la importancia de tener la misma cantidad de vías y rutas nacionales. Esto implica aumentar el desplazamiento de grandes volúmenes de carga y de pasajeros y también ayudar a que bajen los índices de siniestralidad. Si hoy estamos pensando en una ley de seguridad vial, creo que con esto contribuiríamos bastante a aumentar lo que es la infraestructura de carga para la descongestión vial.

Este proyecto plantea dos sociedades: por un lado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, que estará sometida al régimen establecido por la ley 20.705 y las disposiciones pertinentes de la ley 19.550, y por otra parte la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. Y remarco los términos “Sociedad del Estado”, “administración” y “operadora”.

Mucho se critica y se dice que no van a estar sometidas a ningún control, pero yo digo que la administradora y la operadora van a estar sometidas a todos los controles internos y externos. Estarán sometidas fundamentalmente al control de la SIGEN en cuanto a control externo, y al de la Auditoría General de la Nación en lo que se refiere a control interno. Van a tener que cumplir con todos los requisitos que las leyes de obras públicas y de contabilidad establecen para las sociedades del Estado.

También aclaramos que se pasa de un sistema a otro, porque esta iniciativa fija un sistema nuevo. Anteriormente, teníamos un sistema pendular, en el que por períodos era el Estado el que se encargaba de los ferrocarriles y por otros el Estado se olvidaba de ellos y los que se encargaban eran los privados.

¿Qué es lo que se plantea con esta norma? Se plantea hacernos cargo, desde el Estado, de la infraestructura ferroviaria, cuya rentabilidad es de carácter social y no económica. Por supuesto que requiere inversiones permanentes para permitir no sólo el mantenimiento de los ferrocarriles que tenemos sino de muchos ramales, cuya desaparición padecemos y vivimos quienes estamos cerca de ellos, que hemos visto cómo se han ido cerrando pueblos y actividades. Por eso, recién hablaba de la necesidad de tener un transporte más ágil, movilizar una mayor cantidad de cargas y, sobre todo, contar con tarifas razonables.

Por otro lado, se plantea que la prestación del servicio sea transporte de bienes o personas y que pueda realizarla el propio Estado por medio de una sociedad del Estado —como es el caso que nosotros planteamos—, el sector privado, o bien en forma mixta uniéndose el sector público con el privado.

Aquí tenemos además una cuestión importante: que al separarse la parte de la infraestructura a través de un organismo del Estado se permita

que más de un operador pueda pasar por las vías, cosa que hoy no ocurre, y si ocurre, se producen muchos de los conflictos que tenemos en este momento.

El Estado se hace realmente responsable del crecimiento y desarrollo de la actividad ferroviaria, y convoca al país federal a participar en la toma de decisiones de la gestión de la administración ferroviaria.

Por esta razón es que el proyecto crea dos sociedades del Estado, de acuerdo con la normativa vigente, con los controles internos y externos del sector público, en los términos de la Ley de Administración Financiera, y con los sistemas de control del sector público nacional previstos en la ley 24.156.

De esta manera, el control público interno va a ser llevado a cabo por la Sindicatura General de la Nación, y el control externo por la Auditoría General de la Nación.

Entonces, queda claro que una de las sociedades que tendrá la encomienda de administrar toda la infraestructura será la Administradora de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, mientras que la operadora ferroviaria garantizará el sistema de operaciones en aquellos ramales a cargo del Estado.

Entre las prioridades de la sociedad del Estado figuran la incorporación permanente de la calidad y la mejora del servicio, a fin de generar una competencia controlada.

También resulta necesario que los operadores privados, cuyos contratos fueron renegociados, se fijen permanentemente en el usuario, a fin de mejorar los niveles de calidad y llevarlos a su punto máximo.

Dadas las condiciones existentes hasta el momento, ningún pasajero tiene garantizado un sistema de seguridad o de calidad. Entonces, pretendemos que el Estado cuente con un sistema ferroviario integrador y soberano, al servicio del interés nacional.

Ello es fundamental para acometer la impostergable tarea de trabajar en pos del desarrollo económico, vincular mejor al país, articular estrechamente la potencialidad de nuestras economías regionales y convertir a la red ferroviaria en un circuito virtuoso de integración productiva, a fin de fomentar el intercambio y la producción de bienes necesarios para la pro-

moción del trabajo de la Nación. Todos estos constituyen, a mi entender, los denominadores comunes que impulsan a este proyecto.

En virtud de esta fundamentación, solicito a la Honorable Cámara la sanción del presente proyecto, a fin de dar el puntapié inicial para recuperar el sistema ferroviario, con una gestión diferenciada y con una política de Estado para los próximos años. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Nieva. – Señor presidente: estamos considerando el proyecto de ley sobre ordenamiento ferroviario, que el año pasado ingresó en el Senado de la Nación, donde se discutió y desde donde llegó a Diputados.

En reiteradas oportunidades hemos planteado la necesidad de discutir en profundidad esta iniciativa. Nos pareció insuficiente la información brindada por el Poder Ejecutivo. Funcionarios del área correspondiente, como el secretario de Transporte, jamás han llegado a la Cámara para hacernos algún comentario sobre la política que se pretende para el transporte ferroviario.

Así hemos llegado a este dictamen, lo que nos llevó a elaborar el nuestro con un proyecto alternativo. Creemos que la iniciativa que se va a votar no resolverá los problemas que presenta nuestro sistema ferroviario, pues aunque se denomina ampulosamente de reordenamiento ferroviario, no va a ordenar el transporte ferroviario. Por el contrario, consideramos que hay algunos componentes que tornan aún más regresivo al sistema y que complicarán el manejo de los ferrocarriles.

En el poco tiempo que tenemos vamos a demostrar que los propósitos de esta ley no se podrán cumplir con las normas que en ella se fijan. Pondremos de manifiesto como muchas veces que los anuncios realizados por este gobierno no se compadecen con los resultados, y mucho menos hay una adecuada relación con los recursos que se han invertido en el sistema.

Esos recursos han sido cuantiosos. Para que ustedes tengan idea de la forma en que han ido creciendo, debo señalar que en el presupuesto para el 2008, en la partida 55, se hace una previsión de 2.072 millones de pesos para ser aplicados a la infraestructura ferroviaria, tanto en inversiones como en subsidios. Por su parte,

en el año 2007 se invirtieron 1.724 millones de pesos; en el 2006, 1.374 millones; en el 2005, 735 millones de pesos; y así continúa en forma decreciente.

Vale decir que en los últimos años este gobierno ha dispuesto de miles de millones de pesos. Pero, ¿la inversión realizada ha tenido como resultado una mejora en la calidad de nuestro servicio ferroviario? No ha sido así. Más adelante haremos una recorrida sobre anuncios e informes.

Sólo basta recordar que este proyecto surge luego de que se produjeran aquellos famosos incidentes en la estación Constitución. Los usuarios, hartos, cansados, hastiados del maltrato de las concesionarias de nuestros ferrocarriles metropolitanos –viajan hacinados, en pésimas condiciones, sin que se cumplan los horarios, con falta de seguridad en las estaciones, etcétera–, generaron una reacción popular en la que se quemó aquella estación de trenes.

Ello derivó, en primer lugar, en la rescisión del contrato de un amigo del gobierno a quien hasta hace poco se le estaban dando millonarias sumas en concepto de subsidios y, en segundo lugar, el envío de este proyecto que se titula –como decíamos, ampulosamente– de reordenamiento ferroviario, y que en su artículo 1° señala como uno de los objetivos proteger al usuario.

Sin embargo, no hay ningún marco regulatorio de protección al usuario en este proyecto de ley de reordenamiento ferroviario. Eso es algo necesario –y así lo planteamos en nuestro proyecto alternativo– para que se definan claramente cuáles son las obligaciones y derechos de cada uno de los actores del Estado.

En cuanto al control, en el proyecto que se ha enviado se presenta una definición laxa, y ésta es una de las críticas que formulamos. No se sabe bien quién controla y todo está en manos del Ministerio de Planificación Federal.

Hay que definir claramente cuáles son las obligaciones de los concesionarios y establecer cuáles son los procedimientos para la defensa de los derechos del usuario. Esto es algo que no aparece en el proyecto.

Tal vez muchos legisladores que apoyan esta iniciativa enviada por el Poder Ejecutivo lo hacen con buena fe, con esperanza y con expectativas. Creo que nadie en esta Cámara –y

los legisladores mucho menos— querrán que los ferrocarriles funcionen mal. Seguramente todos aspiramos a que haya una mejora en nuestro transporte ferroviario.

Muchos de nosotros usamos los subtes de Buenos Aires y todos aspiramos a tener ferrocarriles de pasajeros en el país. ¿Se puede lograr este objetivo con la ley que se propone? Definitivamente, no. Esta norma va a significar un nuevo tropiezo y una recaída en los errores y problemas derivados de la falta de política ferroviaria. No hubo una política en esa materia sino simplemente una actitud errática.

Las herramientas pueden ser buenas o malas. El hecho de crear dos sociedades, una administradora de bienes y otra operadora, no es ni bueno ni malo en sí mismo; lo importante es cómo se utilizan. Lo que criticamos del proyecto de ley es que todo el poder está en el ministro de Planificación Federal.

Este ministerio delega funciones en la CNRT pudiendo cambiar en el futuro las facultades de control.

A esas sociedades se les da la forma de sociedades del Estado y no se las somete a los controles que deben tener por el manejo de los recursos públicos. Me refiero a las leyes de obras públicas, de contrataciones y de administración financiera.

Se profundizan los problemas, que repetidamente son señalados por la Auditoría General de la Nación, respecto del manejo de estos miles de millones de pesos que se destinan al sistema ferroviario.

Además, el Congreso de la Nación pasa a un segundo plano. Nosotros jamás podremos discutir acerca de cuáles serán los recursos a aplicar ni de qué manera lograremos la reactivación del Ferrocarril Belgrano, al que recién aludió la señora diputada.

Usted, señor presidente, ha sido gobernador de mi provincia; hemos participado de muchas reuniones y anuncios en relación con la posibilidad de reactivación de ese ferrocarril, que es estratégico para el desarrollo del país. Nos han destruido los ferrocarriles. Por ejemplo, el Ferrocarril Belgrano tenía más de 10 mil kilómetros de vías y transportaba más de 5 millones de toneladas por año; hoy transporta poco más de 600 mil. Es mentira, es falso que con este proyecto de ley podrá reactivarse el Ferrocarril Belgrano.

No basta con buenas intenciones ni con los recursos de los que se dispone —me refiero a esos más de 2 mil millones de pesos previstos en el presupuesto 2008 y al monto que ya se ha pagado— para que haya buenos resultados.

Voy a leer titulares que aparecieron en los diarios. “Kirchner en Tucumán reabrió los talleres de Tafí Viejo”, 1° de octubre de 2003. Por allí debe haber algún diputado de Tucumán, por ejemplo, Vargas Aignasse. ¿Saben los señores diputados lo que eran los talleres de Tafí Viejo? En verdad, en su momento me alegré muchísimo cuando el presidente dijo que iba a reabrir esos talleres, y para ello dispuso una partida de un millón de pesos. Después, nada, porque el Ferrocarril Belgrano, que es el que debe consumir el trabajo de los talleres de Tafí Viejo, no recibió los recursos que necesita. Ahora está percibiendo algún subsidio —porque hay una nueva sociedad que está operándolo, en forma transitoria—, pero para el pago de sueldos. Es decir que los talleres de Tafí Viejo siguen siendo una deuda, a pesar de la intención presidencial.

El 19 de mayo de 2006 leíamos el siguiente titular: “Se viajará gratis en tren y en subte”. Este es un anuncio de campaña.

El 14 de octubre de 2003: “Reactivan el Ferrocarril Belgrano”. Esto lo decía el ministro de Planificación, De Vido, en Tucumán. Otro título: “Buscan capital privado para el Belgrano Cargas”. Nosotros, como legisladores de la oposición, participamos en la Casa de Gobierno de anuncios respecto de la reactivación del Ferrocarril Belgrano. A pesar de la decisión presidencial lamentablemente, eso no pudo concretarse.

En noviembre de 2003 se decía que “La demorada reactivación del tren a Posadas se concretará el viernes”. Incluso hubo una publicidad televisiva del gobierno de la Nación, en la que como signo de su política ferroviaria mostraba que teníamos un tren de pasajeros —“El Gran Capitán”— de Posadas a Capital Federal, aunque en realidad nunca pudo realizar el viaje en menos de dos días.

¿Por qué pasa esto? Podemos hacer mención de informes de la Auditoría General de la Nación con los que cuenta el gobierno. Por otro lado, la CNRT —es decir, el propio organismo regulador del transporte— ha formulado obser-

vaciones advirtiéndole acerca de los incumplimientos del concesionario, que está desde hace muchos años. Aún no sé qué ha pasado, pero se ha firmado una addenda para la renegociación del contrato de una concesionaria que jamás cumplió con su cometido. Tanto se deterioraron las vías del ex Ferrocarril General Urquiza que “El Gran Capitán” demoró dos días en unir Posadas y Buenos Aires, noticia esta que apareció junto con el anuncio del tren bala.

El 19 de febrero de 2004 se publicó un artículo bajo el título “Proyectan obras en trenes por 300 millones de pesos”. Kirchner, en sus declaraciones —que a nosotros nos pusieron contentos—, decía: “Es una decisión irrevocable que la Argentina vuelva a tener un sistema de ferrocarriles al servicio de todos los argentinos”. Esto lo afirmó en el Salón Blanco. Compartimos centralmente estas decisiones. Kirchner dijo que los resultados del viaje a China fueron óptimos; parece que fue una broma porque no pasaba nada con los chilenos...

“El Estado retoma los trenes de pasajeros de larga distancia” dice el periódico del 29 de septiembre de 2004. Obviamente se trata de anuncios importantes que sin duda son acompañados por el conjunto del pueblo argentino y cualquiera de nosotros. Nadie puede dejar de querer que en la Argentina volvamos a tener un servicio de ferrocarril como corresponde a un país serio, moderno y con la extensión del nuestro. “El Estado invertirá 164 millones de pesos en trenes de larga distancia” se anuncia el 9 de noviembre de 2004. China invertirá 20 mil millones de dólares; lo que no sucedió. Podríamos citar otros anuncios. Por ejemplo: “Solicitan a legisladores nacionales que gestionen la reactivación del Ferrocarril Belgrano”. Estoy seguro de que en todas partes, en las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y La Rioja, la sociedad civil y los actores de la vida económica de dichas provincias están solicitando a los legisladores la reactivación de los ferrocarriles.

De modo que tenemos grandes anuncios de Kirchner y muchos recursos gastados, más de 4 mil millones de pesos en los últimos tres años; pero, ¿cuáles fueron los resultados? Para ello recomiendo la lectura que se encuentra publicada en una página de Internet. Como los señores diputados saben, la Auditoría General

de la Nación, si bien tiene rango constitucional, depende del Congreso. En la página de Internet que menciono se publican los informes sobre las distintas funciones del Estado y cómo se aplican los recursos.

El informe 530/04 señala respecto del manejo de los subsidios del SIFER, es decir, de esos cientos de millones de pesos que se reparten a las concesionarias ferroviarias, que no se han provisto evidencias que acrediten por parte de los beneficiarios las condiciones para hacerse acreedores de esos subsidios, no obstante haberse hecho los pagos. En lo que respecta al SIFER —ésta era una crítica muy puntual a la Secretaría de Transporte— señala que la mencionada secretaría ordenó el pago a pesar de los informes de la CNRT y de la Subsecretaría de Transportes Ferroviarios por el incumplimiento de los concesionarios de sus obligaciones para ser acreedores a tales subsidios.

Este informe —530/04— motivó la redacción de dos dictámenes diferentes por la Comisión Mixta Revisora de Cuentas, que no llegaron a tratarse en este recinto.

El informe 639/05 se refiere a la evaluación de la gestión de control de la ex línea San Martín, el ferrocarril que estaba a cargo de Taselli, a quien se lo sacaron por sus reiterados incumplimientos, y que hoy es manejado por Ugofesa, una asociación del resto de las empresas concesionadas.

Los comentarios hechos sobre ese informe reflejan que la ejecución de los gastos no se ha realizado de acuerdo con las reglas de la buena y sana administración. ¿Cómo es el sistema? Hay una resolución 115/02 que se aplicó en el 2003, por una emergencia, que permitía gastos en temas de obras secundarias sin llamar a licitación; se hacían simplemente por un concurso.

Ahora bien, están utilizando esa misma resolución para hacer obras de infraestructura por 100 millones de pesos con concurso de precios. Recordemos que siempre hay una empresa vinculada a la concesionaria, hay dos oferentes más y la CNRT no tiene posibilidades de controlar si lo que se está cotizando es lo correcto. Así es como se va la plata; estamos hablando de 100, 80, 70 millones de pesos.

Después, voy a comentar el informe 726/05 donde se analiza cómo Ferrovías compró 120

coches o se adjudicó la remodelación de algunas estaciones. De este modo podrán advertir las observaciones efectuadas a raíz de los incumplimientos y también de la falta de criterio para cuidar los recursos públicos, que evidentemente deben estar destinados, según las palabras y promesas presidenciales, a cumplir con los anhelos del pueblo argentino y también de esta Honorable Cámara, en lugar de ir a parar a los bolsillos de algunos inescrupulosos.

En el informe 639/05 se señala que se ejecutaron gastos por más de 2 millones de pesos que no contaban con la autorización de la Secretaría de Transporte y estaban excluidos del acuerdo. También se ha verificado la inobservancia de procedimientos adecuados en la gestión de contratación tendiente a garantizar la concurrencia y la igualdad de oferentes; se realizaron contrataciones de bienes y servicios sin el concurso de precios y las rendiciones de cuentas no exponen toda la información requerida por el acuerdo.

En lo que respecta al aspecto legal del acuerdo, la Secretaría de Transporte nunca dictó el régimen de penalidades, incumpliendo con el artículo 9º. Es decir que la Secretaría de Transporte tampoco hace los deberes como para que podamos penalizar a las empresas concesionarias que no cumplen con las obligaciones.

Para que tengamos una idea de lo que sucedió con el ex Ferrocarril San Martín, el 36,8 por ciento de las estaciones de la línea está en deficiente estado de conservación y limpieza, mientras que el 42 por ciento se encuentra en un estado general deficitario. Esta es una de esas concesiones.

Si nos fijamos lo que dice el informe 127/05 de la Auditoría General de la Nación respecto de Metrovías, observamos un relato parecido: deterioro en la calidad de los servicios, pérdida de significación en el índice global de calidad, la CNRT no posee manual de procedimientos aprobado para ejercer los controles, la cantidad de controles carece de significación respecto del universo, no hay régimen sancionatorio, etcétera. O sea que la Secretaría de Transportes no ha cumplido con su obligación. Es importante que la CNRT revise la metodología de gestión para que el control sea apropiado y oportuno a fin de inducir al concesionario a cumplir con sus obligaciones, a dar una mejor calidad de servicio.

All Mesopotámica, América Latina Logística Mesopotámica, que tiene la concesión del ex Ferrocarril Urquiza, la vía por donde viene “El Gran Capitán”, tiene la garantía del contrato vencida desde el año 2002. Además, desde el 26 de octubre de 2000 no tiene seguro de responsabilidad civil; no se paga el canon desde 1996; tampoco se paga el 30 por ciento que debe destinarse al sistema de seguridad social y nunca se hizo inventario. Cuando se hizo cargo de la concesión no hizo inventario, con lo cual no podemos saber ahora qué nos va a devolver si se le quiere rescindir el contrato.

Tampoco se cumple con los indicadores de gestión; jamás se alcanzó a cumplir con el 10 por ciento de las inversiones comprometidas, mientras que el mantenimiento se ha reducido en un 45 por ciento: cayó de 2.751 a 1.436 kilómetros de vías transitables.

En lo que respecta a los promedios, podemos decir que el ramal Basavilbaso-Concordia —aquí hay gente que puede dar fe de esto—, cuyo recorrido es de 182 kilómetros, se hace en cinco horas con 36 minutos, lo que significa un promedio de 32,5 kilómetros por hora. La velocidad media ponderada de “El Gran Capitán” era antes de 91,6 kilómetros por hora, mientras que ahora es de menos de 50. Por eso existen esos viajes de dos días. Sólo el 55 por ciento de las locomotoras que se entregaron en su momento están en operación.

El informe 726 es muy ilustrativo porque hace una descripción general de cómo se están dilapidando los recursos de que dispone el gobierno de la Nación.

No me voy a extender más porque seguramente debe estar por concluir el tiempo de que dispongo, aunque el señor presidente va a ser contemplativo porque conoce la teoría de la relatividad, que dice que el tiempo no es absoluto, sino que depende de la posición del observador. Para mí, todavía me falta tiempo.

Sr. Presidente (Fellner). — Yo conozco la teoría del redondeo, señor diputado. (*Risas.*)

Sr. Nieva. — También la conozco.

El proyecto que el oficialismo quiere aprobar no va a resolver los problemas que tenemos hoy. Nosotros hemos presentado un proyecto alternativo. Entendemos que debe haber un marco regulatorio. En esto seguramente coincidirá el

señor diputado Recalde. Es elemental que haya un marco regulatorio donde se definan derechos y obligaciones. Esto no está en este proyecto. ¿De qué reordenamiento hablamos, si no figura en el proyecto?

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Nieva. — Por otra parte, deben existir controles. En estos informes que están a la vista se puede concluir rápidamente que esos recursos de los que dispone el Estado no van a destinarse, como corresponde, a un mejor servicio para los usuarios.

Estamos de acuerdo: puede haber una sociedad ferroviaria para que opere cuando se recupere una concesión, pero debemos ponerle controles. No debe ser el “viva la Pepa” que hoy tenemos.

¿Qué pasa con las actuales concesiones? En este contexto, con este contrato, el superministro De Vido pasa a asumir la facultad de la UNIREN. La ley de emergencia, la 25.561, estableció un sistema de renegociación de contratos por el cual la unidad de renegociación, la UNIREN, analiza los contratos, recaba las informaciones, luego la cuestión llega al Congreso, pasa por una comisión y finalmente el Congreso tiene que dar la aprobación.

Sin embargo, de todo lo señalado, ahora nada de eso ocurre. La cuestión no está clara, porque con esta ley todo va a manos del ministro de Planificación.

No es lo que corresponde. El artículo de las unidades regionales es una mentira. Señores diputados: es una mentira. ¿De qué unidades regionales estamos hablando si todo lo maneja el ministro De Vido? El va a definir qué se hace y qué no.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — La Presidencia advierte al orador que ha vencido su término.

Sr. Nieva. — Ya concluyo, señora presidenta, pero lo lamento porque el tema da para que hable media hora más.

Quiero referirme a la cuestión del tren bala. Fíjense que aquí se ha hablado de hacer el tren bala y me pregunto quién discutió la decisión del tren bala. ¿Dónde se analizaron las conveniencias del tren bala? ¿Está bien hecha esa licitación?

Quiero comentar a los señores diputados que nosotros hemos hecho presentaciones judiciales, porque no se ha hecho una licitación transparente. La cuestión la hemos llevado a Tribunales junto con los senadores Morales y Sanz y el diputado Giubergia.

Estamos objetando el procedimiento llevado a cabo para tomar una decisión que no se compeadece con lo que necesitamos. Porque necesitamos que la gente cuente con buenos servicios. Dios quiera que algún día el país tenga trenes de alta velocidad, pero no será de esta forma. Seguramente tampoco será con esta ley.

No debemos olvidar que el gobierno de la actual presidenta cuenta con el mismo secretario de Transporte. Espero que ese secretario de Transporte —me parece una ilusión vana— algún día concurra al Congreso para explicar en la comisión sobre los distintos problemas que tiene el transporte en general y el ferroviario en particular.

Nosotros propiciamos otro proyecto que a nuestro entender resuelve los problemas. Por supuesto, la mayoría votará su proyecto, y quiero reiterar que no es ésta la ley que necesitamos para devolver a la gente el servicio de trenes que merece. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires, quien compartirá su término con el señor diputado Cuccovillo.

Sra. Quiroz. — Señora presidenta: voy a compartir el tiempo del interbloque Coalición Cívica - Partido Socialista con el señor diputado Cuccovillo.

De todas maneras, voy a ser breve porque coincido con la mayoría de las críticas que se plantearon puntualmente en relación con el tema ferroviario en general.

También tengo que decir que voy a compartir esta serie de buenas intenciones que ha planteado la señora miembro informante del dictamen de mayoría y presidenta de la Comisión de Transportes.

Voy a ser breve: quiero decir que hay tres o cuatro cuestiones que significan un punto de partida en las posiciones que defendemos a lo largo de nuestra vida, y es necesario plantearlas para que la memoria dé cuenta en algunos momentos de lo que más allá de las buenas

intenciones podemos concretar como personas, como ciudadanos, como militantes y como dirigentes políticos.

Nosotros venimos defendiendo el transporte ferroviario desde las peores épocas. Sabemos que el transporte ferroviario de pasajeros y de carga es quizás el mejor aporte que puede hacer una política de Estado dada la extensión geográfica de nuestro país y la necesidad de traslado de las grandes ciudades a los pueblos, así como la de optimizar recursos y minimizar costos permanentemente, aun en una situación de crecimiento económico como la mentada.

Asimismo, quiero señalar como punto de partida que nosotros en la calle, en nuestras organizaciones, en nuestros partidos políticos, nos opusimos a la entrega de los bienes y de las empresas del Estado. Hemos denunciado la perversión planificada sistemáticamente en los años 90 en relación con los bienes de los argentinos que partía de la despriorización, seguía con el desfinanciamiento y terminaba con el moño de la entrega. Hemos militado en esa dirección en las calles junto a los trabajadores y a gran parte de la sociedad, no toda –es cierto– porque otra parte de la sociedad aplaudía el montaje de este escenario. Discutimos y rebatimos la teoría del derrame. Nunca pensamos que achicar el Estado significara agrandar la Nación. Algunos sí lo creyeron.

Actualmente, en esta coyuntura, nos estamos volviendo a encontrar con la necesidad de revisar algunas cosas que se hicieron. Es indispensable que todos nos hagamos responsables. Creo que a partir de algunos datos históricos queda absolutamente claro que nuestra posición apunta a que es totalmente necesario que el Estado retome el control del sistema ferroviario, pero estamos hablando del Estado en representación de los ciudadanos, no de un ministerio, y menos aun de un único ministro que excluyentemente asume todas las funciones y atribuciones a poner en práctica, según la letra del proyecto presentado, que tiene que ver con estas dos empresas de recomposición del sistema ferroviario.

Precisamente, cuando nos damos cuenta de tanta concentración de atribuciones advertimos también la trampa de un discurso que puede ser hipócrita. ¿Por qué? Porque cuando vemos que dos empresas del Estado colisionando en su aplicación con la ley de sociedades del Estado

y con la de sociedades comerciales, con esta concentración de atribuciones en un solo lugar sin participación de las provincias, sin instancias que recaben información por las demandas de las provincias, sin instancias de control sobre las posibles concesiones, rescisiones de contrato y nuevas habilitaciones –funciones que están concentradas–, sin ningún marco regulatorio, sin estatutos, sin ninguna pauta, y sin planes o programas de financiamiento, ahí es cuando advertimos la brecha tan grande que hay entre el discurso y la práctica. Por eso hablamos de la hipocresía del discurso.

Entendemos que este proyecto, junto con muchas situaciones que se vinieron dando en los últimos tiempos, como lo que sucede con el mercado de combustibles, con la falsa argentiniización de YPF, con el mercado eléctrico, con el intento permanente de concentración de los ejes centrales más importantes de la vida del país, está hecho a la medida de la consolidación de un modelo patrimonial concentracionista. Y aclaro que pido disculpas a Pilar porque ella planteó el modelo concentracionista en otro tiempo, en otro contexto histórico y para significar no precisamente esta situación sino situaciones mucho más terribles. Quiero dejar aclarado esto.

Esta iniciativa aporta a un modelo patrimonial concentracionista, de la misma manera que los hechos que se han dado en los últimos tiempos.

Entonces, queda claro que defendemos el sistema ferroviario y que nuestra voluntad o decisión es que el Estado retome el control de él. También queda claro que debe existir la suficiente transparencia, los suficientes controles y la suficiente participación constitucional del Parlamento nacional en los controles del Ejecutivo.

Coherentes con todo ello y conscientes de la responsabilidad que nos cabe como integrantes de este cuerpo y además como oposición, vamos a rendir cuentas a la ciudadanía por la defensa de sus intereses y de sus bienes, por los que debe velar el Estado, y no vamos a ser cómplices de una nueva entrega. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Cuccovillo. – Señora presidenta: por lo escuchado hasta el momento, seguramente partimos de un diagnóstico similar. Creo que la ma-

yoría de nosotros coincidimos en que el sistema ferroviario atraviesa una situación de extrema gravedad. Pero el problema de los ferrocarriles se arrastra casi desde su nacimiento.

El ferrocarril estructurado como un medio para retirar las riquezas de nuestro país y llevarlas hacia el puerto tuvo un impulso inicial en el siglo XIX, donde se llegó a tener 16 mil kilómetros de vías férreas; en los primeros treinta años del siglo XX se pasó a tener 38.900 kilómetros de vías férreas, y en el año 1960 llegamos a tener 43.923 kilómetros de vías férreas. Con esto vemos que de alguna manera el ferrocarril formó parte del crecimiento y desarrollo de nuestro país.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sr. Cuccovillo. — Cabe recordar que en dos días se va a cumplir un importante aniversario, que quizá se junta con otros dos que se cumplieron esta semana concernientes a dos padres de la patria. Me refiero al 25 de febrero y al 27 de febrero, con el nacimiento del general San Martín y el izamiento de la bandera. El 1° de marzo se cumple un nuevo aniversario de la nacionalización de los ferrocarriles.

Ya desde el día siguiente al de la nacionalización de los ferrocarriles comenzaba una prédica en su contra por parte de los intereses ajenos al país, que dilapidaron a la Nación.

El ferrocarril siguió creciendo hasta el año 1960, pero ya en ese período el gobierno de entonces, asimilando el plan Larkin, comienza a enfrentar al ferrocarril con los intereses de las industrias automotriz, del caucho y del petróleo. Así se empiezan a cerrar ramales ferroviarios entre las décadas del 60 y del 70, dejándose a un lado 5 mil kilómetros de vías férreas. De alguna manera ese camino sigue su curso.

Como se puede observar, desde su nacimiento carecemos de un proyecto integral del sistema ferroviario argentino. Hoy, encontramos carreteras a escasos metros de vías férreas, compitiendo entre sí y dilapidando recursos que no nos sobran. También vemos extensiones de subte al lado de recorridos ferroviarios, sin una debida integración.

Nos planteamos el soterramiento de toda una línea, liberando terrenos riquísimos y tentadores para cualquier emprendimiento inmobiliario,

pero sin una previa y consensuada planificación que beneficie a los vecinos, a los habitantes y al Estado.

No nos planteamos playas de transferencia y mejoramiento de todo el sistema de transporte, a fin de desalentar el uso del vehículo en forma individual, el que entorpece el tránsito, contamina y dilapida recursos.

Tampoco abordamos debidamente la conformación e integración de un ente metropolitano, que debería surgir de medidas conjuntas entre la Nación, las provincias y el municipio, a fin de beneficiar los intereses de los habitantes y mejorar las políticas públicas.

Analizamos este proyecto en el marco que he descrito. El otorgamiento en concesión a empresas privadas de los ferrocarriles estatales en la Argentina durante la década del 90 respondió a la incapacidad del gobierno para mantener y operar el sistema ferroviario en el contexto de una crisis fiscal.

Este proceso estuvo signado por una concepción claramente improvisada y neoliberal, argumentando el enorme peso que el pago de los subsidios implicaba en el déficit fiscal. Así se desmanteló la empresa estatal ferroviaria, que de alguna manera el general Perón nacionaliza en 1948 y coloca como una bandera importante de la nacionalidad.

La participación privada no realizó las inversiones para modernizar el servicio, ocasionando fuertes daños a la infraestructura y la obsolescencia del material rodante, como también el levantamiento de una gran cantidad de ramales que cumplían una función social y estratégica para el desarrollo económico de innumerables regiones de nuestro país.

Quizá voy a disentir en cuanto a la cantidad de vías férreas, que creo que hoy han disminuido notablemente. En el período de la década del 90 se deterioraron algo así como 27 mil kilómetros de vías férreas. Por lo tanto, hoy no pasaríamos las 30 mil.

La consecuencia directa de aquella decisión implicó la pérdida de un resorte fundamental de la economía moderna para el transporte de pasajeros y carga, la acumulación de ganancias extraordinarias para las empresas concesionarias próximas al poder y la pérdida en cantidad y calidad de servicios para los usuarios.

El 15 de mayo del año pasado hubo un día de furia en Constitución. Fue la fiebre que evidenció que la crisis del sistema ferroviario continúa tal como en la década del 90. Por un lado, en las deficientes condiciones de privatización antes mencionadas, y por otro, por la persistente incapacidad del gobierno ya no para gestionar sino simplemente para regular la actividad. Sólo fue la gota que desbordó el vaso de la paciencia de los usuarios cansados de atropellos y malos servicios.

Se trae para consideración del cuerpo un proyecto presentado el 31 de mayo de 2007 en el Senado, dos semanas después de estos acontecimientos. Permítanme pensar –tengo algunas dudas– en la existencia de un grado de improvisación temerario, más próximo a grandes anuncios mediáticos que a verdaderas soluciones.

Es nuestra intención, en este debate, colaborar desde nuestra perspectiva con la solución de este problema, porque el fracaso de la política ferroviaria de la República Argentina, es el fracaso de todos.

El transporte ferroviario se encuentra hoy al margen del crecimiento del país. Para demostrarlo sólo es necesario comparar el crecimiento económico medido a través del PBI a precios constantes de 1993 y la cantidad de pasajeros transportados en el área metropolitana.

Mientras la economía creció entre 2002 y 2006 el 40 por ciento, la cantidad de pasajeros transportados sólo mejoró el 22,40 por ciento para igual período, con el consiguiente aumento de actividad del transporte automotor. Mientras que la riqueza del país era 14,73 por ciento mayor en 2006 respecto del mejor año antes de la crisis de 1998, el transporte ferroviario de pasajeros transporta un 9,67 por ciento menos que en el mejor año previo a la crisis de 1998/1999.

Podemos concluir que el transporte de personas en general se ha visto agravado por su mal funcionamiento en la República Argentina. Además subsidiamos no sólo a la empresa privada ferroviaria, sino también a la de transporte automotor de pasajeros, mediante mecanismos poco claros y arbitrarios.

Los socialistas estamos a favor de la posibilidad de la prestación por parte de empresas

estatales del servicio de transporte de pasajeros, y es por ello que pretendemos marcar los errores dentro de este proyecto, y aportar a mejorar lo que hoy discutimos. Estas son políticas de Estado a favor de la calidad de vida de los que más necesitan.

El proyecto ignora que el problema del manejo de pasajeros y de carga en la economía moderna requiere de la interacción y planificación que involucre a los distintos medios de transporte, coordinando unos con otros de forma que el sistema de transporte merezca ser llamado como tal. Es imposible no relacionar la alta congestión de las distintas vías del transporte automotor de pasajeros y carga sin reconocer el fracaso de la política ferroviaria. Es por ello que resulta inapropiado tratar este tipo de proyectos en un permanente estado de emergencia económica y con la CNRT intervenida desde el año 2001.

Asimismo, la existencia de dos empresas para la prestación de un mismo servicio de transporte sólo generará incentivos para que una de ellas responsabilice a la otra respecto de las cosas que no funcionen bien. Se quiebra la unidad de empresa disociando los costos de la recaudación y los subsidios, con la previsible pérdida de eficiencia.

El problema central de la actividad ferroviaria en la Argentina es la falta de inversión apropiada en la actividad y un adecuado gerenciamiento estatal a favor de la calidad y la eficiencia del servicio debidamente enmarcado en un plan de políticas públicas respecto del movimiento de pasajeros y cargas en el espacio del territorio nacional. Ese plan debe tener en cuenta un proyecto de país inclusivo de las regiones más desprotegidas y que se vieron fuertemente perjudicadas por las políticas implementadas en la década de los 90.

Es imprescindible el compromiso político del gobierno para retomar la iniciativa estatal en el transporte ferroviario. Las directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria deben direccionarse hacia la reforma del sector y el desarrollo del nuevo modelo ferroviario a resguardo de la competencia del transporte automotor y a favor de la complementariedad entre este y otros medios de transporte.

El ferrocarril debe promocionarse como medio principal en los corredores más importantes

y así facilitar la accesibilidad del conjunto del territorio y el establecimiento de una red de altas prestaciones diseñada sobre todo para el tráfico mixto.

La reducción del tiempo total del viaje en el transporte ferroviario interurbano debe ser uno de los ejes de trabajo para esta planificación. El aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de carga en media y larga distancia permitirá un alivio en las congestionadas vías de transporte automotor.

Temas como la definición de una red ferroviaria de carga, la mejora en el nivel de seguridad del transporte ferroviario, la definición de un sistema de mantenimiento integral y preventivo de la red ferroviaria y el establecimiento de planes de conservación y modernización de la red ferroviaria, no figuran claramente expuestos en la presentación que hoy estamos analizando.

Es necesaria la definición de las grandes actuaciones en el medio urbano para mejorar la inserción del ferrocarril, buscando la mejor conectividad con el resto de los medios de transporte.

En el aspecto institucional se debe promover una mayor participación en la gestión de las provincias, los municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En tal sentido, el proyecto concentra facultades en el Ministerio de Planificación pero nada dice respecto de la necesaria coordinación a través de órganos como el ECOTAM, Ente Coordinador del Transporte Metropolitano. Se desprende del proyecto que el Ministerio de Planificación acumula funciones de aplicación, regulación, control y fiscalización, que contradicen la teoría sobre la buena regulación de los servicios públicos, ya que estas funciones deben ser ejercidas por distintos actores.

Se deberán establecer horizontes temporales intermedios para el desarrollo del plan; asimismo, la puesta en valor del patrimonio público de las líneas cerradas o en desuso, que en el pasado demostraron ser un elemento crítico para el desarrollo regional.

Todo lo dicho evidencia que temas como el que hoy nos ocupa requieren, para arribar a soluciones duraderas, el consenso y el diálogo, por lo que este proyecto que claramente promueve una mayor discrecionalidad en las negocia-

ciones, va en el sentido opuesto al requerido. Los argentinos no podemos seguir repitiendo errores en política ferroviaria que mantengan el servicio en condiciones de prestación similares a la década del 90.

Por lo expuesto, desde el bloque del Partido Socialista, adelantamos nuestro voto negativo a esta iniciativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Serebrinsky. – Señor presidente: el bloque de la Concertación Plural va a acompañar el proyecto de ley en tratamiento, sobre la base del trabajo realizado con nuestros asesores; ello, además, por decisión política y por coincidir con el diagnóstico realizado por muchos de los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra en relación con la situación del ferrocarril. Vamos a apostar al futuro, luego de tantos años de escuchar que el Estado no era capaz de hacer absolutamente nada.

Se están creando dos sociedades del Estado, que deberían ser emblemáticas, pues se recupera el rol que él tiene en la sociedad como mediador y no sólo como medio intermediador del mercado. Realmente, entendemos que estamos frente a la oportunidad del progreso bien entendido. El funcionamiento del ferrocarril es una herramienta fundamental para la Argentina que estamos viviendo. Seguramente todos anhelamos que en el país funcionen las economías regionales y se produzca la integración de todos los sectores.

Si los diputados, componentes de los diferentes sectores políticos, en nuestras provincias, en nuestros lugares de origen preguntáramos a cualquier productor o chacarero o usuario o vecino si está conforme con el funcionamiento del ferrocarril, obtendríamos una misma respuesta en cada punto de la Argentina. Por ello, entendimos que debíamos hacer algo. El proyecto es perfectible, como todas las cosas; pero lo peor que nos puede pasar es que no hagamos nada, como sucedió durante mucho tiempo en la Argentina.

He escuchado argumentos sólidos e importantes respecto del control de las empresas concesionadas. Si vamos a dar de baja a tales concesiones, ¿quién ser hará cargo? ¿Las empresas deberán volver a ser concesionadas? Allí

debe estar el Estado; si no, quedárselas. Por eso, se crea una sociedad del Estado de servicios.

Aquí muchos dicen defender los intereses de las provincias. En muchos casos se traspasaron ramales a las provincias, pero no se les dieron a éstas los recursos necesarios para ello, cuando se sabe que deben atender otro tipo de prioridades como la seguridad, la educación, la salud. Esto formó parte del desguace de los ferrocarriles argentinos, fruto de un proyecto de planificación que destruyó las economías regionales. Es cierto que hace cinco años nada había para exportar ni vender, ni se abrían industrias ni había fuentes de trabajo.

Necesitamos esta herramienta para una Argentina que está apareciendo como diferente. El ferrocarril debe ser complementario del transporte, y en eso coincidimos; no es competitivo con otras fuentes de transporte, pero evidentemente resultará estratégico en el futuro.

Muchos integrantes del pensamiento liberal y conservador de la Argentina, que viven mirando hacia el Norte, tendrían que ver lo que pasó en su propia madre patria cuando decidieron que tenían que ser complementarios y sostuvieron una red de ferrocarril en un país como Estados Unidos. Asimismo, elaboraron un proyecto complementario por el que en muchos casos el ferrocarril generó más trabajo para aquellos integrantes de las flotas de camiones con los que actuaban en forma conjunta.

Estamos convencidos de que tendremos las herramientas adecuadas para corregir en el futuro lo que eventualmente sea necesario. Siempre existe la posibilidad de elaborar una ley, modificar o pedir informes o efectuar denuncias, lo que no podemos es perder esta oportunidad histórica que nos toca vivir. Es necesario que hagamos un gran esfuerzo. Debemos ser absolutamente sinceros; seguramente esto es materia opinable y puede ser modificada o mejorada, pero esta oportunidad histórica es única y estamos dispuestos a acompañarla.

Más allá de las críticas que puedan efectuarse, ninguno de nosotros nació de un repollo. Todos en algún momento, por omisión o por formar parte de algún gobierno –porque venimos de la actividad política– fuimos cómplices silenciosos de lo que pasó con los ferrocarriles en la Argentina. Prejuizar lo que sucederá no corresponde. Lo que haya que corregir seguramente lo

haremos; en este sentido, ustedes me conocen y también conocen a muchos de los integrantes de esta Honorable Cámara.

Nos gustaría que la Comisión Nacional de Regulación de Transporte funcione a pleno; en el Poder Legislativo nos gustaría contar en algún momento con los estatutos de estas sociedades del Estado; nos gustaría saber cuál será la participación real de los usuarios de acuerdo con el artículo 42 de la Constitución Nacional. Coincidimos en todos estos aspectos y disponemos, como legisladores, de las herramientas necesarias para solicitarlo cuando lo creamos conveniente, pero ello no justifica –reitero– que demoremos más la implementación de un plan estratégico.

El tema energético en nuestro país no es menor como tampoco lo es el ferrocarril en un país como el nuestro donde comienzan a aparecer problemas por su desarrollo y crecimiento y no debido a los índices de desocupación, y falta de trabajo y energía.

Algunos hablan de la inversión que hay que efectuar; sólo el Estado puede hacerla. Hace unos años escuchaba repiquetear en mis oídos a un periodista jefe de la oposición durante muchos años que decía que se invertía un millón de dólares en ferrocarriles por día. ¡Miren en lo que terminamos por no hacerlo! Lo importante no es la ecuación sino que el país crezca y se desarrolle.

También se dijo que todo esto se debe al *boom* de la soja. Ahora tenemos un gran crecimiento industrial porque el ferrocarril genera dicho crecimiento. Recordemos que ya no se fabrican rieles de acero, por ejemplo. Algunos señores diputados se refirieron a los talleres que actualmente están cerrados y que generaban trabajo y mano de obra genuina para miles de argentinos.

Eventualmente estamos decidiendo que preferimos subvencionar la producción, el crecimiento y el trabajo en lugar de la pobreza, la desocupación y otro tipo de planes. Esta es una realidad, y en ese sentido todos debemos hacer un gran esfuerzo; no podemos quedar mirándonos el ombligo.

Estoy seguro de que también nos critican –lo digo como marplatense– porque la señora presidenta habló del tren bala. Es estratégico para la

Argentina porque nuestro país crece en turismo. Es una industria fenomenal de crecimiento aquí y en todas partes del mundo. También el turismo se maneja por ferrocarril. ¿Quién se atrevería con el crecimiento de turismo internacional que tenemos a subir a un turista a uno de los ferrocarriles que están funcionando actualmente en nuestro país? Este es un desafío que vale la pena encarar.

Seguramente, estaremos atentos pues nuestra función es controlar y denunciar si es necesario, pero de lo que no me cabe duda es de que lo más importante de un legislador es que defienda el interés común, respete a los usuarios y contemple la posibilidad de que el progreso no sea una cuestión dialéctica sino de acción, ya que debe llegar a cada uno de los rincones de la Argentina. Seguramente, el ferrocarril tiene reservado un lugar de privilegio en este sentido.

Por otra parte, creo que coincidimos en el diagnóstico de muchas cosas, pero queremos acción. Queremos una Argentina que vaya hacia adelante, que genere puestos de trabajo, que sea capaz de llevar su producción al mundo y que ofrezca calidad de vida.

El otro día hablaba con algunos compañeros del gremio ferroviario, quienes nos decían: “Nosotros planteamos ingenuamente desde el corazón que donde había una estación había un pueblo, y ellos nos hablaban con ecuaciones económicas”. ¿Ahora les venimos a hablar de ecuaciones económicas, después de veinte años de frustración y de muchos más en los que el ferrocarril se ha venido achicando? Hoy necesitamos esta herramienta fundamental y estratégica para el desarrollo de la Argentina.

Algún pensador dijo que sería estúpido querer obtener resultados diferentes haciendo siempre lo mismo. Nosotros nos debemos atrever al cambio y estar atentos a las posibilidades que nos brinda la coyuntura para nuestro país. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señor presidente: la verdad es que nosotros no queremos perdernos el tren de la historia. Se ha dicho que hay que aprovechar este momento, y nosotros lo queremos hacer. Pero tenemos una visión distinta en algunos temas.

Voy a ser muy breve. Creo que este proyecto presenta dos inconvenientes centrales. El primero es la elemental necesidad de separar a quien presta un servicio de quien lo controla. En este caso, el prestador del servicio y quien va a controlar cómo se presta es la misma persona: el ministro De Vido. Nos parece que esto es torpe como mecanismo regulatorio; es una garantía de trabajo regulatorio. Ni siquiera podemos controlarnos a nosotros mismos ni dominar nuestras propias interioridades, entonces imagínense cómo se va a controlar el ministro a sí mismo como regulador y controlador. Varios diputados han expresado que éste es un defecto importante del proyecto de ley. Nosotros pensamos igual.

El segundo aspecto que consideramos importante es que estaba prevista en la administración anterior la posibilidad de conformar un ente tripartito para regular y controlar el transporte metropolitano conformado por Nación, provincia y ciudad, que son las jurisdicciones que intervienen en el tráfico.

Este ente tripartito ahora no se va a poder crear, y si se crea tendrá que modificarse lo que se apruebe porque tanto la prestación como la regulación y el control van a quedar en manos del Ministerio de Planificación Federal. Esto es una grave pérdida para el sistema y para que las provincias y jurisdicciones involucradas puedan disponer sobre su propio destino.

Por último, quiero mencionar que distintas organizaciones de la sociedad civil, encabezadas por Poder Ciudadano, han hecho un estudio muy detallado de este proyecto de ley y han propuesto algunas cuestiones que quisiera citar. Por ejemplo, dicen que en el artículo 16 del proyecto se establece que el Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos. A pesar de que el tratamiento de este proyecto lleva muchos meses nunca pudimos ver los estatutos.

Se hace la delegación al Poder Ejecutivo, y este grupo de ONG lo que propone es que se agregue que se sometan los estatutos previamente al procedimiento para la elaboración participativa de normas, que está reglado por el decreto 1.172/03.

Es una propuesta razonable y lamentablemente, me parece que no será aceptada porque creo que no se van a aceptar modificaciones, con lo que nos perdemos la oportunidad de hacer las

cosas bien. Me pregunto para qué las vamos a hacer bien si podemos hacerlas mal.

El otro tema es el del artículo 11, donde se habla de las contrataciones que estas sociedades del Estado van a realizar. La propuesta es que se agregue al artículo 11 que esas contrataciones deben hacerse de acuerdo con los principios generales que rigen las contrataciones públicas, que son los principios de legalidad, razonabilidad del proyecto y eficiencia en la contratación, promoción a los interesados para que no haya acuerdos o monopolios, la competencia entre oferentes, transparencia en los procedimientos, publicidad de las actuaciones, responsabilidad de los agentes y funcionarios públicos, igualdad de trato para los interesados y para los oferentes.

Esta es una propuesta francamente importante en materia de transparencia, aunque el tema de la transparencia se menciona en dos artículos adicionales, sin mayores especificaciones.

Por último, nos parece buena la propuesta de que se designen a las autoridades de las sociedades del Estado previa audiencia pública para que se puedan hacer observaciones a las propuestas que haga el Ejecutivo.

En definitiva nosotros no estamos en desacuerdo con la división de la economía ferroviaria en proveedores de infraestructura y prestadores de servicios. Nos parece que puede ser una idea razonable. No estamos en desacuerdo en que las sociedades sean del Estado en ambos casos y que se puedan concesionar servicios al sector privado.

Así que no vamos a hacer gala del mote de neoliberales que nos ponen encima a cada rato, que es una manera de decirnos “señores malos”, pero nos parece que lamentablemente nos perdimos la oportunidad de mejorar el proyecto con normas bastante obvias, sencillas y eficaces.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Albrisi. – Señor presidente: si el modelo económico y político de este gobierno necesita el comienzo de un plan de reordenamiento del sistema ferroviario, en medio de las condiciones favorables de la economía mundial hacia nuestro país y también de la enorme crisis de infraestructura generalizada que la Argentina tiene, el Frejuli no va a impedir que este principio de plan se lleve a cabo.

Hablo de principio de plan porque el reordenamiento ferroviario le queda grande, pues se trata de la creación de dos sociedades del Estado, una administradora de la infraestructura del ferrocarril del Estado existente o por crearse y otra operadora del servicio público de transporte de cargas comerciales y de pasajeros.

La miembro informante del dictamen de mayoría admitió que esta norma se inspiró en alguna ley de otros países. Sin duda, es así, ya que particularmente está inspirada en la ley de la Red Nacional de Ferrocarriles de España (RENFE). RENFE es una matriz parecida a la que actualmente se nos propone. Obviamente que no es una ley magra, sino que es una norma absolutamente desarrollada en todos sus sentidos, dado que tiene que satisfacer la integración del sistema ferroviario europeo. Tan así es que, revisando ambas normas, advertimos que hay artículos que son muy parecidos. No es que eso esté mal; está bien. Si se copia y ello sirve para modernizar, actualizar y mejorar el sistema, que es lo que hace falta, está bien.

Evidentemente, nadie va a negar la existencia de una crisis de infraestructura en nuestro país. Prueba de ello es que en esta misma sesión vamos a tratar un proyecto de ley en materia de promoción de inversiones en bienes de capital y en obras de infraestructura, y en el marco de esa misma norma que vamos a tratar están estrictamente marcadas como prioridades la red de infraestructura ferroviaria, con sus bienes de capital, y la red vial, que paralelamente son dos datos indispensables para el crecimiento económico de la República Argentina.

Por eso el Frejuli no se va a oponer a que este gobierno dé comienzo a este plan, si así lo quiere. Serán las sociedades del Estado creadas –la sociedad administradora y la sociedad operadora– las que generen mayor letra y mayores obligaciones. Lo que no queremos ver en el futuro es un nuevo fracaso. Tampoco deseamos ver una nueva situación que implique un nuevo fracaso, cuando pensamos que la Argentina debe retomar el camino ferroviario que tanta falta le hace. Esto lo digo en el marco del contexto que seguidamente comentaré.

Las sociedades del Estado, que son las operadoras, siguen estando en el marco del Estado. Por eso, no deben sentirse preocupados los diputados que tienen un pensamiento estatista.

Las sociedades que creamos deben cumplir estrictamente el rol de llevar adelante la tarea no poco importante a la que nos hemos referido. Pero en ese contexto del que hablaba tenemos el caso de otras sociedades anónimas con control absolutamente mayoritario del Estado, como es el caso de ENARSA. La controladora oficial de todas sus acciones es la señora presidenta de la Nación. Esa empresa ahora se ha distanciado de algunos objetivos, como consecuencia de algunas sospechas.

Para que sean apoyadas con credibilidad, las sociedades que estamos creando no deben recorrer el mismo camino.

Existe otro caso paradigmático, que es el de LAFSA –Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima–, que es una fachada. Se trata de una sociedad que no opera ni administra. Tal vez administrará algunos galpones, pero lo cierto es que no opera ni cubre.

En consecuencia, tampoco LAFSA –controlada mayoritariamente por el Poder Ejecutivo nacional, que es unipersonal y está a cargo de la señora presidenta– puede sorprendernos, en el marco del apoyo que le deseamos dar, con una nueva situación de esta naturaleza.

Apoyamos este proyecto de ley porque no queremos negar el comienzo de un plan. Vuelvo a señalar que la economía mundial es muy favorable, y nosotros necesitamos aprovechar multiplicadamente esos vientos.

Así como el capitalismo sin mercado es inocuo, también lo es el estatismo social sin un plan eficaz que se cumpla.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Basteiro. – Señor presidente: desde el bloque Encuentro Popular y Social adelante que vamos a votar favorablemente el proyecto de ley que estamos tratando.

Venimos trabajando sobre la situación ferroviaria desde hace mucho tiempo. Tanto en el año 2002 como en el 2004 presenté proyectos que hacían referencia a la necesidad de que el Estado tuviera un rol activo en la reorganización de los ferrocarriles en la Argentina.

El motivo por el cual hemos venido aquí a aprobar sin ningún pudor el proyecto en consideración es porque presenta semejanzas mayúsculas con los proyectos que presenté en esos

años con muchos diputados del bloque socialista y de varios bloques amigos. La proyección que se da con este proyecto que hoy estamos empezando a tratar es, precisamente, cortar con una historia que ha sido la de la destrucción, la de la desaparición del ferrocarril en nuestro país, un ferrocarril que –como bien expresan los fundamentos que en aquel momento señalábamos– fue ejemplo para Latinoamérica y el más desarrollado de América; allá por la década del 30 casi éramos la vanguardia en el mundo. En la década del 90 se aplicaron políticas de destrucción extremas.

No voy a desarrollar muchos de los fundamentos que podríamos señalar y hacer conocer a muchos señores diputados porque en este punto quiero solicitar su inserción en el Diario de Sesiones. Me alegra que muchos de estos fundamentos fueran utilizados para buscar argumentos, pero no quisiera que se presten a confusión.

Esos fundamentos y el proyecto pertinente fueron presentados con el firme objetivo de repudiar la política de destrucción de la década del 90 que se llevó a cabo en nuestro país y que, lamentablemente, posteriores gobiernos, específicamente el de la Alianza y también el del presidente Duhalde, nada hicieron para modificar.

Recuerdo –y lo hemos hablado con muchos dirigentes gremiales del ámbito ferroviario– las respuestas que recibíamos del secretario de Transporte, Kogan, en la época del gobierno de la Alianza, así como la posición que planteaba el ministro Bastos, más identificados con los sectores del poder, los sectores que eran beneficiados con la política de la década del 90, que con la necesidad que tenía el país de desarrollar una política inteligente, una política con intereses que por lo menos fueran nacionales o de reconstrucción de ese interés nacional.

Por ese motivo, principalmente, venimos a apoyar este proyecto, que es positivo. Todavía hay mucho por hacer; hay mucho para cambiar. Existen críticas muy concretas para poder establecer, sobre todo, cómo está funcionando hoy el ferrocarril, pero por primera vez desde hace mucho tiempo se presenta un instrumento que, como tal, puede ser bueno o malo. Desde una posición optimista y positiva respecto de lo que debemos desarrollar todos los argen-

tinios entiendo que el Poder Ejecutivo y los organismos de control del Estado van a tener armas para sacar la duda a muchos que hoy entienden que se dejan cuestiones importantes libradas al beneplácito de algún ministro o de algún secretario.

De hecho, vale destacar que muchos de los que hoy podríamos objetar este proyecto y no obstante acompañarlo sabemos que el organismo, el ministerio lógico para conducir o supervisar esta administración del ente ferroviario y la empresa operativa, es obviamente el Ministerio de Planificación a través de la Secretaría de Transporte. Es lógico y natural que ése sea el ámbito donde se diriman las políticas y la puesta en marcha de muchas de las políticas del Ejecutivo, y que incluso en algunos casos tenga potestades para actuar sobre los bienes de esas empresas, fundamentalmente porque uno conoce el modelo de lo que fueron las empresas del Estado. Provengo de una empresa que en algún momento estuvo en manos del Estado y que fue orgullo de muchos argentinos, como fue Aerolíneas Argentinas, y de la misma manera funcionaba Ferrocarriles Argentinos y la mayoría de las empresas del Estado, las que se regían por la ley 24.156, que es la que establece las condiciones de control para no abrigar temores acerca de cómo debe funcionar todo este proceso.

Si comparamos el proyecto que oportunamente presentamos con el que el Senado giró a esta Cámara, observamos que el modelo a seguir es más o menos el mismo, ya que los dos están planteando la necesidad de recuperar para el Estado la administración de muchos de esos bienes y de la operatoria misma.

Incluso el proyecto que hoy estamos discutiendo avanza aún más y se inspira en gran parte en el proyecto de los países más avanzados en la materia. España tiene un proyecto parecido, y en los sistemas de los países de la Unión Europea existe un ente que administra los bienes y otro que se encarga de administrar o llevar adelante la operación. Estos son los modelos exitosos. Por esta razón tenemos que reconocer que este proyecto avanza más positivamente que algunas de las propuestas que podíamos presentar hace tres, cuatro o cinco años.

El organismo a crear es un ente nacional, y creo que esto es lo que debemos revalorizar y

resaltar como positivo. Me parece que no apoyar una norma de esta envergadura sería no acompañar el proceso de transformación que se está llevando adelante. Por eso creemos que, más allá de que esta norma pueda ser perfectible, es un paso más que importante, lo cual nos lleva a brindarle nuestro apoyo.

Además, las competencias que tendrá el organismo que se crea y las del que proponíamos en algún momento también tienen similitudes, principalmente porque se hacen cargo de la administración, de la gestión y del control de la circulación.

Con respecto al tema del control reitero que la ley 24.156, de administración financiera y del sistema de control del sector público nacional, fija las pautas para poder seguir funcionando sin ningún tipo de inconvenientes, más allá de que la SIGEN y la Auditoría General de la Nación tendrán acción y control sobre esas empresas.

Creemos que el proyecto no tiene fisuras y mejora ostensiblemente lo que tenemos hoy. Si bien este proceso puede ser objetable, debemos reconocer de dónde venimos: venimos de la década del 90, venimos de un proyecto que destruyó el ferrocarril en nuestro país. Como bien planteamos en el proyecto, de 35.000 kilómetros de vías operables, en 1989 fueron concesionados 22.000 kilómetros, y hoy no se operan más de 8.000 o 9.000 kilómetros de vías. Esto muestra el nivel de destrucción.

Incluso yo he tenido la oportunidad de estar en talleres como Tafí Viejo y acompañar a los trabajadores ferroviarios planteando la necesidad de recuperar varios ramales, que a veces no tenían ni los durmientes ni las vías y que fue necesario volver a instrumentar mínimamente para poder comenzar a operar. Por eso, digo que desde el lugar en el que nos paramos es desde donde tenemos que medir nuestras críticas y objeciones.

Justamente porque creemos que este proyecto puede ser perfectible y debe servir para mejorar la situación actual, tenemos algunas objeciones o salvedades al proyecto sancionado por el Senado, que ha modificado al enviado por el Ejecutivo, que era más perfecto o no tenía algunas ventanas que sí tiene este proyecto que estamos considerando.

En principio, creemos que esta norma no contempla la regulación dominial del patrimonio ferroviario. Entendemos que el Estado nacional debería revisar y recuperar la titularidad dominial sobre los bienes ferroviarios concesionados y no concesionados. Se trata de un elemento importante, principalmente para resguardar el patrimonio, que sigue siendo de todos los argentinos, ya que la empresa Ferrocarriles Argentinos no fue privatizada sino concesionada.

Alguna vez un dirigente gremial explicaba claramente que no se la privatizó porque era imposible fijar un precio a una empresa de las dimensiones de Ferrocarriles Argentinos, dada la cantidad de inmuebles y metros cuadrados que posee en el campo y en cada una de las ciudades de nuestro país.

Obviamente, el ferrocarril, que fue propulsor del desarrollo argentino, tiene que seguir siéndolo en el futuro. Si nos quedásemos con la realidad actual, nada podríamos hacer al respecto. Para dar un paso adelante hay que comenzar a realizar cambios y modificaciones, como las que incluye la iniciativa en consideración.

Vamos a proponer alguna modificación en el artículo 16, que señala que se continuará con las concesiones pendientes y en ejecución, pudiéndose hacer modificaciones a los contratos y a las addendas. Esta es una potestad del Ministerio de Planificación que nos parece excesiva. El estatuto está aún en vías de desarrollarse, por lo que no tener en cuenta mecanismos de control, seguridad y preservación de los bienes parece antojadizo.

Por lo expuesto, el bloque de Encuentro Popular y Social va a apoyar esta propuesta, con la salvedad mencionada al artículo 16 y a otro punto que lo precede.

Para que el ferrocarril siga siendo un instrumento de desarrollo en nuestro país es imprescindible ponerlo nuevamente en funcionamiento. Sin descubrir nada nuevo, señalo que es el Estado nacional el que puede impulsar e invertir, controlando cada una de las inversiones y operando por sí mismo o por terceros.

No hay que cerrar la puerta a las empresas de la actividad privada, siempre que respeten la ley y cada punto de los pliegos de concesiones. Si hoyuviésemos que hacerlos cumplir, no

habría elementos para lograrlo. En cambio, a partir del establecimiento de esta nueva administración tendremos la posibilidad de avanzar y considerar caídas muchas de estas concesiones, como lo especifica claramente el artículo 3° de la iniciativa. Por eso me parece que están dadas las garantías como para poder aprobar la norma. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Brillo. – Señor presidente: quiero recordar que el bloque del Movimiento Popular Neuquino acompañó en agosto del año pasado a PRO en un dictamen contrario a la iniciativa oficial.

Esto se debió fundamentalmente a algunas de las razones que han planteado los diputados preopinantes, pero sobre todo a una desjerarquización del tema ante el Congreso.

¿Cuáles fueron los motivos de ello? En primer lugar, estábamos a pocos días de una elección nacional, ya que el proyecto proveniente del Senado ingresó en agosto. Estábamos a pocos días de una elección nacional y de un cambio de gobierno. Uno puede pensar que, aunque sea de signo oficialista, un nuevo gobierno puede tener ideas propias o variantes sobre un tema tan importante y fundamental como es el reordenamiento ferroviario y la creación de estos instrumentos.

En segundo lugar, pudimos percibir esta desjerarquización cuando hace pocos días se reunieron las comisiones correspondientes para definir los dictámenes para tratar estos temas en el recinto de la Cámara de Diputados de la Nación. No pude asistir porque la reunión se organizó de un día para otro y algunos diputados estamos lejos; particularmente, yo estoy en la provincia del Neuquén.

En tercer término, quiero señalar que estamos tratando este asunto tan importante en sesiones extraordinarias, cuando realmente podríamos hacerlo en el período de sesiones ordinarias de esta Cámara.

Hay otros aspectos para resaltar. En primer lugar, este proyecto nada dice de un plan integral de desarrollo del transporte ferroviario y realmente sólo se pueden ver intenciones aisladas del gobierno nacional que apuntan a solucionar problemas puntuales del sistema ferroviario.

Por otra parte, los estatutos sociales de las mencionadas sociedades no son aprobados por el Congreso de la Nación sino por el Poder Ejecutivo nacional, quien además puede delegar esa función en el Ministerio de Planificación Federal. Esto quiere decir que el Poder Ejecutivo, e incluso ese ministerio, y no el Congreso de la Nación, es quien aprueba el esquema de ingresos y gastos de estas sociedades. Consecuentemente se generará una forma de utilización discrecional de los recursos públicos; esto no quiere decir una utilización ni buena ni mala, pero sí discrecional.

Otro tema a destacar consiste en que no se prevé la conformación de comisiones de usuarios para integrarlos a la planificación de servicios y a su control de calidad.

Hay otros dos aspectos que quiero destacar. Uno de ellos se vincula con las excesivas competencias otorgadas al Ministerio de Planificación, quien no sólo planificará, ordenará, regulará el sistema, elaborará la normativa y supervisará a la administradora y a la operadora, sino que hará lo propio también con el órgano de fiscalización, que es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. De esa forma, el citado ministerio es juez y parte en este tema.

Al utilizarse también como tipo societario la figura de sociedad del Estado no se le aplican leyes propias sobre contabilidad, obras públicas y procedimientos administrativos, con lo que se avalan de alguna manera mecanismos discrecionales.

Ello se vincula con el último punto que quiero plantear referido a la situación de las provincias. Se vuelve a repetir un esquema centralista con una empresa del Estado nacional, ya que solamente se permite la participación de las provincias en unidades administrativas o regionales en la medida en que aporten recursos. Por lo tanto, si las provincias no ponen recursos no tendrán voz ni voto en cuanto a las necesidades de transporte de carga y de pasajeros y en la forma en que se determine la calidad, frecuencia y planificación del servicio.

El tema central consiste en que la administración del patrimonio ferroviario que se encuentra bajo jurisdicción del ONABE pasará a la sociedad del Estado administradora de la infraestructura ferroviaria. Esto permitiría, por ejemplo, alquilar esos bienes sin autorización

del Congreso Nacional o cederlos sin necesidad de licitación pública.

Quiero recordar a mis compañeros diputados nacionales que se trata de un tema sumamente importante en lugares como las provincias patagónicas, en las que los ferrocarriles tienen espacios realmente valiosos y significativos en cada uno de los pueblos y ciudades. Justamente las áreas centrales hoy están ocupadas por instalaciones, inmuebles y tierras ocupadas por el ferrocarril.

Finalmente, quiero decir que la provincia del Neuquén no permitirá ninguna transacción que vaya contra el interés y los objetivos de desarrollo de cada uno de sus municipios y de la propia provincia. Por ello, vamos a votar en contra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Ardid. – Señor presidente: en nombre del bloque del Frente Nuevo voy a fijar nuestra posición. No abordaremos muchos de los temas a los que ya se ha aludido, a fin de no abundar en consideraciones.

Entendemos que debe ser el Estado, y no el Ministerio de Planificación, el encargado del reordenamiento de nuestros ferrocarriles, dado que se trata de una tarea demasiado importante como para dejarla en manos de un superministro, aun cuando éste sea “el” superministro.

Deben reconsiderarse algunas cuestiones; por ejemplo, la facultad que se otorga a las dos sociedades en relación con la obtención de recursos financieros, que en última instancia configuraría una doble atribución que no resulta aconsejable por exceder el concepto de eficacia y sensatez en la administración de los recursos de la administración pública. Por ello, pensamos que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias debería ser la única facultada con esa potestad.

Proponemos como inciso *b*) del artículo 9º, el siguiente texto: “Los recursos financieros que sean transferidos por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado procedentes de operaciones de endeudamiento realizadas conforme a lo descrito en el artículo 3º”. Así, otorgamos esa potestad únicamente a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias.

Entendemos que estas sociedades se encuentran dentro del marco regulatorio de la ley 24.156, como señalara un diputado preopinante; pero creemos que debemos dejarlo manifestado explícitamente, en razón de la potestad que les confiere el artículo 8°.

En el mismo modo, el régimen de contrataciones de estas sociedades indefectiblemente debe estar regido por el Reglamento de Adquisiciones y Enajenaciones de la Administración Pública Nacional, en aplicación de los decretos 436/00, 1.023/01, 666/03 y normas complementarias. Ello, por entender que de esta manera se garantizará el cumplimiento estricto de los principios de libre concurrencia, transparencia e igualdad en todo mecanismo de selección de proveedores y prestadores de servicios, lo cual es un pilar central de gestión de los recursos del Estado. Así se evitará la concentración de todos los procedimientos de selección en manos de los mismos prestadores y proveedores.

Respecto del artículo 14, entendemos que la expresión “La participación de las provincias, en las unidades administrativas, está sujeta al aporte de recursos por parte de las mismas”, debe ser reemplazada por los siguientes términos: “Las unidades administrativas estarán integradas por consejos de gestión en los que participarán las provincias integrantes de la región”. Esto es lo lógico y lo que corresponde a un país verdaderamente federal. Además, así surge de los fundamentos de elevación de la iniciativa. Una cuestión de Estado que engloba a todas las administraciones no debe excluir ciertas jurisdicciones, sometiéndolas al simple trámite de hacer o no un aporte dinerario, como si desconociéramos que les cabe exactamente el mismo derecho y empezáramos a hacer distingos entre hermanos ricos y hermanos pobres.

Por todo esto, creemos que la gestión indefectiblemente debe incluir a todas las provincias y a cada región, más allá de que hagan o no los aportes.

En razón de que interpretamos que no debemos resignar nuestra potestad, en el texto de la norma debe agregarse la condición excluyente de que ambas sociedades informen en forma semestral al Congreso de la Nación sobre los alcances y avances de gestión. Esta condición deberá ser incorporada en los estatutos de cada sociedad.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Sarghini. – Señor presidente: adelanto mi voto negativo al proyecto en tratamiento, fundamentalmente porque estoy convencido de que el sistema ferroviario y su situación actual exigen una ley integral de regulación del sistema.

Estoy convencido de que no debemos avanzar en la aprobación de instrumentos que luego puedan ser obstáculos y resultar inútiles al momento de tratar este marco integral de regulación.

Seguramente, muchos de esos instrumentos resultarán contradictorios. Es muy difícil que en un único marco normativo que regule el sistema puedan contemplarse muchas decisiones que van tomándose inclusive simultáneamente, como la creación de sociedades del Estado, la búsqueda de megaproyectos y la aprobación de contratos preexistentes en el marco de un Estado ausente. Es necesario que definitivamente abordemos el tema sin perder el tiempo, como aquí se ha dicho, en la búsqueda de una ley integral de regulación del sistema de transportes.

Para un peronista como yo, al hablar de ferrocarriles es inexorable remitirse a Scalabrini Ortiz. Adquirir los ferrocarriles equivale a adquirir soberanía, señalaba. Este es un principio total y absolutamente vigente. La verdad es que las sociedades del Estado no significan soberanía. Adquiriremos soberanía cuando tengamos una ley marco que regule de manera integral el sistema de transporte ferroviario. Creo que estamos en tiempo y en condiciones de empezar a abordar ese tema en lugar de quedarnos en cuestiones de orden instrumental que pueden transformarse en obstáculos en el futuro, cuando queramos tener ordenado verdaderamente el sistema ferroviario.

No podemos hacernos los distraídos respecto de la reforma de los 90. Claro que ha fracasado, porque el Estado estuvo ausente, por dos cuestiones centrales: no hubo un marco regulatorio y fue demasiado laxo a la hora de analizar el cumplimiento de los contratos. Lamento que algunos hayan sido aprobados recientemente.

No es esta ley la que permite reivindicar al Estado en un rol tan elemental y central como es la implementación de un modelo de ferrocarril para nuestro país.

No quiero caer en el análisis de este instrumento. Tengo mis dudas, mis preguntas; pero

seguramente podremos resolverlas cuando discutamos cuáles son los instrumentos más idóneos para llevar adelante un proyecto que esté en el marco de un modelo de Nación. No hay proyecto de ferrocarriles que no esté enmarcado dentro de un modelo de Nación. Después deberemos discutir los instrumentos.

Claro que me genera dudas la separación entre la administración y la operación del servicio. En este sentido, en los fundamentos del proyecto de ley se explicitan características del modelo español. Recordemos que España es país miembro de la Unión Europea, y por eso queda claro que en materia de infraestructura vial operan distintos servicios de la comunidad. Por lo tanto, es casi una necesidad de gestión que la administración de infraestructura esté separada de la operación.

Me permito tener dudas respecto de si realmente el rol que debe tener el Estado en esta materia será válido. También me planteo dudas en relación con la figura de las sociedades del Estado; me refiero a esas sociedades anónimas que no pueden quebrar y que se crean con el objeto de administrar eficientemente la infraestructura y manejar u operar el servicio.

Tengo dudas acerca de lo que pasa con los organismos de control. Parecería que hay un debilitamiento de los mismos. Tampoco sé cómo se compatibiliza el actual sistema de renegociación de contratos en la UNIREN y las facultades que para este tipo de contratos se estarían dando a la autoridad de aplicación o responsable del manejo político y administrativo de estas sociedades del Estado.

Tengo todas estas dudas, pero creo que lo primero es lo primero. El sistema actual de ferrocarriles exige una ley integral de regulación; empecemos por ahí. Seguramente encontraremos muchísimos puntos en común y de alto consenso para comenzar a recuperar los ferrocarriles, hacerlos más rápidos, más modernos, más seguros y capaces de competir con otros medios de transporte; en síntesis, para que sean verdaderos elementos vertebradores del país y permitan mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señor presidente: a la fuerza que represento aquí y a aquellas organizaciones sociales o de trabajadores con las que hace ya mucho tiempo venimos compartiendo caracterizaciones y propuestas respecto de la problemática del transporte y en particular del ferrocarril –me refiero a la Asociación de Personal de Ferrocarriles Argentinos, a la gente de la ONG Salvemos al Tren, a las juntas de delegados de la línea Sarmiento, Belgrano Norte y de tantas otras– nos resulta muy difícil dar este debate sin tener en cuenta el contexto en el que lo estamos haciendo.

Por un lado, tenemos el presupuesto para el año 2008 que nos propone la obra faraónica del tren bala y, por otro, tenemos una realidad que, quizás por paradójica, en el día de hoy nos dice que la línea Sarmiento está detenida porque las vías están inundadas.

En este marco, quiero dejar en claro, en primer término, que me parece que este Parlamento se ha privado en esta ocasión de ir a fondo en el debate para reconciliarse con la sociedad argentina en este tema del ferrocarril.

La privatización y destrucción del sistema ferroviario argentino es parte de los efectos que impuso la ley 23.696 de 1989, que fue impulsada por el justicialismo de aquel momento y que concretamente hizo retroceder al Estado de sus áreas de competencia.

Por ello, creo que no ir a fondo en este tema, cuando tanto daño se ha hecho al sistema ferroviario y a la gente, configura una oportunidad perdida. El ferrocarril no representa solamente el drama cotidiano que todos conocemos respecto del transporte de pasajeros; implica también el transporte de carga y su impacto sobre los pequeños y medianos productores y sobre las economías regionales y, concretamente, sobre la productividad general de la economía argentina.

El ferrocarril es comunicación para los pueblos del interior y ha sido y podría ser, si se discutiese a fondo, una palanca clave para el desarrollo industrial de nuestro país.

El debate sobre el transporte, la energía y las comunicaciones es algo fundamental, tal como lo planteaba Scalabrini Ortiz, si de lo que se trata es de debatir un proyecto de país.

Por eso, varios bloques insistimos en esta Cámara en que valdría la pena abrir la discusión a

partir de este proyecto, permitir la incorporación de profesionales y técnicos especializados que desde hace tiempo vienen trabajando y citar a las organizaciones sociales que han dado la batalla principal contra la experiencia neoliberal y que desde el año 2004 impulsaron en esta Cámara –a pesar de que sigue durmiendo el sueño de los justos– el proyecto de creación de una empresa nacional de ferrocarriles.

Todas estas organizaciones coinciden en que resolver este tema implica primero la revisión de los contratos, la rescisión de aquellos incumplidos y la conformación de una empresa nacional de ferrocarriles democratizada y con participación de la comunidad y de los trabajadores. Esto es lo que nos decía un candidato a la Presidencia para su programa de gobierno 2003/2007 respecto del tema del transporte ferroviario.

También decía que el Estado nacional retendrá la facultad de definir las tecnologías a ser incorporadas a su patrimonio, teniendo como objetivos la participación adecuada de las industrias argentinas y su óptima complementación en el marco del Mercosur, definiciones de uniformidad tecnológica que aseguren mayor participación de la industria local y del Estado y su potencialidad como motor del desarrollo tecnológico industrial del país.

Esto era lo que planteaba el candidato a presidente Néstor Kirchner en un programa de desarrollo ferroviario en el que habían participado varias de estas organizaciones que mencioné al comienzo, impulsando la creación de una empresa nacional de ferrocarriles.

Sin embargo, estamos ingresando en un quinto año de gestión, y por eso es importante hablar de contexto, ya que nuestro país sigue permitiendo que de los 22.000 kilómetros concesionados sólo 6.000 sean realmente utilizables, que el deterioro de la infraestructura ferroviaria llegue al límite, que la aptitud promedio de velocidad para las redes troncales no supere los 40 kilómetros, que seamos prácticamente un caso único en el mundo, un milagro local, porque los trenes tardan más que los ómnibus, llegando al extremo de “El Gran Capitán”, que recorrió 900 kilómetros en 48 horas.

Esta situación además se mantiene sobre la base de la persistencia de subsidios millonarios que alientan el carácter especulativo

de los concesionarios privados, que a la vez obtienen ganancias de 350 millones de pesos al año, 960.000 pesos por día o 663 pesos por minuto.

En este contexto, donde los argentinos viajan como ganado y la carga por ferrocarril sólo alienta los beneficios de las multinacionales locales y extranjeras, de la minería y de los cereales, el Parlamento recibe dos señales concretas.

La primera señal es un proyecto absolutamente inocuo, que no tiene ninguna decisión de modificar nada y que en la práctica sólo viene a blanquear el vínculo de negocios, Ricardo Jaime mediante, entre el Estado y los concesionarios privados.

La segunda señal es la incorporación en el presupuesto de 2008 de la propuesta de un tren bala de carácter elitista y antidemocrático, que nos ata tecnológicamente y que seguramente será motivo de la expansión de nuestro endeudamiento.

La propuesta ferroviaria que tenemos delante de nuestras narices no es la de la reconstrucción de la red que permita integrar al país sino que es la idea de instalar un tren bala que una Córdoba, Rosario, Buenos Aires y Mar del Plata, que profundice el desequilibrio espacial y regional de la Argentina, y que se constituya como tren elitista y antidemocrático sólo para los sectores más pudientes de la población.

El modelo referencial para una propuesta de transporte de esta naturaleza es equivalente al intento de resolver el problema de la vivienda con modelos como el de Puerto Madero.

Hablo de un proyecto inocuo porque en verdad las virtudes que tenía las perdió en el camino. Este proyecto ingresó al calor de la quema de boleterías en la estación Constitución, y si bien presentaba innumerables problemas, como puede ser el hecho de la imprecisión respecto a qué tipo de sociedades estamos creando, porque no tenemos los estatutos y el tema de la ausencia de participación de las provincias o la falta de coordinación con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mantenía en origen la virtud de otorgar la injerencia sobre los concesionarios privados a las empresas estatales que se iban a crear.

En realidad, esto es lo que perdió. Si nos fijamos en la propuesta original que recibió el

Senado veremos que el artículo 2º decía que la empresa que se llama Administración de Infraestructuras Ferroviarias iba a tener a su cargo la administración de la infraestructura actual, la del futuro, y que iba a garantizar la circulación, la seguridad y el desarrollo de las inversiones.

En el Senado se podó la capacidad de tener injerencia sobre la cuestión de la seguridad y el desarrollo de las inversiones.

En el artículo 3º original del Poder Ejecutivo se destacaba que esta empresa iba a poder administrar la infraestructura ferroviaria del Estado, de su titularidad y de la que se le encomendara.

El dictamen de comisión del Senado es muy expreso, diciendo que no puede tener injerencia alguna sobre las concesiones.

En realidad, en la propuesta original había un artículo 6º que permitía afectar a estas empresas que se creaban los bienes ferroviarios concesionados y no concesionados. Esto, sin embargo, también fue eliminado durante el debate en el Senado. Seguramente ello se debe a que en el Senado existe la posibilidad de que haya representantes que a su vez sean propietarios de los concesionarios de carga que hoy manejan parte de los tramos del ferrocarril argentino.

El mantenimiento vía subsidios del comportamiento parasitario de los concesionarios privados y la inversión de prioridades que está expresada en la propuesta del tren bala son las razones que no nos permiten acompañar este proyecto, haciendo abstracción de lo que ocurre y suponiendo que tenemos en perspectiva un cambio de rumbo, porque hasta donde se sabe, los funcionarios a cargo siguen siendo los mismos que han posibilitado lo que hasta aquí he venido relatando.

Afirmamos también que la Argentina vive una incoherencia en el sistema de transporte como resultado, tanto de lo ocurrido durante la década del 90 como de lo que se ha hecho en este tiempo. Me refiero al hecho de permitir también que la clave de la reactivación que hoy tenemos en el país tenga en el *boom* automotor una de sus principales claves.

Estos son los elementos que hacen que la Argentina se esté deslizando de manera peligrosa, desde hace ya algún tiempo, y vaya consolidando una opción en materia de transporte donde lo

que predomina es el transporte individual sobre el transporte colectivo, y el transporte automotor y de camiones por sobre el ferroviario.

Esta obviedad, en realidad, nos da como resultado adoptar una opción de transporte que es caro. La Argentina invierte hoy el 28 por ciento del producto bruto interno en recursos tanto públicos como privados sobre un sistema de transporte que no funciona. El equivalente en los países serios –de los que tanto se habla, pero no se imita– supone una inversión en materia de transporte del 8 por ciento del producto bruto interno para sistemas que funcionan, cuando el nuestro –reitero– no funciona.

Es obvio que nuestro sistema es muy caro y la prueba surge de una comparación elemental. El ferrocarril cuesta de siete a ocho veces menos que el transporte por camiones o por automotor. Una sola locomotora puede llevar la carga de cincuenta camiones, y un tren mediano puede llevar una cantidad de pasajeros equivalente a la de diecinueve ómnibus.

Además de caro, nuestro sistema es el modelo más contaminante. Y además de caro y contaminante, es un modelo suicida, y esto tiene que ver con otro de los temas que tenemos que discutir en esta sesión, que es el relativo al transporte vial.

El año 2007 terminó con 8 mil muertos y miles de heridos en accidentes viales en nuestro país. Es muy complicado pensar que vamos a poder resolver el tema de la cuestión vial si no se hace un replanteo profundo de la problemática del transporte, que debe tener en el tema del ferrocarril el eje principal de la reorganización del sistema.

Además, señor presidente, la opción por este modelo automotor en un país tan extenso como el nuestro, que debe llevar la carga de sus productos a puertos y centros urbanos, en el contexto de un mundo con un barril de petróleo a cien dólares y con tendencia a seguir creciendo, es un modelo absolutamente inviable.

Es más, es un modelo que sólo puede ser viable incrementando una y otra vez los niveles de subsidio que percibe el sistema de transporte, que equivalen a 4.200 millones de pesos de manera directa en términos anuales, según el presupuesto del año 2008, a lo que se agregan 2 mil millones más para garantizar el costo

reducido del gasoil, pagándoles este subsidio a las petroleras. Además, se adicionan 6.500 millones en subsidios para inversiones que también realiza el Estado.

Tras su paso por el Senado, este proyecto garantiza que los mismos que estuvieron hasta ahora comiéndonos las entrañas como concesionarios privados sigan operando en nuestro país del mismo modo en que lo han hecho hasta ahora, los que han vaciado los treinta y siete talleres y fábricas con miles de máquinas y repuestos sin que prosperase ninguna denuncia penal. Los Tasselli, los Cirigliano, los Roggio, los Romero, los Techint, los Urquía, los Brama y los Camargo Correa duermen tranquilos con un proyecto de esta naturaleza.

Con la misma inversión que se está planteando para el tren bala nosotros podríamos recuperar 11 mil kilómetros de vías para los trenes de carga, 7 mil para los cinco ramales que van a las diferentes provincias, 300 locomotoras y cientos de vagones nuevos para circular a 120 kilómetros por hora. La reconstrucción de la industria ferroviaria traería aparejada la creación de miles y miles de puestos de trabajo que podrían resolver problemas realmente importantes que hoy tienen los hogares argentinos.

En realidad, el señor Jaime todavía nos debe explicar por qué dilapidó recursos comprando en el exterior chatarra que nosotros podríamos fabricar acá. Esto no resuelve los problemas de los argentinos en materia de transporte, porque no es una política seria de reconstrucción de los ferrocarriles.

Por lo expuesto, nosotros no vamos a acompañar esta iniciativa. Seguiremos trabajando juntos para reponer el debate que en este Parlamento se debe dar sobre las posibilidades y la necesidad de otorgar centralidad al sistema ferroviario argentino. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Morandini. – Señor presidente: hablar de los ferrocarriles es hablar de identidad; es lo que somos, lo que fuimos, aquello en lo que fracasamos y todo lo que hicimos como país. Alcanza con recorrer nuestro país para ver que no hay persona que no lllore cuando recuerda al ferrocarril. No hay pueblo a lo largo ni a lo ancho de nuestra tierra donde no esté la vieja

estación que se reconvirtió en centro cultural, con los yuyos, los vidrios rotos, casi como un emblema patético de lo que pasó con nuestro ferrocarril.

– Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sra. Morandini. – Yo misma podría emocionarme y recordar mi infancia de hija nacida en el hogar de un empleado del ferrocarril. Podría recordar anécdotas de no haber tenido nunca vacaciones con mi padre en el verano ni tampoco en las fiestas de guardar porque él no estaba en casa. Cuando fui grande aprendí que esas fechas –como decía mi padre– eran aprovechadas por los vivos del sindicato, que tomaban vacaciones en esos períodos mientras los buenos empleados tenían que ir a trabajar.

No teman: no voy a argumentar con razones sentimentales y personales por qué me opongo a este proyecto, pero cuando la vida personal se confunde con la historia, hablar en primera persona es también hablar de nosotros.

Recuerdo a aquel buen empleado que fue mi padre, que jamás quiso durante mi adolescencia siquiera traernos uno de los faroles de su lugar de trabajo porque eso pertenecía al ferrocarril, y muchos de aquellos sindicalistas que se aprovechaban de las fiestas de guardar hoy son los dueños de las empresas concesionarias.

Insisto en que no voy a argumentar con cuestiones personales o que en este recinto puedan parecer sentimentales.

A lo largo de estos dos años, en este recinto se ha hablado muchísimo –en demasía– sobre lo que nos dejaron los que hoy se califican como nefastos años de la década del 90. Sin embargo, poco hemos hablado aquí de la responsabilidad que le cupo a este Congreso en muchos de los desastres que hoy padecemos. No se trata de hacer un mea culpa y terminar acusándonos unos a otros sino de poder aprender finalmente de nuestros errores y no seguir chocando siempre con las mismas piedras y obstáculos.

En lo que a mí respecta, en materia de responsabilidad, cuando miro hacia los 90, mucho escribí sobre aquellos años en los que los periodistas fuimos absolutamente funcionales con aquel sistema. Sin saberlo –hoy lo sabemos por los resultados–, por hablar de los amores

del presidente, de sus patillas y de todos los prejuicios relacionados con su condición de árabe, entretuvimos a la gente y evitamos que se debata, como se está evitando hoy en este Congreso, hablar con adultez y seriedad, de los temas profundos de los que tiene que ocuparse nuestro país.

Teníamos una sociedad humillada por la guerra perdida, una sociedad humillada porque empezaba a revelarse todo lo que había pasado en lo subterráneo con la dictadura, una sociedad humillada por la hiperinflación. Claro, con propagandistas tan poderosos que nos taladraban todo el tiempo con el millón de dólares que perdía diariamente el ferrocarril, nadie quería escuchar a aquellos que advertíamos lo que iba a suceder.

Y los que tendríamos que haber contribuido a elevar el nivel de comprensión de nuestra sociedad hicimos todo lo contrario y —reitero— la entretuvimos con anécdotas relacionadas con los amores del presidente, dejando de hablar de lo que teníamos que hablar.

No me alegra no haberme equivocado. Por haber dado un falso debate entre lo que era público y privado no debatimos lo único que teníamos que debatir: cuál es y cuál debe ser la función del Estado en nombre de todos si no es la de controlar.

¿No fue acaso la ausencia de controles del Estado sobre las empresas de servicios públicos privatizadas la que explica en parte la debacle? ¿No fue acaso en esa década que se institucionalizó ese maridaje perverso entre lo que son los intereses de los poderosos grupos económicos con funcionarios del Estado?

No vaya a ser, señora presidenta y señores diputados, que ahora, por la frivolidad de ocuparnos de los atuendos de la presidenta, eludamos una vez más el debate de los temas que nos tendrían que preocupar a todos en nuestro país. No vaya a ser que nuevamente creamos que ser modernos es andar en trenes veloces. Ojalá pudiéramos tener trenes rápidos y baratos que unan a la Nación, que hagan florecer nuestros pueblos, que promuevan el desarrollo y que además no nos hagan padecer a los diputados que venimos de las distintas provincias, ya que somos rehenes de una empresa de transporte que más de una vez nos deja aguardando, nos cambia los horarios o no nos permite llegar a tiempo a Buenos Aires. Y lo que es peor, no se

garantiza el derecho fundamental al transporte que tiene la ciudadanía.

Me pregunto cómo podemos pasar de las veinticuatro horas que demora el tren que une Córdoba con Buenos Aires a las tres horas prometidas por el tren bala. Aunque no lo puedan creer, el tren que sale de Córdoba demora un día en recorrer 800 kilómetros. Y con respecto al tan promocionado tren a las sierras, que ha levantado paredones entre el río y las vías sin que siquiera los vecinos puedan ser escuchados o atendidos telefónicamente, resulta melancólico ver pasar a esos dos vagones traídos de Portugal sin que siquiera se hayan hecho las barreras. Resulta patético ver a dos personas uniformadas con un trapito amarillo advirtiendo que va a pasar el tren.

Entonces, señores diputados, no eludamos una vez más la posibilidad de debatir seriamente y decir con claridad que lo que realmente hace moderna a una sociedad no es consumir moderno. Lo que hace moderna a una sociedad es pensar con valores modernos, y todas las sociedades democráticas desarrolladas que hemos tratado de imitar en este proyecto de ley son ciudades que han institucionalizado lo que hace modernas a las democracias, que es la transparencia, el control y la participación ciudadana. Pero pareciera ser que ninguna de estas tres cosas nos va a garantizar este proyecto que nos convoca. Nada de eso tiene esta iniciativa. No controla, porque si ya la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que en 2001 fue intervenida por falencias administrativas, de presupuestos y operativas, ve terminada su autonomía por este proyecto, ya que será el Ministerio de Planificación el que le encomendará la fiscalización, o sea que el que regula se autocontrola, desechando la autonomía, que es inherente a todo control eficaz.

Del diseño institucional que plantea esta iniciativa se desprende que el Ministerio de Planificación será juez y parte, regulando y controlando, pero sin dejarse controlar.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte se ha definido como un ente autárquico, pero actualmente está intervenida. Entonces, será el mismo Ministerio de Planificación el que ordene y encomiende a la comisión las tareas de fiscalización y control del servicio público.

Tampoco se escuchó el clamor de las organizaciones de la sociedad civil, y mucho menos el del Congreso, aunque ha solicitado explicaciones sobre la falencia de un ente de control intervenido que no controla y que ahora recibirá el golpe de gracia con la pérdida total de su autonomía.

No existe transparencia, porque, al establecerse un régimen de sociedad del Estado para las dos empresas que se crean, se impide la aplicación de las leyes sobre contabilidad, obras públicas y procedimientos administrativos.

Una vez más, el Congreso es un convidado de piedra, ya que no conoceremos en tiempo y forma los estatutos y los presupuestos, desoyendo todas las advertencias que nos hicieron tanto la Auditoría General de la Nación como las organizaciones de la sociedad civil, que igualmente reclaman mecanismos de participación real, como audiencias públicas, intervención en las reuniones de los consejos de administración y, sobre todo, derecho a la información.

Como cada una de nuestras provincias puede atestiguar, el fracaso de las privatizaciones desmembró nuestro país, aisló nuestros pueblos, hizo crecer el éxodo rural y ha hinchado las ciudades con cinturones de pobreza, que primero provocaron piedad y hoy nadie quiere ver; hay que esconder esa pobreza.

Por supuesto que el Estado debe reasumir las funciones que dejó cuando se batió en retirada, pero no como un Estado gerente que imite lo que mal hicieron los prestadores por falta de control, fiscalización y transparencia.

Por lo expuesto, rechazo este proyecto, con la confianza de que el Congreso asuma su responsabilidad, a fin de que dentro de diez años no tengamos que repetir lo que he visto suceder en los dos años en que estuve sentada en esta banca: mirar hacia atrás para culpar a los responsables de la debacle que padecemos. Esto lo digo con todo respeto y dolor: no se puede invocar a Scalabrini Ortiz y aprobar un proyecto de esta dimensión. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – La Presidencia informa a los señores diputados que a partir de ahora disponen de siete minutos para intervenir en el debate, por lo que se les solicita que sean respetuosos del reglamento y del tiempo fijado.

Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. López Arias. – Señora presidenta: trataré de ser muy disciplinado y breve.

Cuando escuchaba al señor diputado Nieva no podía menos que recordar los años que llevamos con él y con todos los legisladores del Norte argentino en una pelea decepcionante y dura por la reactivación del ferrocarril General Belgrano, que es un instrumento esencial para el desarrollo de nuestro pueblo. Hoy, con el costo de los fletes y la falta de medios de transporte, se convierte en el gran limitante para empezar a mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

En la pelea por la reactivación del ferrocarril hemos vivido licitaciones suspendidas, licitaciones desiertas, adjudicaciones directas, nuevas licitaciones suspendidas, nuevas licitaciones desiertas y nuevas adjudicaciones directas, hasta llegar al momento actual, que creo que nos sitúa en el peor de los mundos. Este ferrocarril que en sus buenas épocas llegó a transportar más de cinco millones de toneladas hoy está transportando el diez por ciento; no pasamos de las 500 mil toneladas.

En esta pelea la coincidencia a la que llegamos todos, radicales, peronistas y de todos los partidos de todas las provincias del Norte, es que la única posibilidad que veíamos para lograr la anhelada reactivación del Ferrocarril Belgrano era obtener una intervención activa del Estado nacional con una inversión directa para poder retomar el espíritu que había inspirado desde su nacimiento a ese ferrocarril.

Este es el único ferrocarril que nació siendo estatal en la Argentina. Ya desde principios del año pasado tenía una visión estratégica tan importante que hoy es el ferrocarril que nos conecta a los puertos estratégicos de aguas profundas del norte de Chile, Antofagasta, Mejillones, Puerto Ordaz, que son los que nos van a conectar con los mercados asiáticos, que constituyen las locomotoras de la economía actual.

Este ferrocarril nació mirando hacia Bolivia y hacia la integración con Brasil, con una tracha única que nos permite unir con la misma máquina y los mismos vagones prácticamente todo el territorio del Mercosur. Por eso la gran frustración que experimentamos.

No puedo menos que sorprenderme que con aquellos mismos legisladores con los cuales

luchamos durante años para lograr la inversión del Estado nacional en los ferrocarriles hoy entremos en otro tipo de discusión. Es así que cuando estamos analizando proyectos de ley que pueden constituir el gran instrumento para lograr la inversión estatal, para lograr que el Estado nacional se haga cargo de este ferrocarril estratégico que hay que reactivar, para permitir crecer y desarrollarnos, empezamos a discutir y dudar porque nos simpatiza más o menos tal ministro o tenemos algunas inquietudes en otros aspectos.

Convirtamos al tema ferroviario en una política de Estado. Este es un instrumento que puede ser muy útil y valioso para lograr el ferrocarril que necesitamos. En los países de gran extensión, como el nuestro, el sistema ferroviario necesariamente tiene que ser vital en la comunicación.

Hoy, el costo del ferrocarril es una cuarta parte del flete por medio de camiones. Pero además no hay camiones suficientes para transportar una producción que se ha multiplicado en el Norte argentino. Hay productores con su mercadería tirada en los campos sin poder trasladarla a los puertos y a los mercados del mundo.

Debemos actuar con espíritu de grandeza. Miro la cara de algunos legisladores radicales y quiero asegurarles que no hay en mi ánimo ningún sentimiento de ofensa. Quiero que trabajemos juntos en un instrumento que puede ser útil para la reactivación del ferrocarril.

He tenido la oportunidad de participar de algunas reuniones con el ex presidente Kirchner y gobernadores de distinto signo político. Me refiero, por ejemplo, al gobernador del Chaco, que era radical. Se planteó la necesidad de reactivar el Ferrocarril Belgrano y el presidente Kirchner en ese momento pidió que le diéramos este instrumento, esta ley que empezamos a discutir.

En su ejecución el día de mañana el Congreso tendrá todas las facultades constitucionales para controlar, pero hoy este instrumento es absolutamente imprescindible para lograr la inversión y que el Estado nacional se haga cargo de la recuperación del sistema ferroviario argentino.

Deseo hacer alguna pequeña observación a lo que decía el señor diputado Lozano, con quien coincido en términos generales en su visión crítica sobre la mayoría de las concesiones ferroviarias. Debo hacer una observación

dado que me tocó ser parte en el Senado de la discusión de este proyecto de ley.

El proyecto original presentaba algunas contradicciones que el propio Poder Ejecutivo pidió corregir. En el artículo 6° hablaba de la afectación de los bienes de las empresas concesionadas, pero en el idioma común y en el del derecho administrativo la afectación tiene que ver con el uso inmediato de la cosa. Evidentemente, esto aparecía por lo menos confuso en un momento en el que se estaban renegociando algunos contratos de servicio concesionado. Lo que se hizo fue darle mayor precisión a la norma.

En el artículo 3° se establece con toda claridad lo que realmente importa, es decir, quién es el dueño de estos bienes. No cabe ninguna duda de que es el Estado nacional quien podrá tomar la decisión de anular o no algunas concesiones. En esto coincido con el señor diputado Lozano en cuanto a que algunas por mérito propio ya tendrían que haber caído hace rato, aunque es el Estado nacional quien deberá tomar esas decisiones. Pero obviamente la propiedad y el dominio del Estado nacional está claramente consagrado en el proyecto en análisis. Lo mismo debo decir respecto del control de las inversiones, porque en varios artículos de esta iniciativa se hace referencia al control y al cumplimiento por parte de las concesionarias.

No existe en el ánimo de nadie la intención de restarle fuerza al Estado nacional; todo lo contrario. Lo que se hizo fue darle más precisión a esta norma para que se convierta en un instrumento útil. Esto es lo que todos queremos.

En lo que respecta a la participación de las provincias, el señor diputado Nieva señaló que en su opinión era sólo un cuento. Personalmente espero que no sea así; aspiro a que las provincias sean partícipes de este instrumento. De ahí la inclusión de este artículo en el proyecto en consideración, a pesar de que no me gusta cómo quedó redactado el tema de los aportes por parte de las provincias; es muy laxo y sin duda tendrá que ser reglamentado por el Estado nacional. Pero tengo la tranquilidad de que los gobernadores no se van a quedar quietos y van a discutir una reglamentación razonable que permita la participación efectiva de los Estados provinciales en un instrumento de desarrollo como el de los ferrocarriles.

Quiero finalizar esta exposición con una última reflexión. Estoy convencido de que el sistema ferroviario argentino —especialmente el de fomento, como siempre lo fue el Ferrocarril Belgrano— no saldrá adelante si el Estado nacional no toma las riendas y no se hace cargo de la inversión. Luego se resolverá el tema de los operadores, cuando se analice la forma en la que deberá funcionar este mecanismo. Lo importante es que la inversión que hace falta en el sistema de infraestructura sólo se logrará mediante una participación activa del Estado nacional.

No tengo duda de que este proyecto constituye un paso importante en pos de ese objetivo que todos deseamos. Recordemos que todos los legisladores de los distintos colores políticos habíamos llegado a la conclusión de que esto es imprescindible para contar con ferrocarriles que funcionen al servicio de nuestra gente.

Con esta convicción votaré con total tranquilidad a favor de este proyecto de ley, que estoy seguro de que constituirá uno de los aportes más importantes para mejorar la calidad de vida de los habitantes del interior argentino. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Sesma. — Señora presidenta: en nombre de los integrantes del bloque Socialista deseo señalar algunas otras razones por las que, lamentablemente, deberemos votar negativamente el proyecto en consideración.

A lo largo de este debate se han vertido opiniones de gran relevancia. En lo personal estoy convencida —seguramente en esto coincidimos los integrantes de casi todos los bloques— de la importancia del ferrocarril en el desarrollo económico y social de cualquier país, y en particular de un país con las características geográficas del nuestro.

También somos conscientes de la importancia del papel que lleva a cabo el Estado en el desarrollo de los ferrocarriles y en particular en la recuperación de esta herramienta que fue sistemática e intencionalmente destruida.

Sin embargo, deberemos votar negativamente porque si bien coincidimos en que es necesario que el Estado se involucre, incluso creando empresas estatales para poder cumplir con este

servicio público esencial, también conocemos la triste historia vivida en nuestro país: una empresa del Estado no garantiza, por sí misma, los objetivos que estamos planteando. Si una empresa del Estado, en sus distintas formas, no posee marco regulatorio, ni control ni participación en el contralor dentro del contexto de un plan nacional, puede terminar siendo una caja negra, como muchas veces han sido, lamentablemente, algunas de las empresas del Estado en nuestro país.

Como decía recién, desde el plan Larkin, en 1959, sistemáticamente se trató de reemplazar el transporte ferroviario para favorecer el transporte automotor de cargas. A todo ese proceso de destrucción del ferrocarril se le da el golpe de gracia en la década del 90, en el marco de un plan económico neoliberal. Desgraciadamente, debemos decir que ese esquema aún sigue vigente, a pesar de este proyecto de ley. Indico esto porque en la página de la alicafda Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que revisara el 18 de febrero de este año, dice textualmente: “A partir de los años 90 el Estado argentino protagonizó, siguiendo las tendencias administrativas modernas, un proceso de transformación económica a través de políticas que sustancialmente pueden resumirse en la privatización de las empresas públicas, la desregulación económica y la descentralización administrativa”.

Una vez más, un doble mensaje: por un lado, el gobierno plantea —coincidimos en ello— la necesidad de recuperar el transporte ferroviario, pero por el otro, en las acciones concretas mantenemos aquel marco regulatorio y el concepto de los años 90. Decimos esto porque persisten las características de dicho modelo, institucionalmente endeble, pues no existe una ley clara que respalde la regulación y el control. Se trata del mismo marco legal que, hasta ahora, ha impedido exigir a las empresas concesionadas en los años 90 el cumplimiento de las cuestiones más elementales. En tal sentido, no existen exigencias que permitan garantizar la idoneidad técnica, el concurso previo, la independencia de criterio de sus componentes. Por otra parte, este débil marco legal no contiene en forma alguna la participación popular ni de los usuarios.

Deseo señalar algo que no se ha dicho. Seguimos reclamando un nuevo marco regulatorio de

servicios públicos, entre ellos, de transporte; y uno de los puntos clave para garantizar los objetivos que en principio todos compartimos, aunque los caminos son muy diferentes, es la participación de los usuarios, que de distintas maneras pueden asegurar los objetivos planteados.

Dentro de este contexto, como señalé al comienzo de mi exposición, no podemos acompañar este proyecto porque simplemente es una expresión de deseos, y además, porque mediante su artículo 16 extiende un verdadero cheque en blanco al Ministerio de Planificación Federal quedando en sus manos la definición de los estatutos de la empresa y de todas las características que ésta tendrá desde el punto de vista del capital y las inversiones. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Cruz.

Sr. Acuña Kunz. – Señora presidenta: mucho se ha dicho aquí, pero como médico quiero comenzar mi exposición con una metáfora. Los sistemas de transporte de un país emulan al sistema circulatorio del organismo humano. Sin aparato circulatorio no tendríamos vida; grandes arterias, grandes venas, conductos y vasos comunicantes son los que llevan el oxígeno por los distintos caminos de la vida. Lo mismo ocurre con el sistema tributario de los grandes vasos que descongestionan la sangre y llevan oxígeno. Por ello es que todo se complementa entre sí y nada se contrapone. Si esto no existiera en sus ramales y hubiera grandes problemas, la vida sería imposible como también lo sería el manejo de las redes tanto viales como de ferrocarriles de este país y de cualquier país del mundo.

Esta metáfora está relacionada con el hecho de que no puede imaginarse el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte absolutamente adecuado, armónico e integrado, donde todo se complementa y sirva para brindar una comunicación eficiente en el territorio nacional. Recordemos que nuestro territorio cuenta con una de las más amplias geografías del mundo, pero también con el sistema ferroviario más deficitario del mundo.

Tal vez sea mal pensado al creer que a algún gremio del transporte no le convenga que los ferrocarriles se desarrollen como corresponde. Tengamos en cuenta que después del transporte marítimo, el tren es el medio más barato, más seguro, con mayor capacidad y que provoca

menor cantidad de accidentes y muertes. Además, es el medio que mejora la economía de los transportes de larga, media y corta distancia en todo el país.

Sin embargo, a mi juicio este proyecto que hoy se pretende aprobar vendría a ser como una ENARSA, pero ferroviaria, con la diferencia de que ENARSA no tiene bienes y esta empresa que se encargará de los ferrocarriles, sí. Como ustedes recordarán, la creación de ENARSA tuvo como finalidad hacer negociaciones petroleras con multinacionales para seguramente terminar entregando nuestra plataforma argentina como así también la explotación de los hidrocarburos. Muchos de aquellos que en la época de la década infame aprobaron leyes que hoy critican, se cansaron de aplaudir a rabiar. Muchos de aquellos se transformaron en progresistas; algunos están acá –al que le quepa el sayo que se lo ponga– y aplaudieron a rabiar y hoy no saben, por dignidad, dónde meter las palmas que se les ponen coloradas por los aplausos alcahuetes.

Esto también pasó con ENARSA, y con LAPSA, una empresa que tiene azafatas, distintivos, uniformes, directores, pero no tiene aviones. ENARSA es una oficina dedicada a la explotación de petróleo y no tiene petróleo. Lo mismo ocurre con AySA y OCOVI, temas sobre los que podríamos discutir extensamente.

Debemos destacar un aspecto importante relacionado con esta norma en la que se crean dos organismos vinculados con la administración de los ferrocarriles: la AIF y la SOF. Evidentemente, estos organismos serán controlados por la SIGEN y la Auditoría General de la Nación. De todos modos, ese control es posterior, y no evitará que existan negociados o alguna cosa rara. Solamente se va a poder denunciar. Fíjense que el artículo 6º dice que de la administración de los ferrocarriles se va a hacer cargo el ONABE. Hemos analizado que este organismo es el encargado de todo el tema del patrimonio inmobiliario que tienen los ferrocarriles en las distintas estaciones del interior del país, lo cual puede ser un brillante negocio de tipo inmobiliario.

Creo que esto quiere decir además que hay cosas que son aún bastante graves, porque la mentira se construye con las palabras, pero también con el silencio, señora presidenta.

Por eso nuestro bloque está en contra de este proyecto y lo decimos a viva voz en este Congreso nacional, porque a mi juicio, puede legalizar un gran negocio inmobiliario que dejará impunes a sus autores, y este Parlamento hoy está dispuesto a votarlo.

Para concluir, y porque el tiempo es escaso, en algún momento tuvimos la oportunidad de construir o mejorar una red ferroviaria para que fuera protagonista de un transporte seguro y eficaz. Nuestro bloque está convencido de que esto no va a ser así, sino que éste es el camino formidable a un negocio de distinto tipo, sin licitaciones, manejado por el ministro De Vido y que no soluciona el problema ferroviario.

Concluyo diciendo que la administración Kirchner no soluciona los conflictos ni los problemas de fondo, sólo sabe administrar. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Prieto. – Señora presidenta: desde la Concertación vamos a apoyar este proyecto que fija claramente una política pública en esta materia, que estuvo ausente por muchas décadas y que reafirma un principio rector sumamente importante que ha sido reivindicado en este recinto, que es el del Estado como titular y como gestor de la actividad.

Es precisamente el Estado el que a partir de la aprobación de este proyecto de ley va a garantizar la existencia de la infraestructura ferroviaria y el mantenimiento de la red; asimismo, permitirá que se integre la red ferroviaria con la vial, propendiendo a que la base del sistema argentino de comunicación terrestre esté representada por los ferrocarriles.

Quisiera rescatar dos grandes principios que contiene este proyecto: en primer lugar, al tomarse el modelo de la Unión Europea, es decir, esta separación entre infraestructura y operación, quedará muy claro cuál es la inversión pública. Además, el control de la operación será –según el caso– estatal o privado. Esta posibilidad de comparación permite el control de la eficiencia y de la eficacia en la prestación del servicio.

Contrariamente a muchas voces que hemos escuchado, aquí se establece un buen principio que es el de la separación de las funciones de regulación y de control. Aquí ha habido algunas

confusiones sobre las que me voy a referir a continuación.

Quiero resaltar que la forma jurídica de la sociedad del Estado, salvo alguna intervención aislada, no ha sido objetada.

Se han mencionado algunas deficiencias en cuanto a la posibilidad de control, como que no se aplica la ley de Obras Públicas o la ley del Régimen de Contrataciones, pero el sentido de la creación de la sociedad del Estado es dar precisamente al Estado, en el marco de un proceso de descentralización, la agilidad necesaria para poder cumplir su cometido de un modo eficaz.

No se trata de algo que estemos creando o inventando en este momento. La cuestión tiene larga data y ha sido utilizada con diverso éxito en la Argentina.

Quizá la crítica más insistente haya sido la de un exceso de atribuciones que se le conferirían, según algunas intervenciones, al Ministerio de Planificación. Si se lee muy bien el articulado en consideración, se establece claramente que corresponden al citado ministerio la regulación y el control de las sociedades que crea, la infraestructura y la operadora, pero el control del servicio corresponde a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Por otra parte, estas atribuciones están en el marco normativo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, conferidas en la actualidad. Los aportes que corresponde realizar a las sociedades que se crean deben hacerse, como no puede ser de otra manera, en base a la ley de presupuesto, y reafirmando el principio de la titularidad estatal, siempre conserva el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Planificación –no podía ser otro– el carácter de concedente del servicio.

Tampoco hay falencias en lo que se refiere a las deficiencias señaladas en materia de control, porque como señaló la señora miembro informante del dictamen de mayoría, se posibilita el control interno y externo.

La ley es muy clara en el sentido de que en la gestión de sus asuntos las empresas que se crean deben garantizar la transparencia de la toma de decisiones, la efectividad de los controles y la promoción del mecanismo de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad. Basta simplemente leer el artículo 13.

Como decía recién, hay funciones que ya están conferidas para el control del servicio a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Las establece el decreto 1388/96, en el artículo 6º de manera general y específicamente para el caso ferroviario en el artículo 8º, por ejemplo, que dice que a los fines del control del transporte ferroviario le corresponde aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión del transporte ferroviario, fiscalizar las actividades de las empresas, el control de los pagos del canon, etcétera.

En cuanto a la Administradora de Infraestructuras Ferroviarias, el artículo 15 establece con toda claridad los principios por los que debe regirse en su función, que son la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios, la eficacia global del sistema ferroviario y –esto quiero resaltarlo– los procedimientos que aseguren la transparencia de su gestión.

También existen varias objeciones en cuanto a los estatutos, pero estos no son creados por el Congreso sino por el Poder Ejecutivo, y están claramente establecidas las pautas a las que deben sujetarse. Debe establecer el régimen presupuestario, el régimen económico financiero, su régimen de contabilidad y contrataciones, y esto está claramente en el artículo 11 de la ley.

Por otra parte, es lo que habitualmente sucede en estos casos. Por ejemplo, los estatutos de las universidades nacionales, que son entes autónomos reconocidos por la Constitución, son aprobados por el Ministerio de Educación.

Los estatutos de las últimas sociedades del Estado, con las formas jurídicas que se utilizan en este momento, que han sido creadas no hace muchos años, tanto Edu.ar como el Sistema Nacional de Medios, han sido aprobados por el Poder Ejecutivo. Inclusive este último sistema nacional de medios ha sido creado directamente por un decreto del Poder Ejecutivo del año 2001 o 2002, en ejercicio de sus atribuciones propias.

Creo que es muy importante señalar un párrafo respecto de los bienes –de lo cual algo se ha dicho aquí– y es que, tal como se ha reafirmado, ellos continúan en poder estatal, aún al término de las concesiones vigentes, por cualquier causa que fuere: extinción, rescisión, etcétera.

El régimen que vamos a sancionar en la sesión de hoy, en el marco de una ley general, no cons-

tituye una delegación sino una facultad constitucionalmente realizada de manera impecable.

Finalmente, quiero reiterar la importancia que tiene el hecho de que este Congreso fije una política pública, tal como lo está haciendo, y que brinde un instrumento para que de una vez por todas se pueda integrar la Nación también a través del ferrocarril. Recuerdo que alguna vez Alberdi escribió algo así como que el ferrocarril iba a integrar a nuestro país tanto o más que el propio Congreso. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Lemos. – Señora presidenta: solicito autorización a la Cámara para insertar el texto de mi discurso en el Diario de Sesiones.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Se tendrá presente su pedido, señora diputada.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Martin. – Señora presidenta: quiero hacer algunas breves reflexiones sobre el tema que nos ocupa, que a mi juicio es sumamente importante para nuestro país y tiene una historia de grandes frustraciones que ya han sido suficientemente analizadas.

Entiendo que por la significación que todo eso tiene para la vida de la gente y para la economía de nuestro país, debemos analizarlo y ver cuáles son los aspectos centrales y más importantes que nos permitan vislumbrar las razones que han hecho que esta actividad se viera frustrada con anterioridad.

No creo que los argentinos padezcamos un mal genético que nos haga incapaces de resolver problemas tan importantes como el de los servicios públicos. Encuentro la raíz del mal –o gran parte de ella– en nuestro sistema institucional. Entiendo que la causa de nuestro atraso y de nuestras dificultades radica en nuestro sistema institucional.

¿Cómo veo esto? No sólo lo veo yo, sino que lo han señalado otros señores diputados a lo largo de sus exposiciones. La cuestión tiene que ver con la ausencia de un marco regulatorio, que también frustró las privatizaciones y va a causar grandes problemas al sistema que se intenta aprobar.

¿Qué es un marco regulatorio? Tiene que ver con la determinación de las obligaciones, de los

deberes y de las metas que deben alcanzarse con un sistema de servicios y con el régimen de tarifas. Los procedimientos objetivos deben estar claramente establecidos a los efectos de la determinación del régimen de tarifas, y todo esto debe ser muy claro.

¿Qué pasa cuando no existe un marco regulatorio? ¿Cuál es la consecuencia? La consecuencia reside en que no hay un reproche. Si el Congreso no sanciona un proyecto, la consecuencia es que va a ocurrir lo que siempre ocurre cuando no hay una norma, es decir, no existe obligación y las partes no saben a qué atenerse. Tampoco saben a qué atenerse el prestador del servicio ni la gente porque desconocen qué es lo que se les puede reprochar.

Al no establecer el marco regulatorio, le estamos negando la posibilidad del reproche.

Este proyecto de ley determina además una delegación de competencias muy importantes en el Ejecutivo, atribuyéndole facultades discrecionales sumamente amplias. No se trata de atribuirle un acto administrativo más sino de la posibilidad de disponer libremente de bienes del Estado nacional y de dictar normas sobre aspectos muy relevantes para la economía.

Nuestra Constitución, que en esa ambigüedad inicialmente prohíbe la delegación de facultades, establece dos condiciones para el caso de que se haga. La primera es establecer las bases de la delegación. Aquí volvemos al marco regulatorio. Las bases de la delegación son las obligaciones que hay que cumplir. Y la segunda es el establecimiento de un plazo. Ninguna de estas dos condiciones u obligaciones han sido pensadas en este proyecto.

Entiendo que así como estas obligaciones no se han establecido, nosotros –como diputados– sí tenemos un marco regulatorio, que está en la Constitución. ¿Qué nos dice la Constitución a los diputados? ¿Cuáles son nuestras facultades? Recordemos que no son sólo facultades sino facultades-deberes. Nuestra Constitución habla de que debemos proveer al desarrollo de la Nación, al bienestar de las personas y al equilibrio entre las provincias y las regiones de nuestro país, y nos manda también dictar el marco regulatorio de los servicios públicos de competencia nacional. Además dice que en ese marco regulatorio se le debe dar participación a las asociaciones de consumidores y usu-

rios, así como a las provincias. ¿Qué significa que sólo participan las provincias que pueden aportar con sus recursos? Eso es contrario al espíritu de nuestra Constitución, que habla de desarrollo integral, de bienestar y de equilibrio en nuestro país.

Humildemente, creo que al no existir esos pilares fundamentales en este proyecto, lamentablemente va a faltar un capítulo esencial para que esto pueda prosperar. Pienso que este marco regulatorio al cual me refiero nos obliga a los diputados de la misma manera en que la Constitución obliga a cualquier juez para dictar una sentencia. En estas condiciones, sin establecer obligaciones ni metas ni un régimen tarifario vamos a privarnos de una herramienta fundamental y daremos razón a lo que lamentablemente escuchamos decir diariamente a la gente. ¿Qué dice la gente? Dice “y bueno, esto siempre seguirá igual”, porque no hay posibilidad de cuestionar ni de indicar dónde está la falta o dónde no se cumplió la obligación.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Chaco.

Sr. Fabris. – Señora presidenta: estamos ante una situación de difícil solución, con una licitación a Rosario y a Mar del Plata. Si sólo se tratara de una licitación más, aunque no coincidiéramos, la enfrentaríamos políticamente. Pero aquí nos encontramos ante un negocio, que no nos satisface. Se trata de un negocio que nosotros no compartimos, lo cual nos hace enfrentarlo políticamente.

No me voy a referir solamente al ferrocarril sino también a las rutas, como por ejemplo a la ruta 11, respecto de la cual he presentado un proyecto para que el Estado nacional lo lleve a cabo. Necesitamos una autopista desde Santa Fe hasta Resistencia, y si no damos este paso ahora, será muy difícil que lo hagamos más adelante. Hoy es el tiempo de que las grandes obras públicas sean llevadas a cabo con el presupuesto que tenemos; no es como dice Vialidad, que depende del presupuesto del ministro De Vido.

Nosotros necesitamos la autopista Santa Fe-Resistencia para transporte de pasajeros y para sacar nuestros productos; encima que nos cuesta producirlos, también nos cuesta transportarlos.

Acá tenemos pedidos a favor de que se vote la reforma del ferrocarril, pero la situación es

muy difícil para nosotros. Es difícil pensar que vamos a votar algo que no nos va a satisfacer. Nuestros productores necesitan transportar sus productos en forma eficiente, y no sabemos si esta norma nos va a beneficiar, cuando sabemos que sí serán beneficiados los ciudadanos de Rosario y Mar del Plata con el tren bala.

Nosotros queremos que el presupuesto nacional sea repartido con equidad, y hoy una vez más vemos cómo el Gran Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Mar del Plata se llevan todo. Se llevan lo nuestro, se llevan nuestra parte; es un muy mal ejemplo. La señora presidenta de la Nación habló de la obra de Puerto Madero, que para nosotros no es un buen ejemplo.

Digo que hemos perdido porque el tren Se-fecha –que es un tren regional del Chaco, que incluso va a Santa Fe– se ha roto y no funciona, y no creemos que vuelva a funcionar más. El gobernador del Chaco, Capitanich, quiere que su provincia sea socia del ferrocarril Belgrano. Pero ante esta situación del tren bala, no sé si vale la pena que nuestra provincia sea socia.

Nosotros estamos buscando un país equilibrado, que redistribuya mejor los ingresos coparticipables. Queremos un país donde los pobres dejen de serlo para incorporar nuevas personas a la vida cotidiana de la Argentina. Los pobres no requieren más planes que una mejor distribución del ingreso ciudadano.

El proyecto del tren bala, al igual que otros disparatados como éste del gobierno nacional, nos hacen pensar que hemos perdido el tren. Por todo esto, que es mucho, nos oponemos al proyecto en consideración.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

Sra. Velarde. – Señora presidenta: este proyecto de ley remitido por el Senado, que crea dos sociedades del Estado –una para el mantenimiento, reparación y reconstrucción del sistema de vías ferroviarias y otra para la operación del transporte ferroviario–, viene a suplir una sentida necesidad en un tema vital para el desenvolvimiento de las actividades productivas, para el tráfico de bienes, para el transporte de personas, pero fundamentalmente para la integración nacional y para la mejora de la competitividad de aquellas provincias que

se encuentran más alejadas de los centros de consumo y de los puertos de embarque de los que salen nuestras exportaciones.

Como ya se dijo, la Argentina contó en un momento con una red de 46 mil kilómetros de vías férreas: 26 mil eran de capital privado cuando en 1947 se decidió su adquisición por parte del Estado, a lo que se sumaban las 20 mil que ya eran del Estado, como la casi totalidad de la línea del ferrocarril Belgrano y del ferrocarril de la Patagonia, que fueron construidos antes de 1917.

Es cierto que a partir del plan Larkin, en 1961, comenzó el desguace ferroviario argentino. En realidad ese plan, que fue muy resistido por los gremios ferroviarios, quería reducir a 21 mil kilómetros las vías férreas. No lo logró, pero sí consiguió reducir 4 mil kilómetros. Luego sucesivos gobiernos llevaron el sistema a 36 mil kilómetros, que son los que tiene actualmente.

Pero he aquí que de esos 36 mil kilómetros, en realidad están en explotación 21 mil, porque en la práctica se trabajan menos de 10 mil kilómetros, dado que gran parte de las vías están intransitables y otras fueron saqueadas.

Las concesiones, que se han criticado, en realidad demuestran el potencial que tiene el ferrocarril en la Argentina. Digo esto porque en la década del 80 se transportaban 17 millones de toneladas. Luego, hacia 1994, cuando ya se habían iniciado las concesiones, se transportaban 12 millones de toneladas.

Hoy se transportan alrededor de 25 millones, a pesar de que los concesionarios hicieron una cuarta parte de las inversiones de capital comprometidas, no pagaron el canon y redujeron la velocidad de los trenes de 70 kilómetros por hora a 40. Además, las vías ferroviarias pasaron sin control alguno a la ONABE y de allí a cualquier otro lado.

Este es el panorama que tenemos en materia ferroviaria en la Argentina. Por eso, trabajamos para la reconstrucción y el reordenamiento ferroviario, que requiere un marco legal adecuado.

La ley de sociedades del Estado permite que aquellas actividades económicas que el Estado debe ejercer puedan llevarse adelante con la agilidad operatoria de una empresa privada. Esto no puede ser manejado como una dirección general. Necesitamos un marco legal óptimo

que permita agilidad operativa en la cuestión ferroviaria.

En realidad, en todos los países del mundo existen regímenes especiales que regulan la materia. Estados Unidos, por ejemplo, cuenta con la empresa estatal ANTRAC, que maneja los trenes de pasajeros. No se diga que todas las sociedades del Estados dan pérdida. Pensemos en la Autoridad del Puerto de Nueva York, que era propietaria de las Torres Gemelas, que fueron construidas con los remanentes financieros de una empresa estatal.

Necesitamos el marco legal válido que nos ayude al reordenamiento. La presidenta de los argentinos habló en su campaña electoral de que la economía debe mejorar en cuanto a su competitividad. Además, dijo que el tipo de cambio debe dejar de ser la variable para mejorar y ganar en competitividad. Entonces, nos debemos ocupar de la cuestión del transporte.

Hoy, lo estamos haciendo en cuanto al transporte ferroviario. Luego vendrá el gran debate nacional, donde incluiremos cuestiones como autopistas, rutas y el conjunto de medios de transporte, debatiendo cuál es el sistema que queremos para los argentinos.

De la lectura del dictamen de minoría surgiría que el cuestionamiento estaría referido al Ministerio designado, al que le corresponde actuar. Entonces, el cuestionamiento es a un ministro o secretario del Estado, pero cuando trabajamos sobre un proyecto de ley, lo hacemos sobre cuestiones institucionales, que exceden el marco temporal de un gobierno.

Además, no debe olvidarse que en nuestro sistema presidencialista, el Poder Ejecutivo designa a sus ministros, sin intervención del Congreso. Entonces, planteamos la necesidad de un marco regulatorio como el presentado.

Algunas de las provincias del interior pagamos un impuesto adicional, surgido de la distancia y del alto costo de nuestros fletes.

Me permitiré hacer referencia a dos publicaciones. Una de ellas es de hace mucho tiempo, de 1883, y se trata de un artículo aparecido en el diario "El Constitucional", de Mendoza, que se oponía a extender el ferrocarril a dicha provincia porque ello traería la quiebra de algunos dueños de carros y carretas. Felizmente, el ferrocarril llegó a Mendoza en ese entonces y con él la

provincia de ser pobre pasó a convertirse en un imperio. Antes la industria vitivinícola no podía competir con los vinos extranjeros por el costo de los fletes.

La otra es una publicación de no hace tantos años, también en un medio periodístico. Allí se manifestaba la oposición a que se construyera el complejo vial ferroviario Zárate-Brazo Largo porque había algunos bares y puestos de venta de alimentos que iban a ser molestados con la construcción. Felizmente, la obra se llevó a cabo porque si no todavía estaríamos cruzando con balsa los dos ríos.

Para concluir permítanme comentar una anécdota que figura en el Diario de Sesiones del Senado de Buenos Aires, antes de Cepeda. Y lo digo con muchísimo respeto.

Por entonces se estaba planteando la toma de un empréstito para extender el ramal a Tigre que era de aproximadamente 23 kilómetros. Dada la oposición de muchos legisladores, el senador Domingo Faustino Sarmiento se puso de pie ante las risas burlescas de sus colegas y dijo que esa obra debía hacerse y que no debían pensar en 23 kilómetros sino que había que pensar en que la Argentina tuviera cien kilómetros de ferrocarriles. Luego, levantó la apuesta y dijo mil kilómetros. Entonces, se armó un escándalo en el Senado entre las risas y burlas de sus colegas. Es así que redobló más y más la apuesta y se refirió a cuando la Argentina tuviera más de cien mil kilómetros de ferrocarriles.

Dado que continuaban las risas terminó con la célebre frase: "Señores taquígrafos, anoten con cuánta mediocridad tuvo que lidiar Sarmiento para construir este gran país."

No hemos llegado a los cien mil kilómetros, pero sí tuvimos casi 50 mil kilómetros de ferrocarriles que fueron base de la unión nacional, terminaron con los intentos segregacionistas y sentaron los cimientos de una economía desarrollada y una sociedad de progreso que tenía en la escuela pública la movilidad social ascendente.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sra. Velarde. — Esa sociedad culminó luego con la sociedad del bienestar que se construyó en la década del 40. Esa sociedad y bienestar es lo que queremos reconstruir, porque este

país necesita grandes cosas y nosotros estamos dispuestos a hacerlas.

Algunos han venido a la política para hablar y nosotros para hacer. Porque mejor que decir es hacer y mejor que prometer es realizar. Por eso, vamos a seguir trabajando, a pesar de que muchos puedan oponerse, para consolidar ese sueño que nos trajo la política, tal vez una utopía, pero por la que vamos a seguir trabajando por la grandeza de la Patria y por la felicidad del pueblo argentino. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Montero. – Señor presidente: es mucho lo que se ha dicho, tanto en términos cualitativos como cuantitativos y en términos objetivos como subjetivos, como para agregar algo más a lo ya expresado en este recinto. Simplemente, desde mi visión de ingeniera y adhiriendo a lo expuesto por otros representantes de mi bloque, quiero reiterar que votaremos favorablemente en general el proyecto en discusión.

En ese sentido, el señor diputado Serebrinsky ha dicho que lo hacemos en la necesidad de trabajar hacia el futuro y de contar con un instrumento de la importancia del ferrocarril. A su vez, el señor diputado Prieto ha adelantado nuestra posición analizando los distintos artículos de este proyecto, a fin de contrarrestar algunas de las críticas o disidencias que se plantean frente a esta iniciativa. Pero también manifestamos que queríamos hacer algún tipo de aporte para sancionar una ley que fuera eficiente, conducente y que no repitiera los errores del pasado.

Entonces, apoyándome en las estadísticas que muchos de ustedes han citado y que seguramente más de uno debe haber leído en los mismos libros, sabemos que de 45.000 kilómetros de líneas férreas originales hoy contamos con sólo 8.000. También sabemos que hay entre 600 y 700 millones de usuarios que usan esos 8.000 kilómetros, cuando antes disponían –repito– de 45.000 kilómetros de líneas férreas. Por lo tanto, no caben dudas de que la calidad del servicio se encuentra muy desmejorada.

Ese es el tema al cual me quiero referir. Más allá de coincidir con el concepto de que el ferrocarril constituye una herramienta de desarrollo para un país que se ha definido sobre la base de un modelo de desarrollo económico

con inclusión social, de industrialización, de internacionalización y de desarrollo territorial, no podemos desconocer lo que representan las obras y los servicios públicos necesarios para impulsar este modelo.

Sin duda eso es importante y tiene infinitas externalidades. Digo esto porque la puesta en marcha en la Argentina de un ferrocarril eficiente va a implicar –como bien lo señaló el señor diputado Lozano– ciertas condiciones por las características de uso y por la capacidad de transporte. También tendrá implicancias en la matriz energética, dado que se consumirán menos combustibles fósiles de los que actualmente consumen otros medios de transporte, como el colectivo y los autos. Además, esto va a repercutir en todo lo que tiene que ver con el cambio climático y no sólo en la matriz energética que, como sabemos, afronta ciertos problemas.

Esta herramienta también va a contribuir a la integración territorial, sobre todo teniendo en cuenta que éste es un país grande que a principio del siglo pasado se construyó sobre la base de una red ferroviaria que llegó a contar con 45.000 kilómetros de líneas férreas que dio cierto ordenamiento productivo –quizás hoy no deseado– para afrontar el proceso exportador.

Desde ese punto de vista nadie puede dejar de coincidir con la importancia que tienen los ferrocarriles. Pero como representantes del pueblo de la Nación tampoco podemos desconocer los reclamos de los usuarios. Digo esto por dos razones. En primer lugar, porque se han hecho explícitos a través de medidas de acción directa que han desembocado en heridos, en situaciones lamentables y hasta en muertes que todos hemos sufrido y que han sido reflejadas tanto por la prensa local como por la internacional.

En segundo término, no debemos olvidar que tenemos una obligación constitucional, que surge del artículo 42 de nuestra Carta Magna. Voy a recordarlo, dado que no provengo del ámbito legislativo y para mí es bueno tenerlo presente. Dice así: “Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno.”

Por otro lado, el mismo artículo indica que las autoridades proveerán a la protección de

esos derechos, y en el último párrafo, señala: “La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control.”

El señor diputado Prieto, que me precedió en el uso de la palabra, se refirió a los mecanismos de control que existen desde el punto de vista administrativo y de auditorías externas e internas que el mismo proyecto de ley prevé; pero no observamos la implementación de mecanismos de control de la calidad del servicio destinado a los usuarios.

Por ello, solicito que en el tratamiento en particular se analice la posibilidad de dar lectura de una propuesta –una rectificación o un nuevo artículo- que contempla la participación de los usuarios en los mecanismos de control, la cual no es fácil de prever en las empresas que se crean. En definitiva, se trata de la creación de una oficina de control y defensa del usuario del servicio ferroviario. Tal posibilidad nos la otorga el propio artículo 15 del proyecto de ley, que establece que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Planificación, derivará en la CNRT, o en el organismo que la sustituya, determinadas funciones de control. Por lo tanto, pensamos que de esta manera se está dando la posibilidad de incorporar en la iniciativa en debate o en una ley complementaria o rectificadora algún tipo de organismo de control que contemple la inclusión de los usuarios.

Voy a dejar en manos del señor miembro informante el texto de la propuesta relativa a la conformación de esta oficina de control y defensa del usuario, que en definitiva se generaría como un órgano independiente, de rango constitucional, y gozaría de cierta autonomía administrativa. No daré más detalles al respecto ya que considero más oportuno que esta proposición se debata en ocasión del tratamiento en particular del artículo 15.

En caso de que hoy no pueda lograrse la inclusión de dicha modificación –cuyo texto desearía que oportunamente sea leído–, dejo en claro que será presentada como una ley complementaria, justamente porque creemos que la participación de los usuarios es absolutamente esencial –además, como representantes del pueblo tenemos la

obligación de concederla– a los fines de generar mecanismos de transparencia, de democratización y de procesos de mejora continua.

Tal vez debamos aprender de la ingeniería que quien está parado encima del problema es el que mejor lo ve, y los usuarios del sistema, que están sobre el problema en forma permanente, han formulado muchísimas sugerencias para mejorar la calidad del servicio, la infraestructura, la higiene. Ellos se han comunicado con el secretario de Transportes de la Nación, quien los ha recibido, y creo que es bueno que otros métodos de acción directa, que terminan generalmente con heridos, muertos y espectáculos realmente indeseables para toda la sociedad, se vean canalizados a través de una forma de participación institucional, genuina y constitucional.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado Iglesias.

Sr. Iglesias. – Señor presidente: los señores diputados preopinantes de la Coalición Cívica y de varios partidos de la oposición han explicado suficientemente las razones por las cuales no vamos a apoyar este proyecto de ley y somos críticos con respecto a él.

Quisiera entrar en el mérito político del modelo; en el mérito del proyecto de país que se esconde detrás de esta iniciativa. ¿Qué se esconde detrás de este proyecto? Esta ley es un cheque en blanco para la caja negra. Implica sustancialmente pasar todas las competencias nada menos que al ministro De Vido en un tema crucial para el desarrollo del país.

Detrás de esta norma vienen los negociados con las tierras que controla el ONABE y también el proyecto faraónico más grande de la historia argentina: el de los trenes bala. Los trenes bala ya han sido adjudicados a una empresa francesa en momentos en que no hay información suficiente, no sólo para el ciudadano común sino para nosotros los diputados, pues no hay forma de que se nos informe acerca de su financiación, número de pasajeros, factibilidad, impacto ecológico y energético. Recordemos que el sistema energético nacional está en crisis y por eso se han adoptado medidas como cambiar las bombitas de luz y adelantar el huso horario. Sin embargo, se propone implementar un sistema de transportes –el de los trenes bala– que se superpone con otros ya existentes y que implica un altísimo consumo de energía.

En primer lugar, me referiré al número de pasajeros. Cuando uno analiza los lugares donde se han desarrollado estos trenes advierte que no existen prácticamente en países con densidad demográfica tan baja como tiene la Argentina. Los trenes bala se utilizan en Japón y en países de Europa, donde la densidad demográfica es altísima. Esto tiene una razón de ser muy clara. Para que un sistema de tren de alta velocidad sea sustentable necesita de 9 millones de usuarios por año; para que dé ganancias y para que resulte sustentable con financiamiento del Estado, con un 30 o 40 por ciento de pérdida, son necesarios 5 millones de pasajeros por año.

En la Argentina se habla de ocho trenes a razón de nueve viajes de ida y vuelta diarios con 500 pasajeros. En el caso excepcional de que se alcanzara un 65 por ciento de ocupación llegaríamos a un millón de pasajeros por año frente a los 5 millones necesarios para que el sistema resulte mínimamente sustentable.

El segundo aspecto que es absolutamente oscuro se relaciona con el precio del pasaje. Es un tema crucial porque se está engañando a los ciudadanos de las provincias haciéndoles creer que se está implementando algo para el desarrollo de sus jurisdicciones cuando, en realidad, no tendrán ninguna posibilidad de acceso al sistema.

Me gustaría demostrar en qué consiste este engaño que se está haciendo sobre los trenes bala. Se acaba de inaugurar el tren bala entre Madrid y Barcelona, obra llevada a cabo por las empresas TALGO y Siemens porque Alstom, que obtuvo la adjudicación en la Argentina, había presentado un presupuesto más caro. El precio del pasaje básico –no primera clase– para un viaje de 600 kilómetros –cuando en la Argentina sería de 700 kilómetros– es de 120 euros; es decir, 564 pesos. Estamos hablando de un pasaje para cubrir en tres horas el trayecto Buenos Aires-Córdoba, cuando en avión el mismo tramo se hace en una hora y por 400 pesos. Entonces, aquí hay dos posibilidades: se emplean recursos formidables que el país necesita para otras cosas para brindar un servicio a pasajeros que se pueden pagar un pasaje de avión, o se van a subsidiar los pasajes de la clase media alta con los fondos provenientes del fisco, que pagan sobre todo los ciudadanos pobres de la Argentina a través del IVA.

El tercer punto tiene que ver con los costos. Cabe decir que la mitad de los trenes bala europeos trabaja a pérdida. En cuanto a los costos, hay cifras completamente diferentes entre lo que dicen el vicegovernador de Córdoba, “Pichi” Campana y Ricardo Jaime, Secretario de Transportes de la Nación. Este último da la cifra de 3.500 millones de pesos de costo a Rosario, lo que permite suponer que en el recorrido hasta Córdoba esa cifra ascendería a 7.000 millones de pesos. Por lo tanto, estamos aproximadamente en 2.000 millones de dólares de costo de construcción.

Ahora bien, el tren de Madrid a Barcelona fue construido con la misma tecnología: son tecnologías que se entregan a “llave cerrada”, por lo que cuesta lo mismo construirlas en España, en la Argentina o donde sea, aunque en nuestro país tenemos ciertas dudas considerando experiencias recientes como la de Skanska. Suponiendo que en la Argentina pudiéramos tener el mismo precio, estamos hablando de 7.000 millones de euros para construir una red de 700 kilómetros. Por lo tanto, son 10.400 millones de dólares, lo que representa cinco veces la cifra que menciona el secretario Jaime.

Entramos aquí en el mérito de la cuestión, porque los trenes bala amenazan con convertirse en un nuevo Yacyretá. Cuando comenzó, Yacyretá fue presupuestada en 1.500 millones de dólares y en el caso de los trenes bala, como acabo de explicar, se habla de 2.000 millones de dólares. Yacyretá le terminó costando al país 13.000 millones de dólares y los trenes bala arrancan sobre la base de que, si logramos hacerlos como en España –cosa que dudo– estamos hablando de más de 10.000 millones de dólares.

Por lo tanto, estamos en el riesgo de entrar en una hipoteca infinita permitida por esta ley, al otorgarle al Ministerio de Planificación competencias específicas del Parlamento nacional.

Sr. Presidente (Fellner). – La señora diputada Puigrós le solicita una interrupción, ¿se la concede?

Sr. Iglesias. – Cuando termine, con mucho gusto.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Iglesias. – Como decía, estamos en la Argentina ante el riesgo de un nuevo Yacyretá,

de hipotecar el futuro del país para construir una infraestructura que nada tiene que ver con sus necesidades.

A nosotros, que venimos sistemáticamente acusados de habernos corrido a la derecha, nos llama mucho la atención que un gobierno que se dice progresista y popular tenga como su principal proyecto de infraestructura un proyecto elitista dedicado a quienes pueden pagar el pasaje de avión.

Además, es un proyecto que fue presentado exactamente después de que el mismo gobierno permitió que empresas subsidiadas que viven del gobierno eliminaran el tren blanco de los cartoneros. O sea que se saca el tren blanco de los cartoneros y se construye el tren bala para una muy pequeña minoría del país, y esto se hace en lugar de completar la red troncal de carreteras, en lugar de arreglar los trenes en los cuales se viaja como ganado, lo que llevó a la explosión en la estación Constitución; se hace en lugar de construir un tren de media velocidad para que no se demore 48 horas en llegar desde Misiones a Buenos Aires; en lugar de tener un sistema de aerolíneas, de aeropuertos y de radares razonable y que funcione en vez del desastre que tenemos; en lugar de rehabilitar y dignificar con condiciones de seguridad el tren blanco de los cartoneros.

En vez de esto se dan plenos poderes al ministro De Vido y se le otorga un cheque en blanco para su caja negra.

Por eso, señor presidente, hay dos modelos de país: uno que es razonable, integrado y que se basa en cuestiones que tienen que ver con sus necesidades.

Es el proyecto de un país con rutas decentes, donde no se maten miles de argentinos por año, con trenes de media velocidad y de carga que reemplacen a los que han sido desmantelados.

Es un país con hidrovías que permitan que el transporte de las mercaderías en buena parte de la Argentina se haga por ellas, que es el sistema más barato. Un sistema aéreo eficiente.

El otro modelo es el del kirchnerismo, el de Julio De Vido, un modelo en el cual esta ley es una pieza central. Por eso reiteramos la oposición a esta norma, porque en la Coalición Cívica no queremos ser cómplices en la gestación de un nuevo Yacretá.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rioboó. – Señor presidente: estamos asistiendo a un debate muy importante, con un análisis pormenorizado de la norma en consideración, y si el debate se ha vuelto intenso es porque se ha transformado en un debate político.

Tras escuchar los argumentos de las señoras y señores legisladores, quiero recordar un tango de Gardel y Lepera que ilustra bien esta situación y que arranca diciendo: “Yo adivino el parpadeo de las luces que a lo lejos van marcando mi retorno...”.

Con esto quiero decir que en esta volatilidad del pensamiento, el partido que hoy gobierna y que también lo hizo en los 90 nos ha llevado de un extremo al otro en materia de ferrocarriles en la Argentina. Hoy desechan los argumentos que antes defendieron.

Este debate no sería completo si desde la oposición solamente nos quedáramos reclamando este reconocimiento. Se ha dicho también en este recinto que todos venimos de un mismo repollo y eso no es verdad. No todos venimos de un mismo repollo. Nosotros podemos hacernos cargo de nuestras cuestiones y otros tendrán que hacerse cargo de las propias.

Decimos también que “yo adivino el parpadeo” porque creemos que con este proyecto de ley abrimos el paraguas del Estado para que las concesionarias puedan trasladar sus pasivos y salvarse de alguna manera del incumplimiento de sus contratos.

La verdad es que así es muy difícil, porque cuando el enemigo de lo ideal es lo posible, nadie va a encontrar razones para descartar lo posible. Nosotros sí las encontramos y por eso estamos votando en contra.

Queremos quedarnos en la defensa de lo ideal, ya que lo ideal sigue siendo defender la matriz de un transporte ferroviario de pasajeros, y de carga en manos del Estado. Seguimos pensando que lo ideal es pensar que el puerto de Buenos Aires tenga una terminal ferroviaria. También seguimos pensando que lo ideal es un servicio digno para los pasajeros.

No debemos olvidar que, además, en esta sesión estaremos tratando un plan vial, que pone el énfasis y el acento, tal como le gusta a la señora presidenta, pura y exclusivamente en

la responsabilidad de los ciudadanos, y no pone ninguna responsabilidad ni ningún compromiso en manos del Estado. Todos sabemos el déficit que en materia de infraestructura vial tenemos los argentinos.

Digo esto porque a la hora de no decidir la infraestructura vial que tenemos los argentinos, el gobierno también decide la obra faraónica del tren bala. Obra faraónica, símbolo de la exclusión, a la que podríamos denominar el tren de la felicidad, un tren de la felicidad en este limbo democrático, donde la presidenta ha logrado que su hija prefiera el tren al avión, y así lo manifestó en la presentación de la obra. Un tren de la felicidad donde pareciera que, además –permítaseme el paralelo–, Dante “Néstor” Alighieri estuviera escribiendo las páginas de la historia del ferrocarril en la Argentina.

Antes y ahora defendemos la matriz ferroviaria en manos del Estado. Antes y ahora sostenemos lo mismo. Estamos pidiendo a los legisladores del partido del gobierno, con quienes no compartimos el mismo repollo, que se hagan cargo de estos errores, que se hagan cargo del tiempo perdido, porque además de un costo económico hay tiempo perdido, que hace al bienestar de los hombres y de las mujeres en la Argentina.

También les recordamos que, como dice el tango, “las nieves del tiempo platearon mi sien”. El tiempo pasa, los argentinos pagamos el costo económico y el costo de la dignidad, y pareciera que los partidos políticos no estamos dispuestos a pagar ninguno.

Finalmente y para terminar, me gustaría decir algo volviendo a esto de la volatilidad. Señores taquígrafos: anoten, porque hoy el Partido Justicialista ha reivindicado a Domingo Faustino Sarmiento. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Bernazza. – Señor presidente: simplemente quiero hacer uso de la palabra para focalizar el tema que nos ocupa en el marco de este proyecto de ley: la creación de dos sociedades del Estado. Si no hacemos esto, le estaremos pidiendo a la futura norma que haga por nosotros todo el trabajo de gobierno y gestión.

Este proyecto de ley va a formar parte de una constelación normativa y de gestión que va a ir transformando un modelo económico y social.

Iremos de un modelo económico que teníamos instaurado a uno nuevo que seguramente tendrá el trabajoso problema de desmantelar marcos normativos previos que le daban legitimidad. Me estoy refiriendo al modelo liberal.

Quisiera rendir un pequeño homenaje a lo que es la ley de sociedades del Estado. La ley 20.705 fue promulgada a mediados de 1974 en el marco del paquete de leyes enviado al Congreso de la Nación durante el tercer gobierno peronista. Lo hicieron los equipos políticos y técnicos del Plan Trienal de Reconstrucción y Liberación Nacional. Ahí trabajaron distintos equipos de partidos políticos, como el desarrollista, los radicales, los socialistas, la Democracia Cristiana, etcétera. Todos colaboraron con el gobierno peronista de ese período.

Dicha norma se refería a sociedades que fueron pensadas para lo que son las partes troncales de un modelo económico con desarrollo, inclusión y justicia social. Justamente las sociedades del Estado son pensadas para que no quiebren, porque son creadas para lo que necesita el pueblo, en el marco de la preservación de su patrimonio.

En función de lo expuesto, vaya ese homenaje a Benjamín Hoppenhayn, Carlos Leiva, Alfredo Calcagno y tantos otros que colaboraron con aquel paquete de leyes.

Volviendo al tema de la creación de sociedades del Estado, como figuras institucionales que colaboran en los casos en los que necesitamos contar con instituciones públicas estrictamente pensadas para las bases de un modelo económico y social, la futura norma nos dará dos instituciones que cumplirán con todo aquello que la ley de fondo prevé, incluidos los controles. Es más: se prevé el control de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Esto está pensado –como ha dicho alguna señora diputada precedentemente– en el marco de un enfoque liberal. Sin embargo, este proyecto de ley se aviene a su control.

Falta mucho por diseñar y pensar con estas instituciones públicas novedosas que vienen a cambiar el modelo. Seguramente promoverán la discusión –como bien decía el señor diputado Sarghini– de una política integral de transportes, la conformación de un Consejo Federal del Transporte y la segura revisión de los reglamentos. Esto traerá como consecuencia

que revisemos la participación de los usuarios, como también de los gremios, que en la historia han sido piezas fundamentales del desarrollo del país, como acontece con el gremio ferroviario.

Todo eso deberá ser pensado, y estaremos garantizando y custodiando que las normas den configuración a esta primera ley, con el fin de que ocurra lo que estamos pensando: que las dos sociedades del Estado sean fundantes de un nuevo sistema ferroviario.

Lo que debe quedar en claro es que a la futura ley le vamos a pedir lo que realmente puede dar: la creación de las dos sociedades del Estado. Si bien no es lo máximo, tampoco es lo mínimo. Por eso debemos tener suficiente respeto por lo que la norma traerá a la institucionalidad de la República Argentina.

La sanción del proyecto de ley servirá para recuperar el patrimonio nacional y la gestión de ese patrimonio. No voy a abundar en este tema, porque ya lo han hecho otros oradores. Seguramente la ley no pudo pensar en sociedades cuyos objetivos fueran la renta, porque lo que está custodiando son intereses nacionales. Y sí voy a nombrar con mucho orgullo una vez más, como lo ha hecho el señor diputado que me precedió en el uso de la palabra, a Raúl Scalabrini Ortiz, porque vamos a aprobar esta iniciativa en un nuevo aniversario de su nacimiento y vale la pena traer a colación sus palabras con referencia a los trenes.

Como ya es muy conocido mucho de lo que él ha escrito en esta materia, preferiría recordar una anécdota que tiene que ver con este tema. Él, como intelectual, no quiso tener roles ni funciones en el gobierno peronista de ese momento; sin embargo trabajó —y mucho— y fue un gran lobbista para la nacionalización de los ferrocarriles.

En charlas con el entonces coronel Perón, antes de que éste asumiera la Presidencia de la Nación, en una servilleta mucho menos famosa que otras que vinieron después escribió: “Coronel: le vamos a pedir los trencitos”. Luego trabajó muchísimo para que esto sucediera, así como trabajaron muchísimos equipos de este país.

La historia posterior es conocida: el período de expansión, el de declinación y el de privatización del sistema ferroviario. Todo esto ha sido explicado aquí.

Con este tipo de leyes venimos a dar normas que sustenten el reclamo por nuestros trenes. Nosotros también venimos a pedir nuestros trenes, y seguramente habrá mucho más que discutir en el marco de la configuración del proyecto nacional. Pero ésta es una discusión concreta que genera instituciones reales y es lo que este proyecto de ley viene a traer. (*Aplausos*).

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Morini. — Señor presidente: nadie pone en duda el carácter estratégico que el transporte ferroviario tiene para nuestro país. Es desde ese punto de vista que cualquier reafirmación del control del Estado sobre la cuestión debería verse como auspicioso.

El Estado debería recuperar su rol de planificación estratégica del área ferroviaria definiendo las prioridades de inversión, la política tarifaria, los servicios a mantener y los objetivos del sistema a corto, mediano y largo plazo, controlando y regulando efectivamente la utilización de la red.

Sin embargo, nada de esto se resuelve con el proyecto que estamos considerando. Nada avanzamos en materia de un control real, efectivo y adecuadamente planificado del transporte ferroviario nacional, y menos aún en la definición estratégica de un verdadero programa de desarrollo ferroviario.

Nos encontramos frente a la innecesaria creación de otra cáscara vacía, como ENARSA, donde lo único que hace el Estado es crear una estructura cuyas funciones claramente pueden y deben ejercer otros organismos del Estado ya existentes, pero que tiene el claro objetivo de seguir concentrando funciones discrecionales en el Ejecutivo saltando los imprescindibles controles que el ejercicio democrático y republicano de gobierno requieren.

No hay una sola idea acerca de cuál es el diseño estratégico que debería asumir el sistema ferroviario, lo cual no es en absoluto ajeno a un modelo de país que deberíamos consensuar previamente. En cambio, lo único que hace el proyecto de ley es dejar eso en manos del ministro de Planificación Federal.

Por ello, también planteamos que esta iniciativa no debería haberse tratado en el período de sesiones extraordinarias del Congreso, porque

en realidad hubiéramos necesitado bastante tiempo para discutir y consensuar, no solamente con los distintos bloques de la oposición sino con la ciudadanía entera, a través de los usuarios, de los prestatarios del servicio y de mucha gente que de alguna manera tiene que ver con la necesidad que tienen nuestros transportistas de carga y nuestros viajeros en el país.

Si superamos los discursos unilaterales emitidos en los últimos cuatro años desde el atril del Salón Blanco, queda absolutamente clara la decisión de la administración kirchnerista de seguir convalidando y profundizando el modelo menemista en el área ferroviaria, donde el Estado nacional aporta cada vez más fondos para mantener una infraestructura cada vez más reducida, con un material rodante cada vez más antiguo y deteriorado y con servicios cada vez menos competitivos y más denigrantes.

Durante toda la gestión Kirchner-De Vido-Jaime jamás la Secretaría de Transporte hizo caso alguno ni consideró en su accionar los lapidarios informes de la Auditoría General de la Nación, que prácticamente daba por caídos los contratos por gravísimos incumplimientos de los concesionarios. Por el contrario, la Secretaría de Transporte renegoció uno a uno los contratos con cada una de las empresas fijando nuevas condiciones: mayores subsidios y reconocimiento de dudosas deudas por parte del Estado, convirtiendo a la UNIREN en la receptoría complaciente de las pretensiones cada vez más leoninas de cada una de las empresas concesionarias.

Amparado en la lógica de la emergencia permanente, el secretario de Transporte continuó con la mecánica ya instalada de justificar inversiones absoluta y totalmente cuestionables, tanto por su carácter de emergencia como por sus escandalosos precios, los contratos de concesión, tanto en materia de inversiones comprometidas como de mantenimiento de la infraestructura, y el material rodante.

Con los mismos argumentos se incrementaron de manera exponencial los montos a transferir a los concesionarios del transporte metropolitano de pasajeros, superando largamente lo originalmente acordado y extendiendo subsidios hasta a los casos que no tenían previstos y que a esta altura de la concesión debían abonar un canon.

Se rescinden concesiones sólo por el impacto mediático de un servicio desastroso y francamente insostenible, de manera desprolija, dejando flancos abiertos para el reclamo empresario y sin exigir al concesionario la indemnización correspondiente al Estado por infinidad de causales de incumplimiento del contrato de concesión.

De la misma manera se operó con las empresas concesionarias del transporte de carga, las cuales no tenían previsto subsidio alguno. Adeudaban totalmente los cánones establecidos y no habían cumplido con las inversiones comprometidas, teniendo incluso en algunos casos multas aplicadas por parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Muchas de estas empresas que operan en distintos ferrocarriles argentinos no solamente incumplieron sino que en muchos lugares donde todavía existían rieles de capacidad y durmientes en estado fueron sacados de determinados ramales y retrasladados a otros sin siquiera contar con el permiso y el consentimiento de la autoridad de control. A todas estas empresas se les financiaron obras bajo el pretexto de la necesidad de inversión en la infraestructura concesionaria para permitir la circulación sobre la misma de servicios de pasajeros interurbanos.

Como ejemplo de dichas inversiones bien justificadas están las realizadas para permitir la circulación de "El Gran Capitán" a las velocidades supersónicas que asombraron al país semanas atrás y que justificaron la rescisión de su contrato.

Es decir, se le transfieren recursos a los concesionarios de carga encañados en el anhelo de las poblaciones de más de 790 localidades del interior del país que han perdido sus servicios ferroviarios de pasajeros, las cuales siguen sin recuperar dicho servicio, y si llegan a recuperarlo, sus condiciones son francamente deplorables.

Una mención aparte merece el caso del Belgrano Cargas, adjudicado a la Unión Ferroviaria a fines del segundo gobierno de Menem. Esta concesión presenta los peores resultados de todas las concesiones de carga y ha sufrido el informe más crítico por parte de la Auditoría General de la Nación, lo que hubiera permitido rescindir el contrato y además demandar al concesionario.

Lejos de eso, y como demostración palmaria de la decisión y vocación de seguir con el esquema de los 90, se procedió a la readecuación accionaria, que culminó con la licitación declarada desierta y desembocó en la sociedad gerenciadora encabezada por Franco Macri y sus socios chinos –recordemos que eran quienes nos iban a pagar la deuda externa–, y esto al módico precio de 22 millones de pesos mensuales para prestar un servicio cercano a lo inexistente.

En la UNIREN absolutamente todas las concesiones de carga fueron renegociadas en términos aún más claudicantes para el Estado que los originales, dejando en manos de los concesionarios la explotación colateral de los bienes del Estado para actividades no relacionadas con la principal, condonando las inversiones no realizadas y los cánones no abonados, favoreciendo las prácticas monopólicas que perjudican claramente al pequeño y mediano productor rural.

Como contracara, se anuncia de manera grandilocuente el tren bala de Rosario a Córdoba, que es un auténtico despropósito, cualquiera sea el lado desde donde se lo mire.

No hace falta abundar en las críticas públicamente conocidas. Se podría haber adoptado un servicio más adecuado a nuestras necesidades, más económico y que compartiera la red con el transporte de carga. Por sus costos operativos debería ser accesible al ciudadano común, y no sólo para quien viaja en avión, dado que un trayecto similar de Buenos Aires a Rosario tendría un costo subsidiado de más de 100 euros, comparado con el mismo tramo en Europa.

No es casualidad que por su costo sólo Japón, Francia, Alemania y España cuenten con este tipo de servicio. Además, países como Estados Unidos y Canadá hoy tampoco poseen este servicio para sus viajeros.

Con la inversión prevista para dicho proyecto se hubieran podido recuperar más de 15 mil kilómetros de vías para nuestro país, poniendo a rodar sobre 7 mil kilómetros trenes que transportarían pasajeros desde distintos lugares.

Aquí debemos recalcar que el país no es sólo Rosario, Córdoba o Mar del Plata. Hay muchos lugares donde ni siquiera llega el transporte privado de ómnibus o algún otro sistema más

barato. Sin embargo, el ferrocarril llegaba allí. Esto debemos decirlo porque, si queremos hacer un país para todos, debemos apuntar a los lugares en los que muchos argentinos se han quedado a vivir con coraje.

En definitiva, queda claro que estamos frente a la acentuación de un modelo menemista, y este proyecto de ley es coherente en ese sentido, con la diferencia de que las superfunciones ahora se concentrarán en el Ministerio de Planificación y no en el de Economía. Recordemos aquella ley que se trató veinte años atrás, cuando dimos todas las facultades para las privatizaciones.

El proyecto del Poder Ejecutivo, más que una propuesta integral de reordenamiento ferroviario, sólo crea nuevos actores y organismos. Tampoco se prevé la existencia de un eficaz sistema de regulación y control de transporte ferroviario a cargo de un ente autónomo e independiente, y menos aún la participación de los usuarios en el mismo.

En el modelo propuesto, el Ministerio de Planificación concentra, a la vez, las funciones de regulación, de ejecución, control y aplicación, lo cual desde el punto de vista formal y legal es regresivo, en comparación con el sistema vigente.

Muchas cuestiones quedan abiertas, como el tema estatutario de las empresas y la designación de los directores que integran el consejo de administración de ambas sociedades.

Pero resulta más preocupante aún la ausencia de mecanismos de transparencia por los cuales el Poder Ejecutivo nacional informe periódicamente al Congreso sobre la ejecución de los programas de inversiones en infraestructura y mantenimiento, así como las transferencias realizadas por el Estado nacional –incluyendo fondos fiduciarios– a las sociedades del Estado a crearse.

El bloque de la Unión Cívica Radical manifiesta su disidencia total con el proyecto de ley. Entendemos que a través del mismo seguimos consolidando un proyecto de concentración de poder y su ejercicio discrecional, que poco tiene que ver con el reordenamiento ferroviario, y mucho con el deterioro de nuestra calidad institucional, con la falta de transparencia de los actos públicos y el uso indiscriminado de los recursos presupuestarios. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Cantero Gutiérrez. – Señor presidente: quisiera sintéticamente volver al eje de la cuestión. Hemos escuchado plataformas electorales muy respetables, pero la elección terminó en octubre del año pasado, cuando el pueblo votó un plan de desarrollo y un plan de gobierno, por los que nuestro país decidió retomar un rumbo de progreso.

Es bueno que casi todos estemos reconociendo la importancia que tiene el ferrocarril en la integración del territorio y en el desarrollo de la población de la República Argentina, además de lo que significa como progreso económico. En esto creo que estamos coincidiendo todos los bloques.

Este año habrán transcurrido 151 años desde que el primer ferrocarril comenzó a correr en la Argentina. En estos prácticamente 150 años hemos tenido un proceso histórico que se ha enunciado y planteado. Ha habido décadas de desarrollo, décadas de progreso y momentos en la década del 30 del siglo pasado donde la competencia entre dos capitales imperialistas comenzó a poner las rutas a orillas del ferrocarril. Así nos fue a los argentinos como escenario de esas luchas que se desarrollaron.

Me quiero concentrar en dos o tres aspectos. La Constitución Nacional –como dijo la señora miembro informante de nuestro bloque–, en virtud de la reforma de 1994, plantea claramente en el inciso 18 del artículo 75 que tenemos la responsabilidad de los ferrocarriles. Y hoy la estamos ejerciendo.

Los argentinos volvemos a tomar el toro por las astas. Hoy estamos decidiendo salir de un período de atraso y de muchas contradicciones.

El peronismo, el Frente para la Victoria, se hace cargo de la historia, de los problemas, pone el pecho, y vamos a salir adelante.

Si analizamos los 151 años del ferrocarril, en los últimos tiempos casi todas las fuerzas políticas aquí representadas han pasado por el gobierno, pero en este momento este gobierno es quien decide cambiar el curso de la historia.

Para ello estamos creando dos instrumentos, nada más que dos instrumentos. Quiero señalar que no hemos tomado el ejemplo de RENFE, en España. Todos tenemos acceso a Internet y podemos ver su estatuto para comprobar que no

se trata de una sociedad del Estado. Esa figura es genuinamente nuestra.

Si analizamos todas las sociedades del Estado en las que estaban las empresas del Estado, que lamentablemente hoy no tenemos, veremos que todas contaban con la cobertura y la figura legal de sociedad del Estado.

Con este proyecto recuperamos la historia de la Argentina. El hecho de que en España u otros países existan figuras formales en las que por un lado se utiliza un operador y por otro un corredor de los trenes es una materia distinta. Estamos recuperando nuestra propia historia, la historia de cómo el Estado argentino desarrolló el gas, el petróleo, el agua y las comunicaciones. Fue a través de la figura de la sociedad del Estado, que es lo que estamos haciendo.

Es bueno que todos coincidamos en un punto: la necesidad de transparencia, de compromiso y de controles. Si leemos con detalle los artículos del proyecto de ley veremos que eso es lo que establecen.

Por lo tanto, si dejamos de lado en la discusión aspectos que casi corresponden a plataformas políticas y nos concentramos en el eje de la cuestión, encontraremos enormes coincidencias para recuperar el rol de los ferrocarriles en el desarrollo de nuestro país.

Todos coincidimos también en que es el momento histórico de hacerlo. Y nos corresponde a nosotros, por ser la fuerza política que tiene que gobernar, asumir la histórica decisión política de generar los instrumentos necesarios para hacernos cargo de la situación y volver a escribir una historia de progreso para la Argentina.

Con total respeto para nuestros colegas, creo que los integrantes de todas las bancadas tendrían que acompañarnos en general en una iniciativa que crea dos instrumentos legales –dos sociedades del Estado– insertos en la propia historia del desarrollo argentino, para que podamos, como el pueblo nos pide, llevar adelante esta transformación de los ferrocarriles argentinos.

Lo pido con toda humildad y respeto, porque todos anhelamos el progreso y el bienestar de la Nación, la felicidad del pueblo, la integración del territorio, del mismo modo que queremos recuperar nuestros ferrocarriles, porque no solamente vamos a estar transportando a nuestros conciudadanos y la carga, sino que también

vamos a generar un proceso de desarrollo a través de toda la industria asociada.

Eso significa la fenomenal tarea de recuperar los ferrocarriles para la República Argentina y estos dos instrumentos constituyen las herramientas para hacerlo. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. Vilariño. – Señor presidente: a esta altura del debate quiero hacer una reflexión de carácter histórico, porque la historia nos enseña muchas cosas. A veces nos acostumbramos a criticar a los funcionarios de turno y no nos fijamos en lo que la historia nos puede enseñar como país.

En lo que respecta a la política de desarrollo de los ferrocarriles en la República Argentina, sin duda el Estado fue el que garantizó la integración del territorio. Fíjense que apenas nos habíamos constituido como Nación los ferrocarriles se desarrollaron de manera privada; fueron los capitales privados quienes llevaron adelante ese diseño de vías y puertos para sacar nuestras materias primas. Pero las zonas consideradas pobres, como las del NOA, NEA y el Oeste, tuvieron que esperar que el Estado pusiera en su agenda de prioridades el trazado de los ferrocarriles.

Así se fue construyendo una historia maravillosa, que obviamente tuvo sus vaivenes. Pero no es una coincidencia que durante los gobiernos populares –como el de Hipólito Yrigoyen antes de la década del 30– se trazaran las líneas de integración, como ocurrió en mi provincia con el famoso ramal de Huaitiquina, que llega al puerto de Antofagasta y que fue diseñado en 1928 con la misma trocha de los chilenos. Lo mismo podríamos decir de los ferrocarriles que en el Norte nos vincularon con la hermana República de Bolivia. Pero no deja de ser una paradoja que en esta suerte de segmentación del territorio de la patria tengamos que convivir con un sistema ferroviario que tiene tres trochas diferentes.

Sinceramente, no sé si ésta es la mejor ley o si es la mejor herramienta que podemos implementar desde el Poder Legislativo, pero no tengo dudas de que a través de este instrumento recuperamos la potestad del Estado para fijar las políticas a seguir.

Tengamos en cuenta que muchos pueblos de nuestra patria no saben de marcos regulatorios

ni de sistemas de controles eficientes. En este sentido, existe un informe de una asociación llamada Responde, que estudió detenidamente el impacto que tuvo el cierre de los ferrocarriles en nuestro territorio. Así, se indica que cuando el ferrocarril llegó a las provincias del NOA se crearon 195 pueblos, pero hoy más de 200 se encuentran en vías de extinción: en la provincia de Catamarca hay 48 pueblos que están desapareciendo; en Jujuy, 31; en Salta, 26; en La Rioja, 20, y en Tucumán, 5 pueblos más. En 2001 en estos pueblos vivían aproximadamente 46 mil personas; hoy son habitados por sólo 30 mil ciudadanos. Este es el impacto que produce sobre el ser humano, de carne y hueso, el cierre de los ferrocarriles. Por eso es importante que el Estado recupere esta potestad.

Estoy convencido de que si esta herramienta queda en manos del Estado, a los legisladores no nos va a suceder lo que nos pasaba cada vez que íbamos a ver a las concesionarias, porque quienes no sabíamos hablar mandarín o no teníamos los contactos para llegar a señores poderosos como Macri debíamos recurrir al Estado para que nos diera ciertas garantías. De aquí en más, con este nuevo instrumento los legisladores, junto con los gobernadores, con las asociaciones de productores, con nuestros trabajadores y con nuestros jubilados, encontraremos respuestas frente a los clamores de aquellas regiones que quieren crecer.

Aquí no hay ganancias. Esto tiene un costo que debe formar parte de las políticas demográficas y de desarrollo de nuevos sectores. Justamente, a lo largo de este debate se ha reconocido acertadamente que en los países centrales como los Estados Unidos, Gran Bretaña y Canadá el servicio público de pasajeros es estatal y da pérdidas. Pero ese resultado sólo puede ser considerado una pérdida si se lo analiza sobre la base de la concepción de los liberales. Para nosotros es una inversión, tal como ocurre con los recursos que se destinan al área de salud.

Este es un momento histórico, porque estamos recuperando una herramienta trascendente para el desarrollo del país; podrá ser imperfecta y habrá que corregirla, pero la Constitución nos otorga también los instrumentos para hacer las correcciones necesarias si hay desequilibrios, abuso de poder o negligencia por parte de algunos funcionarios. En nuestro país hay más de seis-

cientos quince pueblos que se están muriendo, aunque otros tuvieron capacidad para adaptarse a las nuevas circunstancias de la vida.

Me siento orgulloso de votar este proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, porque sin duda alguna vamos a recuperar la importancia de esos pueblos que están olvidados.

Tenía muchas cosas más para decir, pero no seré muy extenso porque algunas de ellas ya fueron señaladas acá. Sí quiero recurrir al sentimiento de un gran poeta salteño, don Manuel J. Castilla. Cuando en los años 60 comenzó esa política nefasta de sacar los ramales que teóricamente eran inservibles o improductivos, había un ramal que unía la ciudad de Salta con “Alemania”. En realidad, la palabra correcta es “Alemania”, pero los pobladores le ponen el acento calchaquí y dicen “Alemania”. Se trataba de un ramal de sólo 120 kilómetros, pero permitía desarrollar una fuerte actividad, porque llevaba todas las mercancías hacia la zona de los valles calchaquíes –por ejemplo, al lugar desde donde se exportaban los mulares a Chile–, y traía la mano de obra de las grandes fincas de la zona de los valles para la zafra en Jujuy, Tucumán y Salta.

Cuando ya en el año 60 se advertía la desarticulación de ese ferrocarril, aquel poeta escribió *Tren de Alemania*. Dice así: “Padre, ya viene el tren de Alemania / anúncialo, tocando la campana, / ponte la gorra y cierra la ventana / cuando lo mira tu melancolía. / Padre, ya viene el tren con su alegría / y el crisantemo de humo que desgrana / no sé por qué te siento tan lejana / cuando lo mira tu melancolía. / Oh, padre, perdido en los andenes / nadie despide a nadie/ hasta que un día, / en un remoto tren de Alemania, / adolescentes con ustedes muero”. (*Aplausos*.)

Esto lo escribió Manuel J. Castilla, cuyo padre era farolero.

Apuesto a esta herramienta que nos da la democracia y a la capacidad de los pueblos para recuperar las viejas campanas antiguas –¡ojalá!– o los bocinazos de los trenes nuevos. (*Aplausos*.)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: en razón de que ningún compañero de mi bloque ha

hecho aún uso de la palabra, voy a asumir el término que corresponde a mi bancada y el tiempo dispuesto para el cierre.

Quiero señalar que en el momento de iniciarse este debate no funcionaban ni el Ferrocarril Sarmiento ni el Premetro ni el Belgrano Sur –íntegramente– ni la línea A del subterráneo. De manera que este debate se acerca más a la realidad que sufren los usuarios que a la voluntad que todos tenemos en el sentido de que los trenes mejoren en su funcionamiento.

Incluso, temo que muchas de esas viejas campanas no volverán a sonar, por lo menos en la Argentina, porque han sido rematadas, algunas en Inglaterra. Muchos de los activos físicos del ferrocarril de los argentinos han sido depredados, vendidos a precio vil y rematados. Por eso, será difícil cumplir con los objetivos loables que señaló la señora miembro informante de la comisión.

No creo que ésta sea una ley de reordenamiento del transporte ferroviario; más bien es un reordenamiento de los organismos que recaudan. Tendríamos que avanzar en la necesidad de articular no sólo el ferrocarril, sino también el conjunto del sistema de transporte en la Argentina.

Esta es una necesidad imperiosa de nuestros pueblos; por un lado, en razón de la integración social, que es lo fundamental –muchos pueblos han quedado aislados e incomunicados, con todo lo que ello significa en términos sociales, culturales y económicos–, y, por el otro, dada la necesidad de mejorar la competitividad en el transporte de los productos que genera nuestro país, sobre todo en las economías que han sido vaciadas y devastadas en los últimos tiempos, que son las que atraviesan las mayores dificultades. Además, tales economías tienen la traba de puesto que la mayor parte de los ferrocarriles de carga está en manos de quienes establecen los precios de los productos de las economías regionales, con lo cual agregan otra “parte del león” a sus ganancias. Además, generan dificultades tremendas a los pequeños productores que deben sentarse a negociar el precio con los dueños del flete, que les compran los productos.

Por eso es imprescindible hablar en términos de reordenamiento del sistema de transporte en su conjunto. Hoy, tenemos un sistema de transporte aéreo que no funciona, un sistema de

transporte férreo que no funciona y se ha achicado y un sistema de transporte automotor que se beneficia con ganancias en su competencia con el tren—debe ser de los pocos lugares del mundo donde el transporte automotor compite con el tren, puesto que en los países desarrollados éste compite con el avión.

Estamos hablando de un sistema automotor sin la infraestructura suficiente y recargado a tal punto que nos obligaría a discutir inmediatamente después de esta norma—por la cual se supone que se reordenará el sistema ferroviario, cosa que no va a suceder, pues no veo ningún artículo que así lo establezca— una iniciativa referida a la siniestralidad que permitiera un convenio vial, debido a la enorme cantidad de accidentes que se han acrecentado en los últimos años, producto del colapso y congestión del sistema automotor.

Estamos en presencia de un sistema totalmente irracional en la Argentina que ha sido pionera en materia de transportes, pues más allá de que coincidamos o no con el proyecto de la generación del 80, con el proyecto de organización del país luego de la Constitución de 1853 y con quienes gobernaron hacia fines del siglo XIX y principios del XX, existía un ordenamiento racional detrás de un proyecto de país.

Hoy, nosotros no vemos claro ese proyecto. Además, debemos recordar que los tres sistemas que deben integrarse—no en términos de competencia, sino de complementariedad—están colapsados. Hablamos de un sistema racional que pueda comunicar a los pueblos y transportar en forma más barata sus productos para que lleguen a puerto y seamos competitivos con el exterior. Esto no está ocurriendo y esta norma no permite suponer que vaya a suceder.

Efectivamente, la Unión Europea recomendó a sus países miembro, a través del órgano pertinente, que separaran en términos contables la administración de la operación. En España tomaron literalmente este aspecto y por ello implementaron dos organismos. Nosotros hemos copiado el error español, pero no de una manera completa. Copiamos el hecho de que se trate de dos organismos, pero no una cuestión fundamental de la estructura de la ley española: los usuarios tienen intervención y control sobre la administración de la infraestructura y la operación. Ese control es vinculante.

En la Argentina no se establece el control de los usuarios y mucho menos en forma vinculante. Si no hubiera sido porque el senador Giustiniani hizo la salvedad durante el debate en el recinto, se hubiera incurrido en un error pues ni siquiera se habla en esos términos ya que el Poder Ejecutivo utilizaba el vocablo “clientes”. Ese *lapsus linguae* denuncia la concepción con que fue hecho el proyecto.

El sistema de ferrocarriles en la Argentina es malo y poco eficiente dentro del sistema capitalista depredador y de amigos. Si una empresa recibe 18 millones de pesos en subsidios y 8 por el pago del boleto del usuario, éste pasa a ser una molestia y no la razón de ser de esa empresa. Si esa empresa va a recibir las dos terceras partes de sus ingresos, y lo que le garantiza la rentabilidad es el subsidio que le otorga el Estado, ¿para qué se va a molestar en ser puntual, en brindar confort y en sacar los trenes que no funcionan?

Salvo durante este último año, en que la situación era ya desastrosa, he sido usuario cotidiano del Ferrocarril Sarmiento y actualmente lo soy del subte. Entonces, puedo decir que es desastroso cómo se viaja. Por eso a lo mejor tengo una visión diferente de la de muchos legisladores que han planteado que este proyecto va a permitir un avance. El usuario no ve un avance ni una modificación porque no vemos que la empresa brinde premios y castigos como para que todo mejore, aun suponiendo que el sistema de concesiones fuese bueno, cosa que no creo.

La pregunta que uno se formula es: ¿cómo es posible que el Estado subsidie el costo del pasaje—como ya lo está haciendo—, que subsidie una rentabilidad garantizada—como ya está establecido en la ley de emergencia ferroviaria—, que subsidie el pago de salarios—como ocurre ya en algunas líneas en las que el gobierno ha pactado pagar aumentos y a veces el salario completo— y que subsidie los costos de reparación y mantenimiento? ¿Cómo puede ser que el Estado modifique con adendas los contratos establecidos y perdone faltas graves de inversión de las empresas, que establezca una emergencia ferroviaria cuando no la hay y que evite inventariar las existencias, los activos físicos de los ferrocarriles, que son patrimonio suyo y fruto del esfuerzo conjunto de muchas generaciones?

Cuando hubo que renegociar los contratos, fue la oportunidad para cancelarlos, porque si se hacía una revisión de cumplimientos e incumplimientos estábamos en condiciones de hacerlo por falta del concesionario, tal como lo establece el artículo 19, punto 2, inciso c), y como lo dice el Defensor del Pueblo de la Nación. Esa oportunidad fue rifada, rematada y se otorgó un perdón incluso de multas a las empresas de ferrocarriles.

Por otra parte, los concesionarios no respetan la seguridad. Tenemos denuncias de trabajadores sobre las condiciones en que tienen que trabajar en el ferrocarril. Quisiera hacer referencia a algunas cosas: las señales no tienen mantenimiento, se corre un serio riesgo de colisiones, el peligro en la circulación de las formaciones no es tenido en cuenta, hay señales que deben estar a peligro y se quedan bajas, figurando en el cabín como sin peligro, lo cual produce encuentro de trenes en la misma vía, no habiendo colisionado porque los conductores, guardas o el señalero instalado en el cabín como en un mangrullo –en pleno siglo XXI– han percibido esta anomalía.

Además, es notable la falta de mantenimiento en el sistema de palancas dentro de las cabinas donde se operan las señales para los cambios de vías. Esto sucede en forma frecuente. Es una anomalía grave que no debe ocurrir porque hay vidas humanas en peligro.

Dicen que, desde ya, no se cumple con el mantenimiento preventivo. ¡Cómo lo van a cumplir si a la empresa lo que le interesa es la rentabilidad! No va a parar un tren preventivamente para que funcione mejor. Lo va a hacer funcionar hasta que se detenga porque no da más, como bien lo sabemos los usuarios del tren Sarmiento o del Roca. Entonces, no importa si se tienen que bajar cientos o miles de pasajeros, a veces tranquilos, otras veces, enardecidos y prenden fuego a una estación. Ahí sí reaccionamos.

Ahora bien, la empresa va a tratar de sacarle jugo a esta formación y entonces dice que no se cumple con el mantenimiento preventivo. No se realizan las revisiones parciales o integrales de los coches que integran las formaciones de trenes, a un determinado kilometraje, como señalan las normas y reglamentos.

Los trenes circulan con un kilometraje vendido. El sistema de frenos falla, y esto es fun-

damental: muchas veces hemos visto cómo se detiene el ferrocarril, sentimos olor a quemado, preguntamos al guarda o al *motorman* y nos dice que eso se debe a que los frenos recalentaron. A veces se ve fuego en ellos.

No se limpian las tuberías, éstas se llenan de sarro o de óxido, las juntas se endurecen y hay peligrosas pérdidas, los *boogies* están fisurados, camino a quebrarse, el material está fatigado por el uso y abuso.

El asunto de las suspensiones verticales y laterales es otra cuestión grave, sigue diciendo el informe que dan los trabajadores ferroviarios.

La realidad es que el concesionario no cumple con la seguridad, tampoco con las normas de confort, no lo hace con la puntualidad ni con el traslado, no cumple con el compromiso de inversiones ni con el mantenimiento preventivo y, además, se depredan los activos físicos.

Aquí se mencionó a los talleres de Los Hornos, en La Plata y a los de Tafi Viejo. Entonces mencionemos también el taller de Los Naranjos, en Santiago del Estero, que le costó al Estado 30 millones de dólares. Una perfiladora le costó 2 millones de dólares, y hoy los activos no están más porque desaparecieron, porque no quedó ni el tinglado. Sólo quedó el terreno baldío. No hay inventario, no se sabe dónde están ni quién se los llevó.

Si hay depredación, si se vendieron estaciones del ferrocarril, cuando me dicen que las vamos a hacer funcionar pregunto dónde van a funcionar. Las estaciones están vendidas y han sido compradas por empresas privadas a precio vil.

Si el Estado no va a inventariar sus activos, si no va a controlar que le lleven las máquinas, si se las desarman, si les llevan las herramientas que costaron dinero al Estado, ¿entonces cuál es el papel del Estado? Eso no está contenido en esta ley.

¿Cuál va a ser el rol del Estado? ¿Cuál va a ser el rol de las empresas concesionarias, si el Estado se va a hacer cargo de todas las cosas de las que se hará cargo en términos de inversión?

Tal como está funcionando esto, el papel de las empresas es garantizar la mayor rentabilidad posible en el menor tiempo hasta que el sistema reviente, y el papel del Estado es el del socio bobo, que pone la plata y que no controla absolutamente nada.

Es significativa la intervención del senador Jarve en ocasión de la discusión de esta ley. Hemos pasado de un sistema pendular donde por momentos todo lo opera el Estado y por momentos la operación es sólo de los privados por vía de concesiones, a uno moderno por el cual el Estado se hace fundamentalmente cargo de la infraestructura del sistema ferroviario, cuya rentabilidad es principalmente de carácter social y no económico. Es decir, el Estado se encarga de solventar la rentabilidad social y las empresas concesionarias se encargan de llevarse la rentabilidad económica.

A esto se lo llama, tal como lo hemos visto en muchos diarios, la creación y el fomento de la burguesía nacional, es decir, la patria subsidiada. En realidad, las empresas concesionarias lo que tienen en las boleterías es una especie de alcancía donde todos los bobos que tenemos que viajar en el ferrocarril o en el subterráneo depositamos nuestra plata de manera tal que puedan llevarse todo y no pongan absolutamente nada, porque las inversiones las hace el Estado. Esa es la patria subsidiada que nosotros no queremos. Si el Estado va a poner el dinero, si va a tener que hacerse cargo de las inversiones, debe estar en condiciones de administrar el ferrocarril en forma conjunta con los usuarios y los trabajadores, que deberán controlar al Estado para que esto funcione. Todo esto que hemos dicho fue denunciado por los trabajadores, fundamentalmente por el cuerpo de delegados y las comisiones internas, a riesgo de perder sus fuentes de trabajo. Por ello hay gente que fue despedida.

Teniendo en cuenta que todo fue denunciado por la AGN, que es un organismo dependiente del Congreso de la Nación, ¿podemos tomar una decisión hoy sin tener en cuenta qué se ha hecho al respecto?

El fiscal de Investigaciones Administrativas, Manuel Garrido, denunció penalmente por administración fraudulenta al secretario de Transporte, Ricardo Jaime. Esto también fue planteado por la Oficina Anticorrupción; las organizaciones de usuarios también han denunciando lo que ha ocurrido; como lo ha hecho el Defensor del Pueblo, diciendo que se está en condiciones de cancelar la concesión en virtud de lo que prescribe el artículo 19.2.

A pesar del escándalo que se produjo en el Ferrocarril San Martín, el Estado no asumió la

conducción y se otorgó la concesión a los otros concesionarios que funcionan tan irregularmente como lo ha hecho el del San Martín.

¿Por qué está ocurriendo todo eso? Tenemos dos respuestas posibles: existe ineptitud por parte de los funcionarios del Estado o pasa otra cosa.

La ley de financiamiento de los partidos políticos –la 26.215– dice claramente en el artículo 15, inciso c), que quedan prohibidas las contribuciones o donaciones de empresas concesionarias de servicios u obras públicas de la Nación, las provincias, los municipios o la Ciudad de Buenos Aires. Pero cuando uno ve el financiamiento de la campaña para las elecciones nacionales que tuvo el Frente para la Victoria encuentra algunas joyitas que voy a comentar: 150 mil pesos de Néstor Emilio Otero. ¿Quién es Néstor Emilio Otero? Es integrante de la Unión Transitoria de Empresas, compuesta por el mencionado Otero, EMEPA y Ferrovías, a la que se le adjudicó en 2006, como consecuencia del dictado de la resolución 1.962 del Ministerio de Planificación, la ejecución, construcción, gerenciamiento, administración y explotación integral –incluyendo actividades accesorias y complementarias– de la nueva terminal de pasajeros de Mar del Plata.

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: la Presidencia le informa que se ha excedido cuatro minutos.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: no estoy excedido. Estoy utilizando tiempo del bloque. Lo avisé antes de comenzar a hablar.

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: se le otorgaron quince minutos, que es lo que corresponde.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: me parece que es suficientemente importante este tema como para que lo podamos comentar.

Néstor Otero es concesionario de la terminal de ómnibus de Retiro desde 1995. También se le ha adjudicado la construcción de una terminal en La Plata.

La empresa Creaurban S.A. ha contribuido a la campaña con 398.948 pesos. Dicha empresa, que se dedica al rubro inmobiliario y que actúa en Puerto Madero, es propiedad desde hace pocos años de Angelo Calcaterra, que es sobrino de Franco Macri, al que le compró

esta sociedad –estoy hablando de Creaurban– y también IECSA.

Por otro lado, IECSA fue beneficiada con la adjudicación, mediante el dictado del decreto 96 del 16 de enero de 2008, de la obra de electrificación integral, obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de alta velocidad. Es decir que ganó la licitación del tren bala después de haber puesto más de 398 mil pesos para la campaña del partido oficialista.

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: una vez más le reitero que se ha excedido en su tiempo. Por favor, redondee.

Sr. Macaluse. – Estoy redondeando, señor presidente. Incluso estoy redondeando las cifras, porque son redondas.

El empresario Daniel Milliacci, de la Cámara de Empresas Automotores contribuyó, con 10 mil pesos en efectivo para la campaña electoral del partido oficialista.

Uno llega a la conclusión de que todos estos sistemas no funcionan, porque los que tienen que controlar no controlan. Además, los que debieran controlar son subsidiados y financiados en las campañas por los que debieran ser controlados.

Esto es algo delirante desde el punto de vista de la racionalidad, pero...

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: le voy a cortar el uso de la palabra. Su tiempo ha vencido...

Sr. Macaluse. – Yo voy a sospechar que lo hace por lo que estoy diciendo.

Sr. Presidente (Fellner). – Usted sospeche lo que le parezca. Yo voy a cumplir con el reglamento. Le pido que redondee en un minuto.

Sr. Macaluse. – Estoy redondeando, y creo que soy bastante claro con lo que estoy diciendo. Acá hay empresas que subsidian al Estado y a los partidos políticos, fundamentalmente al oficialista, que no son controladas a la hora de controlar y eso es lo que me hace presumir que los ferrocarriles no funcionaron, no funcionan y no van a funcionar mientras este sistema continúe como hasta el momento.

Nos queda por hacer una revisión en serio del sistema de privatizaciones que hubo porque aquí escuché decir a un diputado que uno de los jefes de la oposición de aquel momento, Bernar-

do Neustadt, era jefe del oficialismo. Hay que revisar en serio el proceso de privatizaciones porque los ferrocarriles deben ser estatizados; no hay otra forma de que funcionen bien.

Cuando un economista argentino le preguntó a un funcionario austríaco sobre las pérdidas que daba el ferrocarril le dijo que ésa era una pregunta imbécil, porque es lo mismo que preguntarse cuánta pérdida da una escuela o un hospital: se trata de un beneficio social y ésa es una discusión que nos tenemos que dar.

Escuché que un diputado oficialista planteó que sería una vergüenza dar los trenes como están ahora a los turistas y que por eso hay que hacer el tren bala. ¿Y no es una vergüenza dar los trenes como están hoy a los usuarios argentinos, a los que tenemos que usar el tren o el subterráneo? ¿Eso no nos avergüenza? ¿Vamos a seguir de esta manera? Algunos dicen que viajamos como ganado. Les recuerdo que en el año 1900 cuando el tren de carga llevaba ganado tenía que parar cada 250 kilómetros para apacentar a los animales, hacer que tomaran agua y descansaran, a fin de que no se estresaran, y después volvían a subirlos a los vagones, donde se podía leer: “Sea compasivo con los animales. Domingo Faustino Sarmiento”. Nosotros decimos: “Sean compasivos con los argentinos. Sean compasivos con los usuarios. Basta de capitalismo depredador. Basta de patria subsidiada”. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

Sr. Alvaro. – Señor presidente: seré muy breve. Por momentos pienso que me confundí de poder, porque a veces parece que estuviera en el Poder Judicial y no en el Poder Legislativo. Creo que tenemos que ir al núcleo de las cosas.

El bloque de la Concertación va a acompañar enfáticamente este proyecto y lo va a fundamentar en cuestiones históricas brevemente descriptivas. Hace 120 años, en 1888, la República Argentina tenía 6.900 kilómetros de vías, en un proceso expansivo que la llevó a tener casi 47 mil kilómetros. Hoy tenemos en utilidad plena nuevamente 6.900 kilómetros. La pregunta que me hago y que hago a mis colegas es ¿qué es lo que estamos esperando? Se nos da una oportunidad. Tenemos el desafío planteado. Tenemos un mundo y un país con el fin de su producto hidrocarbúrico a plazo fijo

y el consecuente encarecimiento de todo tipo de transporte que tenga que ver con el motor de combustión interna. Tenemos ferrocarriles destruidos que se usan solamente en grandes conglomerados urbanos y en algunos pocos ramales para el transporte de carga. Es hora de que los argentinos pensemos en el futuro. Es hora de que nos pongamos a pensar de qué modo revertimos la profunda decadencia de un medio de transporte que siempre fue financiado por los argentinos, y esto ya lo dijo Raúl Scalabrini Ortiz en 1937. Aunque después la mayoría de ellos se los compramos a los ingleses y a los franceses, siempre fueron nuestros; los hicimos nosotros y los pagamos nosotros.

Lo que tenemos que conseguir nuevamente –sólo que con otro mapa– es que los mendocinos podamos ir a Córdoba o a Neuquén sin necesidad de pasar por la Capital Federal, tal como ocurre ahora. Y lo que estamos considerando hoy son precisamente las herramientas para poder llevar adelante una reconversión de este tipo, no una reconversión de obsolescencia, sino un rediseño.

Me gustaría estar aquí dentro de un tiempo discutiendo un plan, una traza, una financiación y una ecuación financiera de un ferrocarril para que dentro de cincuenta años nuestros hijos y nietos no nos reclamen porque se acabó el petróleo. Tengamos en cuenta que hoy, en 2008, ya cuesta 100 dólares el barril de petróleo. No quiero ni imaginar el costo que va a tener dentro de veinte años cuando se nos acabe el poco petróleo que tenemos; no quiero ni pensar en las consecuencias económicas y sociales que va a tener esa situación.

Señor presidente: prometí ser breve y voy a cumplir. De modo que quiero terminar todo este pensamiento sobre las consecuencias del desguace ferroviario y esta idea de repotenciar el ferrocarril como un medio de transporte esencial y no necesariamente competitivo con los otros que existen.

Debemos tener en cuenta que el ferrocarril tiene como último destinatario a ese pueblo que no accede a los aviones, que lo necesita para recibir la cultura y otros beneficios y que lo necesita para lo más elemental: trasladarse todos los días a su trabajo.

Hoy, los sectores medios y altos de la Argentina no sólo no usan el ferrocarril, sino que los

más jóvenes ni siquiera saben que existe. Pero en algunas ciudades del interior e incluso aquí en la Capital tenemos algunos ejemplos claros de cómo la sociedad argentina puja por volver a usar este medio de transporte, y nosotros –insisto– tenemos la obligación de darle las herramientas.

En el mes de septiembre del año pasado en Mendoza se licitó una obra llamada Ferrotranvía Urbano, que consiste en utilizar una infraestructura ferroviaria existente que atraviesa el centro de la ciudad de Mendoza en una longitud de 24 kilómetros, lo que permitirá reducir drásticamente el ingreso de automóviles, que hoy colapsa la capital de mi provincia.

Aquí mismo el Ferrocarril Sarmiento acaba de adjudicar, por un monto de 3.200 millones de dólares, el soterramiento, construcción y operación del tramo ferroviario que va de Caballito a Moreno, operaciones que implican diez mil puestos de trabajo.

De todo lo expuesto concluimos que, nos guste o no, con el ferrocarril hay que hacer algo, y aprobando esta iniciativa tenemos la posibilidad de otorgar las herramientas necesarias. Por estas razones nuestro bloque va a votar afirmativamente esta propuesta. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Agud. – Señor presidente: yo también trataré de ser breve. Hace unos días hemos presenciado el extraordinario debate entre dos candidatos a presidente de España. Quiero mencionar dos argumentos que dio el presidente Rodríguez Zapatero, que me impresionaron y vienen al caso en esta sesión. Rodríguez Zapatero le dijo a Rajoy en un momento del debate: “Es la primera vez que comparecemos en treinta años dos personas que han estado en el gobierno y en la oposición; por lo tanto, se nos puede examinar por lo que decimos y también por lo que hemos hecho”.

En otro tramo del debate, ante una crítica de Rajoy por el tema de la ETA, Zapatero le dijo: “En cuatro años no he tenido la oportunidad de que usted comparezca ante mí para ayudarme a solucionar el problema de la ETA”.

Quizás ésta sea una síntesis, al menos para mí. Hay que entender, a partir del método de la dialéctica que Marx introdujo en *El capital*, que

la comprensión de la realidad es una de las cuestiones más importantes para gobernar. No se puede cambiar la realidad si no se la conoce.

El sistema democrático brinda la oportunidad de que quien gobierna tenga su propia visión de la realidad que quiere modificar, mientras la oposición lo controla. Pero, además, con su crítica la oposición debe ayudar al gobierno a comprender la realidad, lo que no se puede hacer sin escuchar a los demás.

Este es el mensaje de Zapatero a Rajoy. Si usted quiere que cambie, ayúdeme a cambiar. Lo digo porque nosotros y ustedes también hemos gobernado alternativamente y hemos cometido una gran cantidad de errores en los últimos cien años, a punto tal que las frustraciones de nuestro pueblo están muy vinculadas con nuestros errores. Es hora de que dejemos de cometer errores y comprendamos la realidad tal cual es, tal como la observa el Partido Justicialista y tal como la ha visto el partido radical con su experiencia.

Durante la campaña electoral, quien es hoy la presidenta de los argentinos se distinguió por una descripción de su programa económico, y hay una definición que englobaría el proyecto del oficialismo.

El rasgo esencial del subdesarrollo en materia productiva es la insuficiencia de la estructura productiva para generar un crecimiento autosostenido con los resultados del comercio exterior.

Es decir que el crecimiento, por más que sea sostenido, no sirve si no está asentado sobre una base que le brinde continuidad. Esto no es posible sobre la base del endeudamiento –en la década del 90, con Menem, el crecimiento se cortó cuando finalizó el financiamiento externo– o de circunstancias externas que nosotros no manejamos.

El crecimiento autosostenido es aquel que se puede mantener en el tiempo a partir de la estructura productiva del país, que genera riquezas que se exportan y cuyos beneficios se aplican a generar nuevas riquezas.

Este es el discurso acertado del gobierno. Muchas veces hemos dicho en la Cámara que compartimos el rumbo, porque estamos de acuerdo con las políticas cambiaria y monetaria, pero no acertamos en cómo se administran sus resultados.

Veamos la cuestión de los ferrocarriles y de la estructura productiva de la Argentina, que se ha propuesto cambiar. La base del eslogan es que hay que reindustrializar la Argentina. Para ello, hay tres factores que son determinantes. Primero, las inversiones públicas, que deben estar dirigidas a la infraestructura del país, dentro de la cual están la energía y el sistema de transporte.

Este sistema de transporte es necesario para que nuestros productores puedan sacar sus mercaderías y competir en las mismas condiciones que lo hacen productores de otros países que tienen una enorme diferencia por la logística que se paga en nuestro país.

Además, para que el discurso productivista tenga efecto hacen falta inversiones externas. Las inversiones deben dirigirse a sectores que tengan facilidad de reproducir en otras actividades productivas y replicar por la combinación que tienen los avances tecnológicos y científicos que aportan los capitales privados. También es necesaria esta inversión en el tema energético, fundamentalmente en la exploración petrolera.

Todo ello debe ser ensamblado en una política exterior que nos coloque en el mundo para que nuestra política externa sea reflejo de nuestra política interna.

¿Cuál es el aporte que hace este bloque? Ninguna de las tres variables para que la Argentina pase a ser un país productivo y reindustrializado se cumple pues no hay inversiones internas ni públicas en materia de infraestructura.

El superávit fiscal que es el resultado del buen rumbo se utiliza para subsidiar el consumo y no para alimentar el aparato productivo. Esos errores se pagan, y los estamos pagando.

La inflación tiene que ver con la falta de oferta de bienes por el alto grado de consumo, producto de la utilización del superávit fiscal para subsidiarlo. Quizás en poco tiempo, tal vez el año que viene, en esta misma Cámara estemos diciendo –como antes decíamos cómo salimos de la convertibilidad– cómo salimos de los subsidios.

Tampoco hay inversiones externas porque no se generan las calidades y certidumbres que el capital privado requiere para invertir. Doy un solo dato: en el año 2007 la Argentina

y Ecuador estuvieron en el último lugar de la tabla de posiciones de las inversiones externas privadas. Caímos el 11 por ciento; es un dato terrible de la realidad.

Por último, quiero señalar que nuestra política exterior no está ensamblada con los frutos de nuestra política interior. Decimos que necesitamos inversiones privadas para reindustrializar el país, pero los capitales están afuera y no hemos generado certezas ni confiabilidad para que esos capitales vengan a la Argentina.

Esta es una crítica que hace este sector de la oposición al gobierno para ayudarlo a comprender la realidad.

La crisis energética viene siendo denunciada desde 1998; hay que leer los discursos parlamentarios. Llevo solamente dos años en esta banca, pero me he tomado el trabajo de estudiar desde 1998 a la fecha los discursos parlamentarios. Desde entonces, cuando en 1998 comenzó la crisis del petróleo, se viene señalando que se avecinaba una crisis energética. En 2004 la crisis fue mucho más pronunciada porque comenzó a caer la producción gasífera, y nunca dejó de hacerlo por aumento de la demanda y falta de nuevas inversiones.

Además, como dije, no se hace exploración, que es una de las inversiones privadas que necesitamos en la Argentina. No hay petróleo si no hay exploración petrolera.

Muchos no entienden –especialmente en la sociedad– cuál es el problema de la energía. Muchos creen que tiene que ver con las lámparas que están encendidas en este recinto, o los aire acondicionados. El mundo se mueve por la energía.

Las críticas que hacemos a quienes entregaron el petróleo también las podemos aplicar a nuestro partido. El nuestro debe ser el único país en el mundo que entregó el petróleo sin disparar un solo tiro. En este momento hay guerras en el mundo por un litro de petróleo porque la energía es lo que mueve el aparato productivo de toda la humanidad.

Si nos quedamos sin energía, olvidense del superávit fiscal. Ayer lo anunció la presidenta: la Argentina ya no es un país que se autoabastezca en petróleo ni en gas.

Cuando la presidenta dijo que nuestro aliado es Venezuela y la matriz energética depende de

ese país no fue una buena noticia; nos confesó que el país no tiene autoabastecimiento de petróleo ni de gas. Desde 1958 no estábamos en esta situación.

Es decir que el panorama de la Argentina no es tan favorable, más allá de los precios internacionales de nuestros *commodities*.

Por último, quiero señalar que el de los ferrocarriles es uno de los temas más importantes de la infraestructura interna de nuestro país que no se termina de resolver. Me pregunto si este proyecto que estamos por aprobar va a modificar la estructura ferroviaria del país. ¿Con este nuevo diseño de ferrocarriles que se quiere implementar en la Argentina vamos a hacer 20 o 30 mil kilómetros de vías para integrar al país productivo? ¿Vamos a lograr que el abanico que terminaba en la Capital Federal y en el puerto de Buenos Aires se redistribuya en el interior para que nuestros productores puedan articular y lograr vinculación productiva? ¿Este proyecto diseña una nueva red ferroviaria Norte-Sur o consolida el sistema radial para consolidar nuestra matriz agro exportadora? ¿Sirve este proyecto para cambiar la matriz de la carga argentina? Estas son las preguntas que debemos hacernos en el momento de votar un proyecto de ley de tamaño magnitud.

En mi opinión, esta iniciativa no es buena ni mala; es inocua, porque no va a cambiar la realidad del país ni de la infraestructura argentina.

Por estas razones, desde este bloque exhortamos a quienes gobiernan a que entiendan que si no se resuelven los problemas de fondo, ni la soja, ni el trigo, ni el petróleo, ni los minerales van a resolver por sí solos nuestros problemas estructurales. Este tiempo tendríamos que aprovecharlo para solucionar esos problemas estructurales que desde hace muchos años tiene el país.

Además, este gobierno tiene una responsabilidad histórica para cambiar la matriz productiva del país. Así lo ha reconocido la señora presidenta en todos sus discursos de campaña. Por lo tanto, vamos a seguir de cerca el desenvolvimiento de la ejecución presupuestaria para saber si aquel discurso productivista que el pueblo acompañó con su voto se compadece con la realidad de todos los días. (*Aplausos*.)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Pérez (A.). – Señor presidente: el señor diputado Aguad recién hacía referencia a un dato que hace a la comprensión de la realidad. Hay una realidad que no puede ser negada ni tapada; de hecho esto fue reconocido a lo largo del debate por todo el arco político parlamentario, tanto desde el oficialismo como desde cada uno de los bloques de la oposición. El sistema ferroviario se encuentra absolutamente desguzado, deteriorado y en un estado paupérrimo. Esto lo podemos apreciar día a día en el deterioro de la calidad del servicio, en la frecuencia de los viajes y en la falta de seguridad. También lo advertimos en la ruptura que se ha producido en el entramado que en algún momento representaron los ferrocarriles en términos de la articulación de las economías regionales.

De modo tal que la necesidad de revertir esa situación es obvia. Entonces, frente a esa realidad, es necesario que tengamos una mirada común a futuro en la búsqueda de una reconversión sincera del sistema ferroviario. Esto requiere poner en práctica algo que la señora presidenta anunció no bien se conocía el resultado electoral. En aquel momento dijo que en la Argentina se abría una nueva instancia de mayor diálogo con el resto de las fuerzas políticas como paso previo a la elaboración de las principales políticas de Estado.

Eso se puso en duda a raíz de algunas leyes que hace no poco tiempo sancionó este Parlamento, como la ley de emergencia económica o el presupuesto con los superpoderes. Pero la sanción de este proyecto hoy da por tierra definitivamente aquel anuncio. Queda en claro que la mecánica utilizada durante el gobierno de Néstor Kirchner, que usaba el Parlamento únicamente como un ámbito refrendatario de las decisiones del Ejecutivo, ha sido convalidada por el gobierno de Cristina Kirchner.

Tengamos en cuenta que este proyecto no sólo suscitó las objeciones y observaciones de todo el arco opositor. La verdad es que si esta iniciativa no se trató antes es porque surgieron críticas muy fuertes dentro del mismo oficialismo, que señalaba que no era posible darle a una misma persona la administración, la operación y el control del sistema ferroviario. ¿Qué ameritaba esta situación? Que el Parlamento se convirtiera sinceramente en un ámbito de debate para discutir en serio cómo

fijar una política de Estado para reconvertir el sistema ferroviario.

Muchos diputados del oficialismo han tenido razón al marcar como punto de inflexión la década del 90, cuando se inició un proceso de desguace y deterioro profundo del sistema ferroviario. Esto es verdad y nadie puede negarlo, aunque nosotros claramente, nos opusimos a aquel esquema; pero está en claro que ése fue el gran golpe que sufrió el sistema.

No podemos dejar de señalar lo que pasó en la Argentina en los últimos cuatro años. No es mi intención hacer una revisión histórica acerca de quiénes fueron los responsables; lo que quiero decir es que no podemos ahora premiar a los responsables del proceso de consolidación del deterioro, mediante el otorgamiento de estos plenos poderes o facultades, para que sean ellos quienes reconviertan el sistema ferroviario.

En el año 2004, cuando se iniciaba este gobierno, en concepto de subsidios para el sistema ferroviario se pagaban 210 millones de pesos. En el año 2005, los subsidios se incrementaron en 1.100 millones de pesos; en 2006, en 2.070 millones de pesos, y en 2007, en 2.700 millones de pesos. Esto, vía SIFER y presupuesto, programa 55, sin contar las inversiones en infraestructura ni las compensaciones realizadas con aportes del erario para que los concesionarios del servicio público adquirieran el combustible a menor precio que el valor de mercado.

No estoy haciendo un cuestionamiento sobre cómo se incrementaron los subsidios; lo que cuestiono es que el aumento de tales subsidios tuvo el correlato de un deterioro fortísimo de todo el sistema ferroviario y su pérdida de calidad. ¿Acaso no hubo responsabilidades? Sí, las hubo.

El principal responsable fue el secretario de Transporte, dependiente del ministro de Planificación, a quien hoy se otorgan plenos poderes para reconvertir el sistema ferroviario. Entonces, me parece que no podemos obviar esta instancia. Algunos señalaron que la responsabilidad fue de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. En verdad, hubo una enorme responsabilidad de ese organismo de descontrol.

Hace muy poco tiempo me encontré con Mondino, de la Defensoría del Pueblo, quien

me contó una anécdota. El inició una demanda a un concesionario por incumplimiento de prácticamente todas las obligaciones establecidas en el contrato. El concesionario del servicio le dio la razón diciéndole que era verdad que algunas cosas no estaban cumpliéndolas. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte se presentó en la causa judicial y dijo que Mondino no tenía razón ya que el concesionario estaba cumpliendo perfectamente con todas las pautas contractuales.

Esto pone en evidencia cómo ha funcionado la CNRT en los últimos años. También es cierto que los informes de la Auditoría, a los que aludió el señor diputado Nieva, marcan otra cosa: en las únicas ocasiones en que esa comisión determinó alguna irregularidad y quiso fijar alguna multa, el señor Jaime, secretario de Transporte, le dijo que no estableciera ni multas ni sanciones, sino que condonara porque no había responsabilidades del concesionario.

Entonces, ¿qué debíamos hacer para reformular el sistema? Reestructurar el sistema de controles otorgándole autarquía e independencia del poder político y dotándolo de cuerpos técnicos, porque no hay sistema que funcione bien sin control. ¿Qué hace el proyecto de ley del Poder Ejecutivo? Termina con el control definitivamente. En verdad, confunde al otorgar facultades de control al propio ministerio. A partir de la sanción de esta ley no sabremos si controlará el ministerio o la CNRT. ¿Saben los señores diputados quién va a controlar? Nadie.

Está claro que cuando De Vido tuvo que controlar no lo hizo; y cuando algún amigo de él tuvo que controlar, tampoco lo hizo. ¿Saben por qué ocurrió el caso Skanska? Porque quien debía controlar las obras de infraestructura era una persona amiga de De Vido: Madaro. Cuando alguien se atrevió a decir que la obra no debía llevarse a cabo porque había sobrepuestos, quien debía controlar —el amigo de De Vido—, dijo: háganla igual. Así funcionan los sistemas de control. A esa persona hoy estamos dándole la operación y administración de dos empresas, y la facultad de que sea juez y parte; es decir que sea él mismo quien controle cómo se va a operar.

Creemos que el sistema ferroviario requiere una reconversión. Debemos analizar la necesidad de realizar profundas inversiones para

recuperar y ampliar toda la infraestructura ferroviaria. Así lo venimos proponiendo desde hace mucho tiempo.

Es necesario producir una revisión integral de cada uno de los contratos, fundamentalmente de aquellos del área metropolitana. Es necesario corregir el esquema de subsidios cruzados, que en vez de tener como correlato una mejora del servicio se ha visto deteriorado. Los únicos beneficiados con este sistema fueron las empresas y los únicos perjudicados, los usuarios.

También resulta necesario fortalecer los órganos de control y establecer algún marco regulatorio que determine deberes, obligaciones, condiciones de calidad, rentabilidad, obligación de tarifa social, etcétera. Esto último lo remarcábamos cada vez que debatíamos alguna renegociación de los contratos, porque la mayoría de ellos eran aprobados en virtud de la cláusula que plantea la posibilidad de sanción tácita por el transcurso del tiempo.

¿El proyecto que estamos considerando contempla algunos de estos aspectos? No. Alguien hablaba de un proyecto inocuo, pero si lo fuera tal vez no tendría la gravedad a futuro que se vislumbra.

Quiero referirme simplemente a tres características de la iniciativa que vamos a aprobar hoy. En primer lugar, se está permitiendo la creación de dos empresas sin conocer el texto de sus estatutos. Es decir, no sabemos cuáles van a ser el régimen presupuestario, el régimen económico y financiero, el régimen de contabilidad y el régimen de sanción. ¿Quién va a establecer los estatutos? El Poder Ejecutivo. Esto significa que vamos a crear dos empresas sin un esquema de control. En realidad, se han subsumido las funciones de la CNRT en el Ministerio de Planificación, y lejos de potenciar y mejorar el esquema de control del sistema ferroviario —a través de la incorporación de los usuarios, como proponíamos nosotros— lo que se hace es debilitarlo aún más.

A partir de la sanción de esta ley estamos dando al ministro de Planificación la facultad de renegociar los contratos, que antes estaba en cabeza del Parlamento.

Nosotros creemos que es absolutamente necesario encarar una reconversión del sistema ferroviario para mejorar su calidad, su frecuen-

cia, y para volver a hacer de los ferrocarriles un esquema articulador de las economías regionales a fin de que desempeñen nuevamente un rol central dentro del sistema productivo nacional. Lo único que se reconvierte con esta iniciativa es el Ministerio de Planificación; lo único que hacemos con esto es la reconversión del Ministerio de Planificación en un súper ministerio que a partir de ahora tendrá la facultad de administrar, operar y renegociar sin ningún tipo de control todo el sistema ferroviario.

Por todo lo expuesto, desde el interbloqueo de la Coalición Cívica del Partido Socialista no estamos dispuestos a brindar nuestro apoyo a la iniciativa en consideración. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Solicito a los señores diputados que tengan a bien ir identificándose para el momento de la votación en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. O.). – Señor presidente: la verdad es que para nosotros es un buen día porque en varias oportunidades quisimos traer este tema al recinto y no tuvimos el acompañamiento necesario.

Según lo dicho por cada uno de los señores diputados preopinantes, se trata de un asunto que preocupa y ocupa al conjunto de los argentinos. Es cierto todo lo que se ha dicho sobre lo que ha sido la historia ferroviaria de nuestro país.

Es cierta la desaparición de pueblos completos, que eran casi estrictamente ferroviarios, y si no fue la desaparición formal y física fue el inicio del empobrecimiento.

Es cierto también que aquella frase tan poco feliz “ramal que para, ramal que cierra” se convirtió casi en el epígrafe de la lápida del sistema ferroviario de nuestro país. Y con ese epígrafe nosotros nos empezamos a hacer cargo del gobierno en el año 2003, con todas las cosas que muchas veces hemos dicho, con todos los problemas que existían en ese momento y también con un sistema ferroviario –hay que decirlo con claridad– casi inexistente.

En el año 2003 funcionaban solamente algunos ramales de carga que estaban privatizados y concesionados al estilo de los 90, como bien lo explicaba la señora diputada Daher. Se entregaba el ramal y su utilización en cabeza de una misma entidad jurídica.

El gobierno se propuso como primera medida empezar a reactivar el sistema de transporte de pasajeros del área metropolitana o vinculado con el AMBA para empezar a ver de qué manera se reactivaba el sistema ferroviario del país. Buscábamos dos objetivos y teníamos fe.

En el año 2002, como producto de la crisis, el transporte de pasajeros por tren en la Argentina se redujo en el 35 por ciento con respecto al año 1999.

Al ver la recuperación económica de nuestro país y el crecimiento económico incipiente, descalificado en ese momento como “la primavera económica”, el gobierno empezó a pensar nuevamente en que no sólo debíamos aumentar nuestras inversiones en infraestructura vial, sino que el ferrocarril estaba destinado a ser otra vez núcleo central de la infraestructura de un país que crecía tanto en su sistema de cargas como en el de pasajeros.

Varios señores diputados preopinantes han hablado con claridad acerca de los beneficios económicos que tiene el traslado por ferrocarril, sobre todo en el sistema de cargas. Ahorra tanto el país como el sistema productivo cuando las cargas se empiezan a trasladar no solamente por la infraestructura vial sino también por la ferroviaria.

Fue entonces cuando empezamos a cumplir con nuestra plataforma electoral del año 2003, en la que el ex presidente Kirchner se comprometió a restablecer, a dar dinamismo y robustez y a poner energía y fuerza en el sistema ferroviario de nuestro país.

Empezamos a hacer cosas. No llegamos hoy cruzados de brazos a proponer estas dos empresas que significan un avance en el reordenamiento institucional del sistema. Entre paréntesis, quiero decir que no entiendo a veces a los que tanto nos reclaman calidad institucional pero también nos critican cuando avanzamos en la institucionalización del sistema quitándole discrecionalidad.

Decía que llegamos a esta instancia luego de haber hecho previamente muchas cosas. Muchas, el Estado nacional, y muchas otras obligando a los concesionarios a cumplir con los compromisos de inversión correspondientes.

Para corroborar lo que estoy diciendo quiero señalar algunas cifras respecto de obras ejecutadas y en ejecución en el período 2003-2007:

material rodante ejecutado, 974 millones de pesos; en ejecución, 762 millones de pesos. Estamos hablando del área metropolitana de Buenos Aires.

Obras de vías: ejecutadas, 220 millones de pesos; en ejecución, 154 millones de pesos. Aclaro que todas las cifras que estoy dando están a disposición de los señores diputados.

Obras civiles: ejecutadas, 140 millones; en ejecución, 70 millones. Obras de ingeniería: proyectos de remodelación, 6,5 millones. Obras de señalamiento y telecomunicaciones: ejecutadas, 105 millones de pesos; en ejecución, 310 millones.

Obras integrales: ejecutadas, 4 millones de pesos; en ejecución, 49 millones. Obras de electrificación: ejecutadas, 15 millones; en ejecución, 30 millones.

Todo esto está invertido en el AMBA, es decir, en el área metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires. No desconocemos cómo viajan los habitantes de la provincia y de la Ciudad de Buenos Aires en esos trenes.

Como hombre del interior quiero decirles que en muchos lugares del país no viajan porque no hay trenes. Todo este esfuerzo que hace el conjunto del Estado nacional está puesto en el área metropolitana del Gran Buenos Aires. Somos conscientes de la decisión de nuestro gobierno y la apoyamos por la importancia que tiene, la importancia demográfica, la importancia social, pero todo está puesto en este lugar.

Además, hemos avanzado en ferrocarriles interjurisdiccionales. Total del material rodante ejecutado para obras interjurisdiccionales, 9.200.000 pesos; en ejecución, 15 millones. Obras de vías ejecutadas, 5 millones. Obras civiles, 2 millones.

Los servicios interjurisdiccionales rehabilitados: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Rosario-Tucumán, Buenos Aires-Rosario-Córdoba, servicio interprovincial Villa María-Córdoba, Ciudad Autónoma de Buenos Aires-Rosario-Santa Fe, Ciudad Autónoma de Buenos Aires-Alvear, servicio interprovincial, tren de las Sierras, provincia de Córdoba. Corredor Rodríguez del Busto-Cruz del Eje.

Proyectos especiales en ejecución: Pedraplén de la laguna La Picasa, en el sur de Santa Fe. Monto de la obra, 140 millones de pesos. Corrimiento de

las vías de aeroparque, 62 millones. Rehabilitación integral del tren de las Sierras, provincia de Córdoba, 113 millones. Nueva playa de vías, plataforma ferroviaria y edificios operativos estación Mar del Plata, 117 millones de pesos.

Nuevo acceso ferroviario al puerto de Buenos Aires, 34 millones de pesos. Reparación de vagones de la fábrica militar de Río Tercero, 19 millones de pesos.

Proyectos especiales en licitación. Tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, al que me voy a referir después específicamente.

Tren de alta prestación Buenos Aires-Mendoza, monto de obra, 10.000 millones de pesos. Tren de alta velocidad Buenos Aires-Mar del Plata, monto de obra, 9.000 millones de pesos...

Sra. Bullrich. – El tren bala, señor diputado.

Sr. Rossi (A. O.) – Es tren de alta velocidad, señora diputada, no es tren bala.

Proyectos de accesos viales al área metropolitana de Rosario, Plan Circunvalar Rosario. Monto total de las obras viales, 683 millones de pesos; obras ferroviarias, 2.481 millones de pesos; estación Ferroautomotora de La Plata, 45 millones de pesos; reactivación de talleres: obras de infraestructura y provisión de equipamiento Talleres Tafí Viejo, provincia de Tucumán, 12 millones de pesos; incorporación de material ferroviario: suscripción de acuerdos internacionales con España. El 14 de octubre de 2005 se suscribió el Acuerdo de Cooperación entre la Argentina y España. Primera provisión, 36 coches de pasajeros, 10 furgones, 10 unidades diésel, y sigue la enumeración, por un total en euros de 32 millones.

Del convenio suscrito con Portugal se obtuvieron 17 locomotoras Duplas marca Alstom, 40 coches remolcados, 7 locomotoras, 25 unidades Triplas, 6 automotoras NOHAB, etcétera.

A China se le adquirió material tractivo y rodante para la nueva línea San Martín por un total de 24 locomotoras y 160 coches, por 121 millones de dólares.

Hicimos todo eso cumpliendo con el compromiso que había asumido nuestro presidente Kirchner en la campaña electoral de 2003, con el fin de reactivar el sistema ferroviario en la Argentina.

Ahora vamos hacia la necesaria etapa de darle a este proceso un marco mayor de normalización

institucional: la creación de estas dos empresas. Una tiene que ver con el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, y la otra con el control de la prestación del servicio. De esta forma se va a posibilitar al gobierno nacional que avance más y mejor en la corrección de las cosas que se hayan hecho mal. También se orientará y se dará al funcionamiento del sistema un ordenamiento más integral de planificación y control que será mejor que el actual.

Ya hemos tenido un debate en esta Cámara sobre las empresas del Estado. Es un debate recurrente, que más de una vez se ha impugnado. ¿Dónde quieren que coloquemos las empresas del Estado? ¿En el Ministerio de Salud? ¿En la Secretaría de Medio Ambiente? ¿En el Ministerio de Relaciones Exteriores? ¿En qué lugar del organigrama del gobierno nacional tienen que estar las empresas del Estado? Muy sencillo: en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Ese mismo debate lo tuvimos cuando la creación de AySA. Los mismos pronuncios catastróficos en torno de que creábamos una sociedad anónima de mayoría estatal para evitar los controles. También hubo alguna provocación de un diputado en cuanto al “cheque en blanco para la caja negra”. Por eso reflexiono de la siguiente forma: hace dos años que creamos AySA. ¿Existe alguna denuncia? ¿Algún diputado o ciudadano argentino denunció algo por haberse enterado de que existen manejos irregulares en la empresa prestadora de agua?

Podemos ir más atrás: el Correo Argentino también depende del ministro de Planificación. Es el mismo ministro que está ahora. ¿Existe alguna denuncia de robo, corrupción, cohecho o sobrefacturación en la empresa Correo Argentino? Ninguna, señor presidente.

¿Por qué intentan descalificar un proyecto interesante, con mirada indulgente, cuando lo que se pretende es un avance en el reordenamiento del sistema ferroviario argentino? ¿Por qué se apela a una descalificación tan burda? Esto lo han intentado en otras oportunidades, pero han fracasado. Cuando se intenta descalificar hay que hacerlo con la totalidad de los elementos.

Por otra parte, la denominación de tren bala es incorrecta. El tren que vamos a poner entre Rosario y Buenos Aires fue presentado por el gobernador de la provincia de Santa Fe, que no

es de nuestro signo político, y estaba el intendente de Rosario, que tampoco es de nuestro signo político. La ciudad y la municipalidad de Rosario están planificando dónde van a hacer la estación y están pidiendo que se cambie el lugar de la estación definitiva con el soterramiento de las vías cuando el tren ingresa a la ciudad de Rosario.

Es mentira que ese tren de alta velocidad existe solamente en España y en Francia: existe en Bélgica, Holanda, Gran Bretaña, Turquía, Corea, Taiwán, Arabia Saudita, Rusia, China y los Estados Unidos. Repito: lo tienen Bélgica, Holanda, Gran Bretaña, Turquía, Corea, Taiwán, Arabia Saudita, Rusia, China y los Estados Unidos.

Las cosas hay que decirlas no sólo cuando uno viene a expresar su posición, sino también cuando viene a provocar con algún grado de certeza.

Es igualmente mentira que el Estado nacional haya puesto un peso en la línea que va de Posadas a Federico Lacroze. El Estado nacional no invirtió nada en ese tren. Lo que se dijo acá es mentira y todos saben –aunque nadie lo dijo– que ese tren está funcionando en manos de una concesionaria mediante un recurso de amparo que impidió que se lleve el llamado a licitación. Nadie, absolutamente ninguno de los diputados de la oposición, dijo esto.

El Plan Circunvalar, que también le corresponde a la ciudad de Rosario, es un plan de una inversión de mil millones de pesos en forma integral. Se trata de 52 obras que van a permitir que la ciudad de Rosario tenga un anillo ferroviario que la circunvale con la prestación de traspaso de carga vial al sistema ferroviario, de tal manera de desviar todo el sistema de carga al sistema de puertos. Pero también hay que decir que aunque hagamos esa obra y reactivemos absolutamente el sistema ferroviario, además vamos a necesitar fortalecer todo nuestro sistema vial, porque no va a alcanzar.

El Plan Circunvalar como máximo puede significar el 25 o 30 por ciento de la carga que ingresa a la zona de puertos en la provincia de Santa Fe, en la ciudad de Villa Gobernador Gálvez, donde estuvo la presidenta hace dos días –el martes pasado–; permitirá que pase un tren cada tres minutos en el momento pico de la cosecha.

Hoy, vinimos a dar un paso más para el restablecimiento de un sistema ferroviario en la Argentina que potencie los recorridos de carga, que signifique un abaratamiento en los costos de producción, vincule a cada una de nuestras localidades y restablezca el sistema de pasajeros.

A veces es fácil decirle “no” al tren bala cuando uno vive en la Ciudad de Buenos Aires. Nosotros, en la provincia de Santa Fe, tuvimos que subsidiar el combustible durante la gobernación del actual diputado Obeid para que existiera una línea de transporte aéreo que nos vincule con Buenos Aires y con Córdoba, porque el único avión que iba a la provincia de Santa Fe era un avión lechero: paraba en Buenos Aires, paraba en Rosario, volvía a Santa Fe y paraba en Rosario. Teníamos un solo vuelo, y lo hicimos con plata de los santafesinos y también con subsidios de los santafesinos.

Entonces, la posibilidad de tener un tren de alta velocidad nos da a los santafesinos, a los rosarinos, la posibilidad de vincularnos comercialmente, no sólo socialmente. No viajan todos los días de Rosario a Buenos Aires los sectores más humildes de esas ciudades: generalmente viajan los que tienen un tránsito comercial permanente entre esos puntos y para nosotros, que somos del interior, tener una vinculación de esas características nos va a permitir crecer más y que la concentración en la Ciudad de Buenos Aires sea menor, porque de esto se trata. Para descentralizar necesitamos dar al interior los mismos servicios que se puedan tener acá, en la ciudad de Buenos Aires.

Por eso, en la ciudad de Rosario, en la provincia de Santa Fe, las voces en contra del tren de alta velocidad y de los cheques en blanco para la caja negra están absolutamente disminuidas o casi acalladas, porque saben lo que significa para la ciudad de Rosario y para la provincia de Santa Fe.

Señor presidente: como sé que me estoy excediendo en el tiempo, simplemente quiero decir dos cosas más. Una de ellas es que tiene que venir a este Congreso de la Nación el marco regulatorio que regule estas dos empresas. Así lo dijimos cuando se aprobó la creación de la empresa AySA y, efectivamente, después vino el marco regulatorio, que no lo pudimos tratar inmediatamente porque en una sesión cele-

brada en noviembre de 2006 nos dejaron sin quórum. Pero, finalmente, en febrero de 2007, pudimos tratar el marco regulatorio de AySA, con la agencia de planificaciones y el plan de inversión.

En ningún momento la ley que permite la creación de sociedades con mayoría estatal o de sociedades del Estado obliga a que el marco regulatorio esté en el momento de la sanción de la ley; puede estar o no, al igual que el estatuto.

Ciertamente, hoy estamos avanzando, porque estamos dándole institucionalidad. Todo lo anterior era discrecional; no había un marco institucional, un marco de creación de dos empresas que puedan pensar y planificar en el futuro lo que puede ser el desarrollo del sistema ferroviario en la Argentina.

De manera que nosotros vamos a votar esta iniciativa con la convicción –lo aclaro porque alguien decía que se necesitan hechos y no palabras– de que lo que hicimos durante estos cuatro años y medio, sin tener quizás el instrumento jurídico más idóneo y adecuado, nos da la certeza de que con este instrumento y con mejores resortes jurídicos vamos a hacer mucho más para que la Argentina tenga un sistema ferroviario como merece su pueblo, su producción y esta gran Nación. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar nominalmente en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 229 señores diputados presentes, 152 han votado por la afirmativa y 73 por la negativa, registrándose además 3 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 152 votos por la afirmativa, 73 por la negativa y 3 abstenciones.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Agosto, Albarracín, Albrisi, Alfaro, Alvaro, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Baladrón, Basteiro, Bedano, Bernazza, Berraute, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Brue, Calchaquí, Calza, Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carlotto, Carmona, Caselles, Cejas, César, Cigogna, Collantes, Conti, Córdoba (S.M.), Coscia, Cremer de Busti, Cuevas, Daher, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, De la Rosa, Delich, Depetri, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Erro, Fadel, Fernández Ba-

sualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Galantini, García de Moreno, García (I.A.), García (M.T.), Giannettasio, Gioja, Godoy, González (J.D.), González (N.S.), Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Ibarra, Ilarregui, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Korenfeld, Kunkel, Landau, Leguizamón, Lenz, Leverberg, Llanos, Llera, López Arias, López (E.S.), Lorenzo Borocotó, Luna de Marcos, Lusquiños, Marconato, Marino, Martiarena, Massei, Merchán, Merlo, Moisés, Montero, Montoya, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Müller, Obeid, Oliva, Osorio, Pais, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (E.A.), Pereyra, Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Petit, Prieto, Puiggrós, Recalde, Rico, Rodríguez (E.A.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Santander, Scalesi, Scitutto, Segarra, Serebrinsky, Sluga, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Torrontegui, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernise, Velarde, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Votan por la negativa los señores diputados: Acuña Kunz, Acuña, Aguad, Alcuaz, Alvarez, Amenta, Augsburger, Azcoiti, Baldata, Barrios, Bayonzo, Belous, Benas, Bertol, Beveraggi, Bisutti, Brillo, Bullrich (P.), Burzaco, Comelli, Cortina, Cuccovillo, Cusinato, De Marchi, Del Campillo, Fabris, Fein, Ferro, Flores, Galvalisi, García Hamilton, García (S.R.), Gerez, Gil Lozano, Giubergia, Giudici, González (M.A.), Gorbacz, Gribaudo, Hotton, Iglesias, Kenny, Kroneberger, Lanceta, Lemos, Linares, Lozano, Martín, Martínez Garbino, Martínez Oddone, Morán, Morandini, Morini, Naím, Nieva, Obiglio, Peralta, Pérez (A.), Pinedo, Portela, Quirós, Raimundi, Reyes, Rioboó, Rodríguez (M.V.), Sánchez, Sarghini, Sesma, Storni, Tomaz, Ulrich, Vega y Viale.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Chiquichano, López (R. A.) y Pastoriza (M.A.).

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1º.

Sra. Daher. – Señor presidente: solicito que se vote por títulos.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se votará por títulos.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma indicada.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Nieva. – Señor presidente: quisiera saber si el oficialismo va a aceptar algún tipo de modificaciones, porque hay propuestas de la sociedad civil y de distintas organizaciones que mejorarían un poco la norma. Queremos saber si el oficialismo está dispuesto a recibir algunas sugerencias; de lo contrario, ni siquiera las plantearíamos, para ahorrar tiempo.

Sra. Daher. – No vamos a aceptar modificaciones al texto de la iniciativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el título I, que comprende el artículo 1º.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el título II, que comprende los artículos 2º a 6º.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el título III, que comprende los artículos 7º a 9º.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el título IV, que comprende los artículos 10 a 13.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el título V, que comprende los artículos 14 y 15.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el título VI, que comprende los artículos 16 a 20.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – El artículo 21 es de forma.

Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214)

10

**CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES
EN MATERIA DE TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL
(Orden del Día N° 53)**

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Transportes ha considerado el proyecto de ley en revisión del Honorable Senado por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su sanción.

Sala de la comisión, 19 de febrero de 2008.

Zulema B. Daher. – Ramón Ruiz. – Manuel A. Morejón. – Héctor J. Alvaro. – Germán E. Alfaro. – Griselda A. Baldata. – Sergio A. Basterio. – M. A. Bianchi Silvestre. – Gustavo Cusinato. – Miguel D. Dovená. – Luis M. Fernández Basualdo. – Juan C. D. Gullo. – Jorge A. Landau. – Rafael A. López. – Mario R. Merlo. – Lidia L. Naim. – Elsa S. Quiroz. – Alejandro L. Rossi. – Juan A. Salim. – Rubén D. Scitutto. – Patricia Vaca Narvaja.

Buenos Aires, 13 de febrero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo A. Fellner.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° –Ratificase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fue ratificado por decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.232 del 11 de septiembre de 2007, y que como anexo forma parte integrante de la presente.

Art. 2° –Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JULIO C. COBOS.

Juan Estrada.

**CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES
EN MATERIA DE TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL**

Entre el Estado nacional, representado en este acto por el señor ministro del Interior de la Nación, contador

Aníbal Domingo Fernández, en adelante la Nación, y las provincias de Buenos Aires, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Felipe Solá, de Catamarca, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Eduardo Brizuela del Moral, de Córdoba, representada en este acto por el señor vicegobernador, Francisco Fortuna, de Corrientes, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Arturo Colombi, del Chaco, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Abelardo Roy Nikisch, del Chubut, representada en este acto por el señor gobernador, Mario Das Neves, de Entre Ríos, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Jorge Busti, de Formosa, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Gildo Insfran, de Jujuy, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Eduardo Fellner, de La Pampa, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Carlos Verna, de La Rioja, representada en este acto por el señor vicegobernador, Sergio Casas, de Mendoza, representada en este acto por el señor vicegobernador, Juan Carlos Jalif, de Misiones, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Carlos Rovira, del Neuquén, de Río Negro, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Miguel Angel Saiz, de Salta, de San Juan, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero José Luis Gioja, de San Luis, representada en este acto por la señora asesora legislativa del Ministerio de Seguridad, doctora Susana María del Carmen Placidi, de Santa Cruz, representada en este acto por la señora subdirectora de la Casa de Santa Cruz, doctora Patricia Alsua, de Santa Fe, representada en este acto por el señor gobernador, Jorge Obeid, de Santiago del Estero, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Gerardo Zamora, de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, representada en este acto por el señor gobernador, Hugo Coccaro, de Tucumán, representada en este acto por el señor gobernador, contador José Alperovich y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este caso por el señor jefe de Gobierno, Jorge Telerman, en adelante las provincias, acuerdan en celebrar el presente convenio cuyo objeto es constituir el Registro Nacional de Licencias de Conductor, regidos de conformidad a las siguientes cláusulas:

ANTECEDENTES:

Que la Nación y las provincias han abordado distintas acciones destinadas a paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en la república.

Que las estadísticas recavadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como consecuencia de siniestros de tránsito, cifra que representa un 2,5% de la totalidad de los decesos ocurridos en igual período, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que a éste de por sí luctuoso panorama respecto del infortunio de miles de habitantes, se añaden los intensos efectos económicos que la siniestralidad vial produce sobre distintos ámbitos de las actividades productivas y los extracostos que se añaden por impacto de esta problemática.

Que en este sentido, los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los accidentes de tránsito son iguales a un rango entre el 1 - 2 % del PBI.

Que existe la coincidencia generalizada acerca de la necesidad de proveer las medidas que, fundadas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, permitan homogeneizar y dar consistencia a los múltiples esfuerzos realizados en cada jurisdicción en pos de revertir la situación descrita, aunando las tareas en pos de una eficaz y eficiente gestión de las materias involucradas.

Que en primer término, resulta imprescindible establecer mecanismos que garanticen la aplicación de criterios unívocos respecto de la emisión de licencias de conductor en todo el territorio nacional, sobre pautas de uniformidad y seguridad documental, así como concentrar la registración de las mencionadas licencias en un solo ente, permitiendo el acceso de todas las jurisdicciones emisoras a fin de dar certeza sobre el carácter único de la habilitación, su autenticidad y vigencia.

Que en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009, elaborado por las entidades integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial –Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito– se prevé la implementación de mecanismos de control del otorgamiento de licencias de conductor, mediante la creación del Registro Único de Emisión de Licencias de Conductor, sugiriendo su funcionamiento en ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Que la constitución del mencionado registro permitirá un eficiente control de licencias de conductor a la vez que optimizará el Sistema de Antecedentes de Tránsito en el país, con acceso de todas las jurisdicciones, así como el intercambio electrónico de los datos y asientos referentes a la autenticidad y vigencia de las habilitaciones, siguiendo la orientación del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449 y sus normas reglamentarias.

Que vinculado al tema recién expuesto, resulta imprescindible modificar los criterios de vigencia de las licencias de conductor, ajustando la misma a la conducta de su titular.

Que a tal fin el método de licencias por puntaje se ha evidenciado en la experiencia internacional como idóneo para alertar en forma permanente sobre el comportamiento en la vía pública, restringiendo de las habilitaciones a aquellas personas que han demostrado su desapego a las normas de tránsito y seguridad vial.

Que en consecuencia se procura el establecimiento de dicho sistema, detallando los criterios a seguir para su consagración.

Que una de las realidades más graves que se verifican en la conducción de vehículos automotores es su práctica en condiciones de intoxicación alcohólica, debiendo acordarse acciones concretas a fin de erradicar esa conducta.

Que en tal sentido resulta preliminar fijar en forma homogénea los parámetros de medición de alcohol en sangre que impiden la conducción.

Que asimismo, la gravedad de dicha conducta infractora, obliga a implementar, además de las pautas de retención del conductor alcoholizado, los requisitos previstos por la propia Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de imponer en esos casos la pena de arresto por ella prevista.

Que sumado a lo recién expuesto, debe disuadirse la ingesta de alcohol por parte de los conductores, coadyuvando a lograr ese efecto la prohibición de expendio de ese tipo de bebidas en ámbitos directamente vinculados a las rutas y caminos de la república.

Que uno de los factores que coadyuvan al alto grado de siniestralidad que se verifica en el país es la inobservancia generalizada de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación.

Que a fin de neutralizar esta realidad deben intensificarse los controles, utilizando todos los medios disponibles, especialmente aquellos de carácter automatizado, que garanticen un control eficiente y el respaldo documental indubitable respecto de la comisión de esas infracciones.

Que con el mismo objetivo se requiere aunar criterios y acciones respecto de la fiscalización del cumplimiento de los principales requisitos de circulación emergentes de la normativa de tránsito.

Que resulta conveniente que las funciones de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional sean asignadas a un solo organismo responsable, con el objetivo de consolidar dichas tareas en un marco de consistencia que evite criterios operativos dispares en la ejecución de ese cometido.

Que deben acordarse los medios de carácter institucional y las acciones de implementación instrumental referentes a las medidas que la Nación y las provincias determinan en este acto.

Que las provincias han participado en forma preponderante en el diseño de las acciones que son materia del presente convenio a través de la actuación de sus representantes en el Consejo Federal de la Seguridad Vial.

Que además de los entes integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial, múltiples organizaciones no gubernamentales vinculadas en forma constante a los esfuerzos por mitigar la siniestralidad vial, así como reconocidos especialistas en la materia, han aconsejado y solicitado, entre otras medidas, las que conforman los acuerdos que se adoptan en el marco de este acto.

Que, asimismo, como fue expuesto, las medidas a concertar se encuentran previstas con carácter

programático en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009, aprobado por la XXXI Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Que en consecuencia y sobre la base de sus determinaciones, deben establecerse las bases para la interacción de la Nación y las provincias, adoptando, con la celeridad que exige la situación analizada, concretos cursos de actuación que permitan mitigar el flagelo de la inseguridad en las vías de circulación de la república, por lo cual las partes convienen:

CAPÍTULO I

Licencias de conductor

Primera. *Constitución del registro nacional de licencias de conductor.* Las partes acuerdan que la Nación procederá a crear el Registro Nacional de Licencias de Conductor, que funcionará en el ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, organismo dependiente de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios de la Subsecretaría de Asuntos Registrales de la Secretaría de Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. El registro a crearse tendrá alcance nacional y operará como sistema organizativo federal.

Segunda. *Funciones a asignar.* El Registro Nacional de Licencias de Conductor tendrá las siguientes funciones:

- a) Coordinar con las jurisdicciones provinciales, las pautas referentes a sus características, sobre la base de las determinaciones fijadas por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449 y sus normas reglamentarias y las respectivas leyes provinciales;
- b) Establecer el modelo unificado de las licencias de conductor que expedirán todas las jurisdicciones emisoras de licencias, fijando las normas técnicas para su diseño y confección, cuya única diferencia será la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad municipal o provincial que lo emita.
- c) Determinar los dispositivos de seguridad que deberán contener las licencias de conductor a registrar, determinando los estándares técnicos a seguirse a esos efectos;
- d) Certificar la licencia de conductor tipo emitida por cada una de las jurisdicciones expedidoras, respecto de su adecuación a las normas y estándares determinados por el propio registro para el documento, teniendo esa certificación carácter homologatorio;
- e) Registrar la totalidad de las licencias de conductor expedidas por las autoridades municipales o provinciales, conteniendo el detalle documental de su emisión, renovación o cancelación, determinando los medios de comunicación a tal fin, con preponderancia de

la utilización de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito, a través de su implementación definitiva y futura expansión;

- f) Fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al Sistema de Puntos para las Licencias de Conductor, de conformidad a lo acordado en la cláusula cuarta del presente convenio;
- g) Recibir, a través de las provincias, la información correspondiente a la totalidad de las actas de constatación por infracciones de tránsito levantadas por las autoridades jurisdiccionales correspondientes y de las penalidades aplicadas en su consecuencia, llevando su registro permanente y actualizado;
- h) Establecer, juntamente con las provincias, los medios técnico-informáticos que permitan en forma instantánea el acceso de todas las jurisdicciones a los asientos registrales, así como su intercambio y actualización permanente.

Tercera. *Implementación.* Con el objeto de implementar el Registro Nacional de Licencias de Conductor, las partes acuerdan suscribir convenios específicos con el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito fijando las bases técnico-operativas y económicas destinadas a regir su funcionamiento. En lo procedente, será de aplicación el Sistema de Cooperación Técnica y Financiera contemplado por las leyes 23.283 y 23.412.

Asimismo convienen, que una vez implementado el registro, será condición indispensable, tanto para la emisión de nuevas licencias de conductor, como para la renovación de las actualmente vigentes, su consulta respecto a la existencia de otras habilitaciones vigentes a nombre del solicitante, clase o tipo de las mismas y jurisdicción emisora, así como en lo referente a sus antecedentes en la materia, comprendiendo el informe a recabarse la enumeración de las actas de infracción en trámite, su fecha, motivo y clasificación de la infracción atribuida, y el detalle de aquellas penalidades impuestas, su fecha, causa, sanción determinada, y si la misma ha tenido efectivo cumplimiento por parte del infractor o si se encuentra pendiente.

Las partes acuerdan que no darán curso a las solicitudes de licencias de conductor efectuadas a las autoridades emisoras de su jurisdicción, sean de carácter originario o por renovación, en los siguientes casos:

- a) Encontrarse vigente otra licencia de la misma clase a nombre del solicitante, o hallarse aquella suspendida, inhabilitada o revocada, dentro de su período de vigencia;
- b) Encontrarse pendientes de conclusión los procedimientos para la aplicación de sanciones instruidos en cualquier jurisdicción, cuando éstos, singularmente, o en forma acumulada, involucren tres o más infracciones de carácter “grave” o “muy grave”, o cinco “leves”;

- c) Encontrarse pendientes de íntegro cumplimiento las penalidades firmes aplicadas en cualquier jurisdicción, independientemente del carácter, naturaleza o cantidad de las sanciones impuestas.

Las tramitaciones de las solicitudes de licencias afectadas por las situaciones descritas en los literales precedentes, serán suspendidas preventivamente hasta tanto el Registro Nacional de Licencias de Conductor reciba la comunicación de la autoridad jurisdiccional ante la cual tramitan los procedimientos allí indicados, mediante la cual se notifique la extinción de las causales que motivaron dicha suspensión. El registro tomará asiento de la mencionada comunicación, notificando la circunstancia apuntada a la autoridad emisora ante la cual se tramita la licencia en cuestión.

Cuarta. *Adopción del sistema unificado de puntaje para las licencias de conductor.* Las partes convienen establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones, que la emisión de licencias de conductor y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. La comisión de infracciones calificadas por la normativa de tránsito como “graves” o “muy graves”, o la reiteración de infracciones “leves”, generará la deducción de puntos del total inicial otorgado. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hubieran decretado en sede judicial.

Las partes manifiestan la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntaje para las licencias de conductor, a cuyo efecto acuerdan que en un plazo de 120 días quedarán definidos dichos parámetros.

Asimismo, las partes acuerdan que comunicarán la caducidad de las licencias que tenga lugar en virtud de la aplicación de la presente cláusula, dentro de los cinco (5) días de dispuesta, al Registro Nacional de Licencias de Conductor.

CAPÍTULO II

Alcoholemia

Quinta. *Unificación de criterios de determinación y control.* Las partes acuerdan extender e intensificar los controles de alcoholemia que realizan en sus respectivas jurisdicciones, adoptando las pautas establecidas por la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo, 24.788, respecto a la determinación de los porcentajes de alcohol en sangre que inhabilitan para la conducción de vehículos automotores.

En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:

- a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre;
- b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre;
- c) Vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

Las partes convienen establecer métodos unificados para la realización de los controles de alcoholemia, tomando como base las determinaciones de procedimiento fijadas por el artículo 72, inciso a), numeral 1, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, y su reglamentación.

Asimismo, acuerdan que los dispositivos de medición de alcohol en sangre de los conductores, serán homologados por la autoridad competente en la materia.

Sexta. *Implementación de la sanción de arresto.* Las partes acuerdan dictar o promover, según corresponda, las medidas necesarias para establecer la efectiva aplicación de la sanción de arresto a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica, de acuerdo a lo prevenido por el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, garantizando que dicha penalidad se ajuste a las reglas contenidas en el artículo 87 del mencionado cuerpo legal.

El mismo temperamento se conviene aplicar a la organización o participación, en la vía pública, en competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

Séptima. *Prohibición de expendio y publicidad de bebidas alcohólicas a la vera de las vías de circulación.* Las partes acuerdan establecer en ámbito de sus respectivas jurisdicciones, mediante el dictado las normas que resulten pertinentes, la prohibición absoluta de expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, en estaciones de servicio, paradores u otro tipo de establecimiento, que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las provincias o sus municipios.

Asimismo, las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad relativa a bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las indicadas áreas puedan ser visualizadas desde las mismas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las provincias o sus municipios.

Una vez establecidas, la violación de las prohibiciones indicadas en la presente cláusula, será sancionada con las multas y clausuras establecidas por la ley 24.788.

CAPÍTULO III

Control de velocidades

Octava. *Intensificación.* Las partes convienen intensificar en todas las vías de circulación sometidas a sus

respectivas jurisdicciones el control de las velocidades máximas, límites especiales y velocidades precautorias, establecidas por la normativa de tránsito.

Novena. *Sistema de registro radarizado y fotográfico.* Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamiento que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales, los sistemas de control de velocidades máximas mediante la utilización de instrumental y dispositivos radarizados con respaldo fotográfico resultan medios idóneos para una eficaz fiscalización de esas reglas de circulación. Por ello entienden que se encuentran dadas las condiciones para el restablecimiento de ese tipo de equipamiento en forma tal que garantice su apego a las normas metrológicas vigentes para toda la República, y en consecuencia acuerdan:

- a) La Nación y las provincias aplicarán para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, sistemas de foto radar que se ajusten a las determinaciones de la resolución 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación reglamentaria de la Ley de Metrología Legal, 19.511, según lo establecido por la ley 25.650;
- b) Los sistemas a ser implementados deberán ser autorizados, con carácter previo a su utilización, por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, de conformidad a lo previsto por el apartado 9.5 del anexo T del decreto 779/95, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449;
- c) En ningún caso la implementación de los sistemas tratados tendrá como finalidad principal la recaudación proveniente de la aplicación de las sanciones pecuniarias que resulten de las infracciones constatadas por dicho medio. A tal fin, el señalamiento relativo a los límites de velocidades máximas y mínimas, por tramos de la vía, se ajustará a las determinaciones del sistema de señalización vial uniforme aprobado por el anexo L del decreto 779/95, adecuándose las variaciones de las velocidades señaladas, descendentes o ascendentes, a las distancias necesarias para permitir su segura observancia;
- d) Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de registro fotográfico, contratando con empresas privadas ese servicio, la contratprestación a cargo de los entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

Décima. *Sistema de control de velocidad promedio entre estaciones de peaje.* La Nación implementará

un sistema de control de velocidades máximas consistente en el cálculo automático del tiempo irrogado a los vehículos que circulen por autopistas y rutas concesionadas para cubrir la distancia existente entre estaciones de peaje, del que se obtendrá la velocidad promedio aplicada por el conductor para ese recorrido. El equipamiento permitirá la lectura de los *tickets* o de los dispositivos de pago electrónico, en cada una de las cabinas de cobro, emitiendo el reporte de la velocidad promedio alcanzada, sirviendo éste de respaldo para la inmediata constatación de las infracciones, en aquellos casos de haberse superado la velocidad máxima promedio correspondiente al tramo recorrido.

En la etapa de desarrollo experimental e implementación, el sistema será aplicado a la circulación de los servicios de transporte público de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional y al transporte de carga sometido a dicha jurisdicción.

La Secretaría de Transportes del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y la Secretaría de Obras Públicas, del mismo ministerio, a través del órgano de control de las concesiones viales, elaborarán las bases y protocolos técnicos del equipamiento a ser introducido por los concesionarios viales, sus pautas de operación y el programa de control del transporte de pasajeros y cargas mediante el sistema promovido.

Una vez generalizado el sistema, las provincias implementarán en los caminos y autopistas concesionados por sus respectivas jurisdicciones, sistemas de las mismas características, recibiendo de la Nación la colaboración que a tales fines aquellas estimen.

Undécima. *Prohibición de publicidad laudatoria.* Las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad a través de la cual se fomente, incite o pondere la conducción a velocidad excesiva, primordialmente aquella emplazada en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, estableciendo las penalidades para el caso de inobservancia de dicha prohibición.

CAPÍTULO IV

Control de los requisitos para la circulación de los vehículos

Duodécima. *Alcance prioritario.* Las partes coinciden y acuerdan en dar prioridad al control de los siguientes requisitos correspondientes a la documentación y equipamiento de los vehículos automotores:

Documentales: licencia de conducir, cédula de identificación del vehículo, comprobante de seguro vigente, placas de identificación de dominio.

Dispositivos de seguridad: luces reglamentarias, según el tipo de vehículo de que se trate, matafuego y balizas portátiles normalizadas.

Utilización de: cinturones de seguridad por todos los ocupantes de los vehículos que reglamentariamente

estén dotados de ellos, casco normalizados y anteojos o antiparras por todos los tripulantes de motocicletas.

Observación de la obligación de transportar a los menores de diez (10) años en los asientos posteriores del vehículo.

Control de la jornada laboral y cumplimiento de los descansos obligatorios del personal de conducción de los servicios de transporte público de pasajeros y de cargas, en forma conjunta con los entes públicos con competencia específica en la materia.

Decimotercera. *Concentración de los controles.* A los efectos de hacer más eficientes los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de circulación y de cualquier otra directiva emergente de la normativa de tránsito, se habilitarán como centros unificados de control espacios correspondientes a estaciones de peaje, localización de básculas de pesaje, intersecciones de rutas, acceso a puentes y túneles, y cualquier otro lugar que por su carácter de atractor de tránsito facilite las tareas de prevención y control, debiéndose aplicar los métodos de operación y control del tránsito que garanticen el menor riesgo de accidentes durante dichos controles.

Decimocuarta. *Aplicación de los principios de retención de vehículos en infracción.* Las partes declaran que las determinaciones indicadas en la cláusula precedente, permitirán la aplicación material de las medidas de retención preventiva, de conductores, licencias y vehículos, previstas por el artículo 72 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, en las condiciones fijadas para su ejercicio por su reglamentación, decreto 779/95.

CAPÍTULO V

Control y fiscalización del tránsito en rutas nacionales

Decimoquinta. *Asignación de funciones a Gendarmería Nacional.* El Poder Ejecutivo, a través del decreto 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo *in fine*, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, ha asignado a Gendarmería Nacional, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional o sometidos a su jurisdicción.

Decimosexta. *Competencia y juzgamiento local.* Reconociendo que la atribución del juzgamiento de las infracciones que Gendarmería Nacional constata en ejercicio de las funciones asignadas, es inherente a las autoridades locales, la Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán, con los alcances determinados por el artículo 2º del mencionado decreto 516/07 y por el artículo 2º del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los ámbitos correspondientes a tramos, corredores y rutas o caminos de jurisdicción

provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Las constataciones volcadas en actas de infracción confeccionadas por Gendarmería Nacional, se labrarán en formularios preimpresos y numerados provistos por las provincias, acordándose que aquella los remitirá en forma inmediata a la autoridad de juzgamiento local y al registro a crearse, esto último de acuerdo a lo establecido en la cláusula primera, en virtud de las misiones asignadas por la cláusula segunda, inciso g), ambas del presente convenio.

Los convenios a suscribir contemplarán los porcentajes de participación a favor de Gendarmería Nacional respecto de los montos efectivamente percibidos por las autoridades locales como consecuencia de la instrucción de las actas de infracción labradas por la fuerza.

Asimismo, preverán otros aspectos que permitan la coordinación de las tareas asignadas por el artículo anterior con las autoridades locales.

CAPÍTULO VI

Implementación del presente convenio

Decimoséptima. *Agencia nacional de seguridad vial.* Las partes reconocen la importante tarea que cumplen los organismos que componen el sistema nacional de seguridad vial, y especialmente la formulación, a través de ellos, del Plan Nacional de Seguridad Vial –2006/2009–, aprobado por la XXXI Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Con el objeto de consolidar, ampliar y coordinar la ejecución de las acciones que se desprenden del indicado plan, las partes coinciden en la necesidad de conformar un ámbito de carácter permanente a cargo de su seguimiento y concreción en aquellas temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito en función de prevención, control y fiscalización.

Por ello acuerdan crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial que funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional - Ministerio del Interior, y tendrá como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país, sin que las funciones a asignar impliquen alteración o mengua de las jurisdicciones locales.

La agencia a crearse circunscribirá su accionar a las precitadas acciones, sin que su funcionamiento importe superposición de tareas con las asignadas a los organismos integrantes del sistema nacional de seguridad vial (anexo T del decreto 779/95).

Decimoctava. *Emisión de actos y suscripción de convenios.* Las partes acuerdan emitir, o propiciar, según el caso, la totalidad de los actos administrativos o reformas normativas, que resulten necesarias dentro del ámbito de cada una de sus jurisdicciones, a fin de poner en ejecución los acuerdos alcanzados por el presente convenio, suscribiendo asimismo, los acuerdos

específicos de carácter complementario destinados a tal objetivo.

Decimonovena. *Plazos*. Las partes acuerdan que la emisión de los actos internos indicados en la cláusula precedente, así como la suscripción de los convenios específicos por ambas partes, se concluirán dentro del plazo de noventa (90) días computados a partir de la fecha en que se suscribe el presente convenio.

Vigésima. *Instrucciones*. Las partes acuerdan que impartirán a los entes u organismos con incumbencia específica de sus respectivas jurisdicciones que cada una designe, las instrucciones destinadas a coordinar las tareas necesarias para dar cumplimiento, dentro del plazo estipulado por la cláusula precedente, a los acuerdos alcanzados por el presente convenio.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Transportes, al considerar el proyecto de ley en revisión del Honorable Senado por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial; no encuentra objeciones que formular al mismo, por lo que aconseja su sanción.

Zulema B. Daher.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señor presidente: dado que esta iniciativa no presenta disidencias, todos los presidentes de bloque acordaron la inserción de los discursos de los señores diputados, cuya autorización solicito, a fin de pasar prontamente a su votación.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se procederá en consecuencia.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 211 señores diputados presentes, 205 han votado por la afirmativa, registrándose además 4 abstenciones. No se ha computado el voto de un señor diputado.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Han votado 205 señores diputados por la afirmativa y no se registraron votos por la negativa.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Albarracín, Albrisi, Alcuaz, Alfaro, Álvarez, Alvaro, Amenta, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Augsburg, Azcoiti, Baladrón, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Bedano, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Bisutti, Brillo, Brue, Burzaco, Calchaquí, Camaño (D.A.), Camaño (G.), Canela, Canero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Comelli, Conti, Córdoba (S.M.), Cortina, Coscia, Cuevas, Cusinato, Daher, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, De Marchi, del Campillo, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Dovená, Erro, Fabris, Fadel, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galvalisi, García (I.A.), García (M.T.), García (S.R.), Gerez, Giannettasio, Gil Lozano, Gioja, Giubergia, Giudici, Godoy, González (J.D.), González (M.A.), González (N.S.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Iglesias, Ilarregui, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Korneberger, Kunkel, Lanceta, Landau, Leguizamón, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López Arias, López (E.S.), Lorenzo Borocotó, Lozano, Luna de Marcos, Lusquiños, Marconato, Marino, Martínez Garbino, Martínez Oddone, Massei, Merlo, Moisés, Montero, Montoya, Morán, Morandini, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Obeid, Obiglio, Oliva, Osorio, Pais, Paroli, Pasini, Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Pinedo, Portela, Prieto, Puiggrós, Quirós, Raimundi, Recalde, Rejal, Reyes, Rico, Rioboó, Rodríguez (E.A.), Rodríguez (M.V.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Santander, Sarghini, Scalesi, Sciotto, Segarra, Serebrinsky, Sesma, Sluga, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Spatola, Storni, Sylvestre Begnis, Thomas, Tomaz, Torfe, Torrontegui, Urlich, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernise, Vega, Velarde, Viale, Villaverde y West.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Bullrich (P.), López (R.A.), Martiarena y Martín.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobado en general.

Sra. Bullrich. – Quiero dejar constancia de mi voto por la afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

– Resulta afirmativa.

– El artículo 2° es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado. (*Aplausos.*)

11

MODIFICACION DE LEY 20.094, DE NAVEGACION

(Orden del Día N° 57)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la Ley de la Navegación 20.094 en cuanto a la remoción de buques inactivos y sus previsiones específicas de aplicación en la cuenca Matanza-Riachuelo; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 19 de febrero de 2008.

Juan M. Pais. – Miguel L. Bonasso. – Walter A. Agosto. – María C. Cremer de Busti. – Marcelo E. López Arias. – Juan C. Morán. – Sergio A. Basteiro. – Rosana A. Bertone. – Ivana M. Bianchi. – Lía F. Bianco. – María A. Calchaquí. – Alberto Cantero Gutiérrez. – Elisa B. Carca. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Rosa L. Chiquichano. – Luis F. J. Cigogna. – José M. Córdoba. – Roy Cortina. – María G. de la Rosa. – Miguel D. Dovená. – Norberto P. Erro. – Luciano R. Fabris. – Patricia S. Fadel. – Luis M. Fernández Basualdo. – Luis A. Galvalisi. – Eva García de Moreno. – Irma A. García. – Graciela B. Gutiérrez. – Beatriz Korenfeld. – Carlos M. Kunkel. – María V. Linares. – Timoteo Llera. – Gustavo A. Marconato. – Jorge L. Montoya. – Carlos J. Moreno. – Claudio M. Morgado. – Mabel H. Müller. – María F. Reyes. – Evaristo A. Rodríguez. –

Alejandro L. Rossi. – Laura J. Sesma. – Gladys B. Soto. – Silvia Storni. – Juan H. Sylvestre Begnis. – José A. Villariño. – Mariano F. West.

Buenos Aires, 28 de noviembre de 2007.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto E. Balestrini.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

REFORMA A LA LEY DE LA NAVEGACION Y PREVISIONES ESPECIFICAS PARA SU APLICACION EN LA CUENCA MATANZA- RIACHUELO

CAPÍTULO PRIMERO

Modificaciones a la Ley de la Navegación

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 17 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 17: *De los buques, artefactos navales y aeronaves náufragos o inactivos y objetos peligrosos en las aguas.*

Los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas deben ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados, cuando:

- a) Se hallen hundidos, varados, o flotando y constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria, o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas;
- b) Permanezcan inactivos y a criterio de la autoridad marítima constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

A los efectos de esta ley se considerará inactivo a todo buque, artefacto naval o aeronave, de bandera nacional o extranjera, y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, que permanezcan sin

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

efectuar operaciones propias de su naturaleza, destino y características; los que no estén armados ni tripulados conforme al tipo de navegación para la cual estuvieran habilitados y los que se encuentren en una situación que implique la no realización de los fines para los cuales fueron construidos o acondicionados.

- c) Sean considerados riesgosos de hundimiento, mediante resolución fundada de la autoridad marítima.

Los buques, artefactos navales y aeronaves comprendidos en este artículo que por su estado de deterioro hayan perdido su individualidad técnico-jurídica, serán eliminados de los registros respectivos, procediendo la autoridad marítima de oficio, con sus propios medios, o a través de terceros, a la extracción, remoción y/o desguace de los mismos, con cargo a sus responsables.

Art. 2° – Incorporárase como artículo 17 bis de la Ley 20.094 de la Navegación, el siguiente:

Artículo 17 bis: *Procedimiento para la remoción, extracción, traslado, desguace o demolición.*

En los supuestos previstos por el artículo 17, el procedimiento se ajustará a las condiciones siguientes:

La autoridad marítima intimará la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado al propietario o representante legal de los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, y a los legítimos interesados en los mismos que hubieren trabado medidas cautelares o gravámenes en el Registro Nacional de Buques, fijando plazo para su iniciación, que no será menor de dos (2) meses ni mayor de cinco (5) meses, así como el tiempo total para su ejecución, contemplando las condiciones y particularidades del caso.

Si no fueran habidos, la intimación a que se refiere el párrafo anterior se practicará por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez (10) días fijado por la autoridad marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Si vencido el plazo fijado precedentemente, la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado no se hubiera producido, se considerará que el buque, artefacto naval o aeronave, sus restos náufragos, u objetos o construcciones de que se trate, han sido abandonados en favor del Estado nacional – Prefectura Naval Argentina –, realizándose las correspon-

dientes anotaciones de transmisión de dominio. La autoridad marítima podrá llevar adelante las operaciones con medios propios, o mediante acto licitatorio si fuera necesario.

Si iniciados los trabajos de extracción, demolición, remoción, desguace o traslado a un lugar autorizado dentro del plazo fijado, los mismos fueren abandonados o no se realizaren, en término, la Autoridad Marítima puede, previa resolución fundada, otorgar un nuevo plazo. Si no se ejecutaren los trabajos, se procederá conforme al párrafo anterior.

En todos estos casos se podrá recurrir por ante la Cámara Federal competente dentro del plazo de cinco (5) días de notificada la resolución de la autoridad marítima.

Art. 3° – Sustitúyese el artículo 18 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 18: *Buques y artefactos navales de bandera extranjera o no identificada.*

Cuando se trate de buques, artefactos navales y aeronaves de bandera extranjera o de sus restos náufragos, sean sus propietarios personas jurídicas o físicas, argentinas o extranjeras o se desconociere su propietario, se dará también aviso al consulado que tenga a su cargo la representación de los intereses del Estado de la bandera.

Cuando se trate de buques, artefactos navales o aeronaves de bandera no identificada y propiedad desconocida, o de sus restos náufragos, se aplican las disposiciones del artículo 17 bis, realizándose la intimación a que se refiere dicho artículo por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez (10) días, fijado por la autoridad marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Art. 4° – Sustitúyese el primer párrafo del artículo 19 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval, o aeronave comprendido por el artículo 17 puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado o desguace, haciendo abandono de aquél a favor del Estado Nacional, quien dispondrá del mismo de acuerdo con lo establecido en esta sección.

Art. 5° – Sustitúyese el último párrafo del artículo 19 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Los buques, artefactos navales o aeronaves o sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que hubieren pasado al dominio del Estado nacional, pueden ser ofreci-

dos a la venta mediante licitación pública por la autoridad marítima, o ser destinados conforme lo determine el Poder Ejecutivo nacional sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20.

Art. 6º–Sustitúyese en el segundo párrafo del artículo 20 de la Ley 20.094 de la Navegación, la expresión “artículos 17 y 18” por la siguiente: “artículo 17 bis”.

Art. 7º–Sustitúyese el artículo 22 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 22: Obstáculos o peligros a la navegación o el medio ambiente.

No están comprendidos en las disposiciones de los artículos 17, 17 bis y 18 los buques, artefactos navales o aeronaves, sus restos náufragos, los inactivos ni los riesgosos, de bandera nacional, extranjera o no identificada, o de propiedad argentina, extranjera o desconocida, que constituyan un obstáculo o peligro insalvable para la navegación marítima o fluvial, o constituyan un peligro inminente o potencial insalvable para la preservación del medio ambiente, o un impedimento insalvable para el libre escurrimiento de las aguas, según resolución fundada de la autoridad marítima.

La autoridad marítima debe proceder de oficio a efectuar los estudios y trabajos necesarios para realizar la extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado desguace o demolición inmediata del obstáculo o peligro, con cargo a los propietarios o a sus representantes legales, siempre que no hagan uso del derecho de abandono.

Cuando los buques, artefactos navales o aeronaves, o sus restos náufragos, sean de bandera extranjera, se debe efectuar previamente el aviso al consulado previsto en el artículo 18.

Art. 8º–Sustitúyese el artículo 23 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 23: Abono de los gastos realizados.

Si los propietarios o representantes legales del buque artefacto naval o aeronave, o sus restos náufragos, no abonan el importe de los gastos realizados, dentro del plazo que fije la autoridad marítima, deberá efectuarse su venta en subasta pública.

Por los gastos de extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado, demolición y/o desguace, el Estado nacional tendrá un privilegio especial por sobre todo otro tipo de acreencia, derecho o gravamen preexistente sobre dichos bienes.

Si lo recaudado supera los gastos efectuados incluyendo derechos aduaneros, si corresponde abonarlos, el remanente se utilizará en primer lugar para el pago de las deudas que existieran con la administración portuaria que se trate, generadas por el uso de muelle u otros servicios prestados

por ella. Si cubiertos tales gastos hubiere un saldo restante, se depositará a la orden del juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el título III, capítulo III, sección 3.

Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción remoción o traslado, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia.

Art. 9º–Sustitúyese el artículo 24 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 24: Existencia de causas pendientes.

La existencia de medidas judiciales, cautelares y/o gravámenes inscritos y/o interdicciones de navegar inscritas en el Registro Nacional de Buques no obstará a las operaciones de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado, demolición, o desguace, en los términos de la presente sección, de buques, artefactos navales y aeronaves, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza. Estas operaciones deberán ser informadas al magistrado interviniente y a los legítimos interesados.

En caso de que las medidas se hubieren dispuestas en virtud de encontrarse pendiente de producción medidas de prueba sobre los mismos, los magistrados podrán ordenar la suspensión de las operaciones de extracción, traslado a lugar autorizado, remoción, demolición o desguace, hasta tanto se practiquen tales medidas de prueba. La suspensión no podrá ser mayor de cinco (5) meses.

Si los gravámenes o medidas previstos en el párrafo primero se hubieren dispuesto a los efectos de asegurar un derecho patrimonial o como medio de asegurar la operatividad de la sentencia o la efectividad del pronunciamiento judicial, y sin perjuicio del privilegio especial del Estado Nacional previsto por el artículo 23, subsistirán los mismos luego de practicadas las operaciones sobre el bien en que recayeran, desplazándose, en su caso, al producido de su realización.

CAPÍTULO SEGUNDO

Previsiones especiales para la cuenca Matanza-Riachuelo

Art. 10.–En toda actuación en la que en los términos de los artículos 17, 22 y concordantes de la Ley 20.094 deban ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se hallen en la Cuenca Matanza-Riachuelo corresponderá dar intervención a la Autoridad de Cuenca creada por Ley nacional 26.168. Los plazos de intimación referidos en el artículo 17 bis de la citada ley no podrán exceder los sesenta (60) días corridos.

La Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo podrá celebrar convenios de cooperación con la Prefectura Naval Argentina a fin de facilitar y contribuir al cumplimiento de sus respectivas funciones, en cuyo marco, y sin perjuicio de los derechos de terceros en los términos de la Ley 20.094, podrá disponer del producido que surja de la realización de los bienes objeto de la extracción, remoción, traslado, demolición o desguace, afectándolo a la implementación de acciones previstas en el Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

Art. 11.—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JOSÉ J. B. PAMPURO.

Juan Estrada.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la Ley de la Navegación —20.094— en cuanto a la remoción de buques inactivos y sus previsiones específicas de aplicación en la cuenca Matanza-Riachuelo, creen innecesario abundar en más detalles y así lo expresan.

Juan M. Pais.

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

Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. — Señor presidente: en el mismo sentido de la votación anterior y de acuerdo con lo convenido con los distintos presidentes de bloque, dado que este proyecto no presenta disidencias, solicito que se autoricen las inserciones de los señores diputados que así lo requieran y se proceda prontamente a votar.

Sr. Presidente (Fellner). — Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, así se hará.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). — Se procederá en consecuencia.

Se va a votar en general.

—Se practica la votación nominal.

—Conforme al tablero electrónico, sobre 210 señores diputados presentes, 199 han votado por la afirmativa, registrándose además 10 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). — Han votado 199 señores diputados por la afirmativa. No hay votos negativos.

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Albarracín, Albrisi, Alcuaz, Alfaro, Álvarez, Alvaro, Amenta, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Augsburg, Azcoiti, Baladrón, Baldata, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Bedano, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Bisutti, Brillo, Bullrich (P.), Burzaco, Calchaquí, Camaño (D.A.), Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Comelli, Conti, Córdoba (S.M.), Cortina, Coscia, Cuevas, Daher, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, De Marchi, del Campillo, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Dovená, Erro, Fadel, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galantini, Galvalisi, García Hamilton, García (I.A.), García (M.T.), García (S.R.), Gerez, Giannettasio, Gil Lozano, Gioja, Giubergia, Giudici, Godoy, González (J.D.), González (M.A.), González (N.S.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Iglesias, Ila-rregui, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Kroneberger, Kunkel, Lanceta, Leguizamón, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López Arias, López (E.S.), Lorenzo Borocotó, Luna de Marcos, Lusquiños, Marconato, Marino, Martiarena, Martínez Garbino, Massei, Merlo, Moisés, Montero, Morán, Morandini, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Obeid, Obiglio, Oliva, Osorio, Pais, Paroli, Pasini, Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Pinedo, Portela, Prieto, Puiggrós, Quiroz, Raimundi, Recalde, Rejal, Reyes, Rico, Rioboó, Rodríguez (E.A.), Rodríguez (M.V.), Rojkés de Alpe-rovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Santander, Sarghini, Scalesi, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Sluga, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Spatola, Thomas, Tomaz, Torfe, Torrontegui, Urlich, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernis, Vega, Velarde, Viale, Villaverde y West.

—Se abstienen de votar los señores diputados: Brue, Halak, Landau, López (R.A.), Lozano, Martín, Martínez Oddone, Montoya, Storni y Sylvestre Begnis.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobado en general el proyecto de ley.

En consideración en particular el artículo 1º.

Se va a votar.

– Resulta afirmativa.

– Sin observaciones se votan y aprueban los artículos 2º a 10.

– El artículo 11 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado. (*Aplausos.*)

12

REGIMEN TRANSITORIO PARA EL TRATAMIENTO FISCAL DE LAS INVERSIONES EN BIENES DE CAPITAL Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

(Orden del Día N° 59)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

La Comisión de Presupuesto y Hacienda ha tomado en consideración el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

PROMOCION DE INVERSIONES EN BIENES DE CAPITAL Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 1º – Institúyese un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital nuevos –excepto automóviles–, que revistan la calidad de bienes muebles amortizables en el impuesto a las ganancias, destinados a la actividad industrial, así como también para las obras de infraestructura –excluidas las obras civiles– que reúnan las características y estén destinadas a las actividades que al respecto establezca la reglamentación.

El régimen que se crea por la presente ley regirá con los alcances y limitaciones establecidos en la misma y las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º – Podrán acogerse al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscritas conforme a las mismas, que desarrollen actividades productivas en el país o se establezcan en el mismo con ese propósito y que acrediten bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura a realizarse entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive.

En el supuesto que el beneficiario del régimen sea un fideicomiso tanto el fiduciario como los beneficiarios del fideicomiso deberán ser personas físicas domiciliadas en la República Argentina, o personas jurídicas constituidas en ella, o encontrarse habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscritas conforme a las mismas, y acreditar bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura.

A los efectos de lo dispuesto en los párrafos anteriores, los proyectos de inversión en actividades industriales o en obras de infraestructura se considerarán realizados cuando tengan principio efectivo de ejecución y se encuentren concluidos dentro de los plazos previstos para la puesta en marcha de cada uno de los mismos. Se entenderá que existe principio efectivo de ejecución cuando se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, por un monto no inferior al quince por ciento (15%) de la inversión prevista.

El régimen establecido por la presente ley será de aplicación para los bienes muebles amortizables comprendidos por obras en curso y las obras de infraestructura iniciadas con anterioridad al día 1º de octubre de 2007, siempre que a dicha fecha no se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión por un monto igual o mayor al quince por ciento (15%) de la inversión prevista.

La autoridad de aplicación resolverá otorgando o denegando el beneficio instituido por esta ley por la totalidad del proyecto de inversión presentado.

Los interesados en acogerse al presente régimen deberán inscribirse en el registro que habilitará a tal efecto la autoridad de aplicación.

Los interesados deberán asimismo acreditar la generación de puestos genuinos de trabajo, de conformidad con la legislación laboral vigente en cada rubro de actividad.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

Art. 3°—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen podrán, conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes, obtener la devolución anticipada del impuesto al valor agregado correspondiente a los bienes u obras de infraestructura incluidos en el proyecto de inversión propuesto o, alternativamente, practicar en el impuesto a las ganancias la amortización acelerada de los mismos, no pudiendo acceder a los dos (2) tratamientos por un mismo proyecto y quedando excluidos de ambos cuando sus créditos fiscales hayan sido financiados mediante el régimen establecido por la ley 24.402 y/o por aquella norma que restablezca su vigencia y/o la modifique.

Los beneficios de amortización acelerada y de devolución anticipada del impuesto al valor agregado no serán excluyentes entre sí en el caso de los proyectos de inversión cuya producción, sea exclusivamente para el mercado de exportación y/o se enmarquen en un plan de producción limpia o de reconversión industrial sustentable, aprobado por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Jefatura de Gabinete de Ministros. En estos casos, los beneficiarios podrán acceder en forma simultánea a ambos tratamientos fiscales.

Art. 4°—El impuesto al valor agregado que por la compra, fabricación, elaboración o importación definitiva de bienes de capital o la realización de obras de infraestructura, a que hace referencia el artículo 1° de la presente ley, les hubiera sido facturado a los responsables del gravamen, luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en el que se hayan realizado las respectivas inversiones, les será acreditado contra otros impuestos a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción o, en su defecto, les será devuelto, en ambos casos en el plazo estipulado en el acto de aprobación del proyecto y en las condiciones y con las garantías a las que alude el artículo 8° de la presente ley. Dicha acreditación o devolución procederá en la medida en que el importe de las mismas no haya debido ser absorbido por los respectivos débitos fiscales originados por el desarrollo de la actividad.

No será de aplicación el régimen establecido en el párrafo anterior cuando al momento de la solicitud de acreditación o devolución, según corresponda, los bienes de capital no integren el patrimonio de los titulares del proyecto.

Cuando los bienes a los que se refiere este artículo se adquieran en los términos y condiciones establecidos por la ley 25.248, los créditos fiscales correspondientes a los cánones y a la opción de compra sólo podrán computarse a los efectos de este régimen luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en que se haya ejercido la citada opción.

No podrá realizarse la acreditación prevista en este régimen contra obligaciones derivadas de la responsa-

bilidad sustitutiva o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agentes de retención o de percepción. Tampoco será aplicable la referida acreditación contra gravámenes con destino exclusivo al financiamiento de fondos con afectación específica.

A efectos de este régimen, el impuesto al valor agregado correspondiente a las inversiones a que hace referencia el primer párrafo del presente artículo se imputará contra los débitos fiscales una vez computados los restantes créditos fiscales relacionados con la actividad gravada.

Art. 5°—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen, por las inversiones que realicen comprendidas en el artículo 1° de esta ley durante el período comprendido entre el 1° de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, podrán optar por practicar las respectivas amortizaciones a partir del período fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en los artículos 83 y 84, según corresponda, de la ley de impuesto a las ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, o conforme al régimen que se establece a continuación:

- a) Para inversiones realizadas durante los primeros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores al 1° de octubre de 2007:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en tres (3) cuotas anuales, iguales y consecutivas.
 - II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al cincuenta por ciento (50%) de la estimada;
- b) Para inversiones realizadas durante los segundos doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en cuatro (4) cuotas anuales, iguales y consecutivas.
 - II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (60%) de la estimada;
- c) Para inversiones realizadas durante los terceros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en

dicho período: como mínimo en cinco (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas.

- II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (70%) de la estimada.

Art. 6º—Establécese un cupo fiscal anual de pesos un mil millones (\$1.000.000.000), el que podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3º de la presente ley, aplicables a los proyectos de inversión en actividades industriales. Dicho cupo se asignará de acuerdo con el mecanismo de concurso que establezca el Poder Ejecutivo nacional, en el que fijará las pautas a considerar a los efectos de la elegibilidad de los proyectos y contemplará una fase técnica y una fase económica.

El cupo fiscal establecido en el párrafo anterior no incluye los tratamientos fiscales acordados por el presente régimen para la realización de obras de infraestructura comprendidas en el mismo, el que será establecido por la autoridad de aplicación para cada proyecto en particular.

Establécese un cupo fiscal anual de pesos doscientos millones (\$200.000.000) adicionales a los contemplados en el primer párrafo del presente artículo, que serán destinados exclusivamente a proyectos de inversión desarrollados por pequeñas y medianas empresas, que clasifiquen como tales de acuerdo a la normativa vigente. Este cupo podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3º de la presente ley.

Facúltase a la autoridad de aplicación a determinar para cada concurso la atribución de los cupos fiscales contemplados en los párrafos anteriores, pudiendo optar por realizar las convocatorias por regiones, sectores industriales o en base a su clasificación en pequeñas, medianas o grandes empresas, de acuerdo con la normativa vigente.

Art. 7º—Considérase obra de infraestructura en los términos de la presente ley a toda obra cuyo objetivo principal promueva la realización de actividades productivas a las que hace referencia el artículo 2º de la presente ley y sea ejecutada por los sujetos enumerados en el referido artículo o cuando la realización sea declarada como obra de infraestructura crítica por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios siempre y cuando se trate de las siguientes actividades:

- a) Generación, transporte y/o distribución de energía eléctrica;
- b) Producción, transporte y/o la distribución de hidrocarburos;
- c) Exploración y/o explotación minera;
- d) Obras hídricas;
- e) Obras viales;

- f) Obras ferroviarias, portuarias o de las vías navegables.

El Poder Ejecutivo nacional podrá incorporar otras actividades siempre que reúnan los recaudos previstos en el párrafo precedente.

Art. 8º—Las garantías a las que hace referencia el artículo 4º de la presente ley podrán ser constituidas mediante depósito bancario, cheque certificado contra una entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el Estado nacional, aval bancario, seguro de caución o pagarés a la vista, en los montos y oportunidades que la reglamentación establezca.

Art. 9º—Cuando se trate de operaciones que den derecho a la opción prevista en el artículo 67 de la Ley de Impuesto a las Ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, la amortización especial establecida por el régimen instituido por la presente ley deberá practicarse sobre el costo determinado de acuerdo con lo dispuesto en la referida norma legal. Si la adquisición y la venta se realizaran en ejercicios fiscales diferentes, la amortización eventualmente computada en exceso deberá reintegrarse en el balance impositivo correspondiente a dicha enajenación.

El tratamiento que se otorga por el presente régimen queda sujeto a la condición de que los bienes adquiridos permanezcan en el patrimonio del contribuyente durante tres (3) años contados a partir de la fecha de habilitación. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de impuesto resultantes con más sus intereses, salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalada precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas que en virtud del importe reinvertido no se encuentre alcanzada por el régimen tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

Art. 10.—Una vez comprobada la puesta en marcha o la afectación de los bienes a la actividad productiva, la autoridad de aplicación y la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción, verificarán el cumplimiento de los objetivos declarados en el proyecto de inversión por el responsable.

A tales efectos, la autoridad de aplicación, teniendo en cuenta el tipo de proyecto de que se trate, fijará el plazo en que deberán ser cumplidas las previsiones del proyecto y, juntamente con el citado organismo recaudador, dispondrá la modalidad, frecuencia y todo otro aspecto relativo al control de cumplimiento.

El incumplimiento será resuelto mediante acto fundado por la autoridad de aplicación y no corresponderá,

respecto de los sujetos comprendidos, el trámite establecido por el artículo 16 y siguientes de la ley 11.683 texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, sino que la determinación de la deuda quedará ejecutoriada con la simple intimación de pago del impuesto y sus accesorios por parte de la Administración Federal de Ingresos Públicos, sin necesidad de otra sustanciación.

El término de la prescripción para exigir la restitución de los créditos fiscales acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los accesorios a que hubiere lugar, será de cinco (5) años contados a partir del 1° de enero del año siguiente a aquél en que haya finalizado el plazo fijado para el cumplimiento de las previsiones del proyecto.

Art. 11.—El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley, sin perjuicio de la restitución al fisco de los créditos fiscales oportunamente acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los respectivos intereses resarcitorios, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones:

- a) Caducidad total del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen;
- b) Una multa equivalente al ciento por ciento (100%) del impuesto acreditado o devuelto o, en su caso, ingresado en defecto.

La autoridad de aplicación determinará los procedimientos para la aplicación de las sanciones dispuestas en el presente artículo.

Art. 12.—No podrán acogerse al tratamiento, dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la entonces Dirección General Impositiva, dependiente de la entonces Secretaría de Hacienda del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, o la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias, o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;

- d) Las personas jurídicas —incluidas las cooperativas— en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros de consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acacimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Los sujetos que resulten beneficiarios del presente régimen deberán previamente renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial o administrativo con relación a las disposiciones del decreto 1.043 de fecha 30 de abril de 2003 o para reclamar con fines impositivos la aplicación de procedimientos de actualización cuya utilización se encuentra vedada conforme a lo dispuesto por la ley 23.928 y sus modificaciones y el artículo 39 de la ley 24.073 y sus modificaciones. Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieran promovido tales procesos, deberán desistir de las acciones y derechos invocados en los mismos.

En el caso de la renuncia a la que hace referencia el párrafo anterior, el pago de las costas y gastos causídicos se impondrán en el orden causado, renunciando el fisco, al cobro de multas.

Art. 13.—El Poder Ejecutivo nacional será el encargado de designar la autoridad de aplicación del régimen creado por la presente ley.

El Poder Ejecutivo nacional informará bimestralmente a ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación las aprobaciones de los proyectos de inversión que hubieren adherido al régimen creado por la presente ley, remitiendo las actuaciones que originaron la asignación.

Art. 14.—En todo lo no previsto en esta ley serán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683 (texto ordenado en 1998) y sus modificaciones; de la ley de impuesto al valor agregado (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones, y de la ley de impuesto a las ganancias (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones.

Art. 15.—Invítase a las provincias y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley, eximiendo total o parcialmente las ventas de los bienes comprendidos por el presente régimen de los impuestos sobre los ingresos brutos y de sellos.

Art. 16.—Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 17.–Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Sala de la comisión, 19 de febrero de 2008.

Walter A. Agosto. – Marcelo López Arias. – Laura G. Montero. – Sergio A. Basteiro. – Lía F. Bianco. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Jorge A. Cejas. – Luis F. J. Cigogna. – María Cremer de Busti. – María G. de la Rosa. – Norberto P. Erro. – Patricia S. Fadel. – Irma A. García. – Beatriz L. Korenfeld. – Gustavo A. Marconato. – Jorge L. Montoya. – Antonio A. M. Morante. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Gladys B. Soto. – Mariano F. West.

En disidencia parcial:

Luis A. Galvalisi.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Presupuesto y Hacienda al considerar el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura, estima que corresponde rechazar la modificación introducida por el Honorable Senado y aconsejar la sanción del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo.

Walter A. Agosto.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

La Comisión de Presupuesto y Hacienda ha tomado en consideración el expediente 246-S.-07, por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital; y, por las razones que dará el miembro informante, aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

PROMOCION DE INVERSIONES EN BIENES DE CAPITAL

Artículo 1º–Institúyese un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital nuevos producidos en el país con exclusión de automóviles que revistan la calidad de bienes muebles amortizables en el impuesto a las ganancias.

Considérase inversión de bienes de capital a financiar por la presente ley a la fabricación y elaboración definitiva de los mismos cuando el valor de los componentes nacionales alcance el 60 % del valor final del bien a producir.

El régimen que se crea por la presente ley se regirá con los alcances y limitaciones establecidos en la misma y las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º–Podrán acogerse al presente régimen las empresas que califiquen como micro, pequeñas y medianas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1º de la ley 25.300, sus modificaciones y complementarias, que desarrollen actividades productivas en el país o que se establezcan en el mismo con ese propósito y que acrediten bajo declaración jurada, ante la autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades productivas a realizarse entre el mes calendario siguiente al de la entrada en vigencia de esta ley y el trigésimo sexto mes calendario posterior al de dicha fecha.

Los interesados en acogerse al presente régimen deberán inscribirse en el registro que habilitará a tal efecto la autoridad de aplicación.

Los interesados deberán asimismo acreditar la generación de puestos genuinos de trabajo, conforme a la legislación laboral vigente en cada rubro de actividad.

Art. 3º–Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen podrán, conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes, obtener la devolución anticipada del impuesto al valor agregado correspondiente a los bienes incluidos en el proyecto de inversión propuesto o, alternativamente, practicar en el impuesto a las ganancias la amortización acelerada de los mismos, no pudiendo acceder a los dos tratamientos por un mismo proyecto y quedando excluidos de ambos cuando sus créditos fiscales hayan sido financiados mediante el régimen establecido por la ley 24.402 y por aquella norma que restablezca su vigencia y/o la modifique.

Art. 4º–El impuesto al valor agregado que por la compra, fabricación de bienes de capital a que hace referencia el artículo 1º de la presente ley, les hubiera sido facturado a los responsables del gravamen, luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en el que se hayan realizado las respectivas inversiones, les será acreditado contra otros impuestos a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción o, en su defecto, les será devuelto, en ambos casos en el plazo estipulado en el acto de aprobación del proyecto y en las condiciones y con las garantías que alude el artículo 10 de la presente ley. Dicha acreditación o devolución procederá en la medida en que el importe de la misma no haya debido ser absorbido por los respectivos débitos fiscales originados por el desarrollo de la actividad.

No será de aplicación el régimen establecido en el párrafo anterior cuando, al momento de la solicitud de acreditación o devolución, según corresponda, los bienes de capital no integren el patrimonio de los titulares del proyecto.

Cuando los bienes a los que se refiere este artículo se adquieran en los términos y condiciones establecidos

por la ley 25.248, los créditos fiscales correspondientes a los cánones y a la opción de compra sólo podrán computarse a los efectos de este régimen luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en que se haya ejercido la citada opción.

No podrá realizarse la acreditación prevista en este régimen contra obligaciones derivadas de la responsabilidad sustitutiva o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agentes de retención o de percepción. Tampoco será aplicable la referida acreditación contra gravámenes con destino exclusivo al financiamiento de fondos con afectación específica.

A efectos de este régimen, el impuesto al valor agregado correspondiente a las inversiones a que hace referencia el primer párrafo del presente artículo se imputará contra los débitos fiscales una vez computados los restantes créditos fiscales relacionados con la actividad gravada.

Art. 5°—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen, por las inversiones que realicen comprendidas en el artículo 1° de esta ley podrán optar por practicar las respectivas amortizaciones, a partir del período fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en el artículo 84, de la Ley de Impuesto a las Ganancias (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones, o conforme al régimen que se establece a continuación:

- a) Para inversiones realizadas en bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados y fabricados durante los primeros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores al de entrada en vigencia de la presente ley: como mínimo en tres (3) cuotas anuales, iguales y consecutivas;
- b) Para inversiones realizadas en bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados y fabricados durante los segundos doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a): como mínimo en cuatro (4) cuotas anuales, iguales y consecutivas;
- c) Para inversiones realizadas en bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados y fabricados durante los terceros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a): como mínimo en cinco (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas.

Art. 6°—El régimen establecido por la presente ley no será de aplicación para los bienes muebles amortizables comprendidos en proyectos de inversión que tengan principio efectivo de ejecución con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Art. 7°—Cuando se trate de operaciones que den derecho a la opción prevista en el artículo 67 de la Ley del Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, la amortización especial establecida por el régimen instituido por la presente

ley deberá practicarse sobre el costo determinado de acuerdo con lo dispuesto en la referida norma legal. Si la adquisición y la venta se realizaran en ejercicios fiscales diferentes, la amortización eventualmente computada en exceso deberá reintegrarse en el balance impositivo correspondiente a dicha enajenación.

El tratamiento que se otorga por el presente régimen queda sujeto a la condición que los bienes adquiridos permanezcan en el patrimonio del contribuyente durante tres (3) años contados a partir de la fecha de habilitación. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de los impuesto resultantes con más sus intereses, salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalado precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas que en virtud del importe reinvertido no se encuentre alcanzada por el régimen tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

Art. 8°—Establécese un cupo fiscal anual de pesos cuatrocientos millones (\$400.000.000) para ser aplicado al régimen establecido por la presente ley.

Art. 9°—El cupo fiscal determinado en el artículo precedente, será establecido por la autoridad de aplicación conforme a un mecanismo predeterminado de asignación entre las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en función de los coeficientes de distribución secundaria de la coparticipación establecidos en la ley 23.548 o la que la reemplace. En el caso de existir remanentes no utilizados, al final del segundo año del presente régimen los cupos serán asignados de forma automática para atender a aquellas jurisdicciones que posean proyectos aprobados por la autoridad de aplicación pero que no cuenten con cuota disponible.

Art. 10.—Las garantías a las que hace referencia el artículo 4° de la presente ley podrán ser constituidas mediante depósito bancario, cheque certificado contra una entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el Estado nacional, aval bancario, seguro de caución o pagarés a la vista, en los montos y oportunidades que la reglamentación establezca.

Art. 11.—Una vez comprobada la puesta en marcha o la afectación de los bienes a la actividad productiva, la autoridad de aplicación y la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción, verificarán el cumplimiento de los objetivos declarados en el proyecto de inversión por el responsable.

A los efectos, la autoridad de aplicación, teniendo en cuenta el tipo de proyecto de que se trate, fijará el plazo en que deberán ser cumplidas las previsiones del proyecto y, juntamente con el citado organismo recau-

dador, dispondrá la modalidad, frecuencia y todo otro aspecto relativo al control de cumplimiento.

El incumplimiento será resuelto mediante acto fundado por la autoridad de aplicación y no corresponderá, respecto de los sujetos comprendidos el trámite establecido por el artículo 16 y siguientes de la ley 11.683, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, sino que la determinación de la deuda quedará ejecutoriada con la simple intimación de pago del impuesto y sus accesorios por parte de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción, sin necesidad de otra sustanciación.

El término de la prescripción para exigir la restitución de los créditos fiscales acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los accesorios a que hubiere lugar, será de cinco (5) años contados a partir del 1º de enero del año siguiente a aquél en que haya finalizado el plazo fijado para el cumplimiento de las previsiones del proyecto.

Art. 12. –El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley, sin perjuicio de la restitución al fisco de los créditos fiscales oportunamente acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los respectivos intereses resarcitorios, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones:

- a) Caducidad total del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen;
- b) Una multa equivalente al ciento por ciento (100%) del impuesto acreditado o devuelto o, en su caso, ingresado en defecto.

La autoridad de aplicación determinará los procedimientos para la aplicación de las sanciones dispuestas en el presente artículo.

Art. 13. –No podrán acogerse al tratamiento dispuesto por el presente régimen quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la entonces Dirección General Impositiva, dependiente de la ex Secretaría de Hacienda del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, o la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones, o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión

con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;

- d) Las personas jurídicas –incluidas las cooperativas– en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros de consejos de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acacamiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Art. 14. –El Ministerio de Economía y Producción será la autoridad de aplicación del régimen creado por la presente ley y tendrá a su cargo la aprobación de los proyectos de inversión que adhieran al mismo, debiendo, antes de proceder a su aprobación, solicitar la intervención de las jurisdicciones con competencia en el correspondiente ramo o actividad.

La autoridad de aplicación debe publicar en su página web la nómina de las empresas beneficiarias, así como también el monto de inversión involucrado y el cupo fiscal asignado.

Art. 15. –El Poder Ejecutivo nacional debe informar bimestralmente a ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación las aprobaciones de los proyectos de inversión que hubieren adherido al régimen creado por la presente ley, debiendo remitir las actuaciones que originaron la asignación.

Art. 16. –En todo lo no previsto en esta ley serán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones; de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, y de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones.

Art. 17. –Invítase a las provincias y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley, eximiendo total o parcialmente las ventas de los bienes comprendidos por el presente régimen de los impuestos sobre los ingresos brutos y de sellos.

Art. 18. –Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 19. –Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Sala de la comisión, 19 de febrero de 2008.

*Miguel A. Giubergia. – Juan C. Morán.
– Elisa B. Carca. – Silvia B. Lemos. –*

Heriberto A. Martínez Oddone. – José A. Pérez. – María F. Reyes. – Laura J. Sesma.

INFORME

Honorable Cámara:

La consideración del proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, expediente 246-S.-07, que está destinado a fomentar la realización de inversiones vía beneficios fiscales: devolución anticipada del IVA y amortización acelerada con beneficios sobre el impuesto a las ganancias.

El régimen es transitorio, tres años, y pueden acogerse personas físicas domiciliadas en la República Argentina y jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas para actuar dentro del territorio del país.

El dictamen de minoría que presentamos instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital por parte de las pequeñas y medianas empresas que califiquen como tales según la ley 25.300, sus modificaciones y complementarias, para lo cual deberán inscribirse en el registro que habilitará a tal efecto la autoridad de aplicación.

En nuestra propuesta consideramos importante no dejar excluido de este régimen de promoción de inversiones a sectores económicos como el agropecuario.

Su aplicación no será retroactiva sino que recién se podrá hacer uso de los beneficios una vez que la ley entre en vigencia.

Se establece un cupo fiscal anual de cuatrocientos millones de pesos (\$400.000.000) para ser aplicado al régimen de la ley.

Al no incluir el proyecto en tratamiento ninguna referencia a la asignación de fondos en el territorio, se incluyó un artículo por el cual la autoridad de aplicación establecerá un mecanismo de asignación predeterminada de los cupos fiscales que determina la presente ley entre las provincias y la CABA en función de los coeficientes de distribución secundaria de la coparticipación establecidos en la ley 23.548 o la que la reemplace. En el caso de existir remanentes no utilizados al final del segundo año, los cupos serán asignados de forma automática para atender a aquellas jurisdicciones que posean proyectos aprobados por la autoridad de aplicación pero que no cuenten con financiamiento.

Consideramos que el Ministerio de Economía y Producción debe ser la autoridad de aplicación del régimen y debe tener a su cargo la aprobación de los proyectos de inversión que adhieran al mismo, debiendo, antes de proceder a su aprobación, solicitar la intervención de las jurisdicciones con competencia en el correspondiente ramo o actividad. Asimismo debe publicar en su página web la nómina de las empresas beneficiarias, así como también el monto de inversión involucrado y el cupo fiscal asignado.

Por todo lo expuesto, y por los fundamentos que agregaremos en el tratamiento del citado proyecto, solicitamos la aprobación del presente dictamen de minoría sobre el proyecto de ley ut supra mencionado.

Miguel A. Giubergia.

ANTECEDENTE

Buenos Aires, 13 de febrero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo A. Fellner.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

PROMOCION DE INVERSIONES EN BIENES DE CAPITAL Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 1° – Institúyese un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital nuevos –excepto automóviles–, que revistan la calidad de bienes muebles amortizables en el impuesto a las ganancias, destinados a la actividad industrial, así como también para las obras de infraestructura –excluidas las obras civiles– que reúnan las características y estén destinadas a las actividades que al respecto establezca la reglamentación.

El régimen que se crea por la presente ley regirá con los alcances y limitaciones establecidos en la misma y las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2° – Podrán acogerse al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscritas conforme a las mismas, que desarrollen actividades productivas en el país o se establezcan en el mismo con ese propósito y que acrediten bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura a realizarse entre el 1° de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive.

En el supuesto que el beneficiario del régimen sea un fideicomiso tanto el fiduciario como los beneficiarios del fideicomiso deberán ser personas físicas domiciliadas en la República Argentina, o personas jurídicas constituidas en ella, o encontrarse habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscritas conforme a las mismas, y acreditar bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura.

A los efectos de lo dispuesto en los párrafos anteriores, los proyectos de inversión en actividades industriales o en obras de infraestructura se considerarán realizados cuando tengan principio efectivo de ejecución y se encuentren concluidos dentro de los plazos previstos para la puesta en marcha de cada uno de los mismos. Se entenderá que existe principio efectivo de ejecución cuando se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, por un monto no inferior al quince por ciento (15%) de la inversión prevista.

El régimen establecido por la presente ley será de aplicación para los bienes muebles amortizables comprendidos por obras en curso y las obras de infraestructura iniciadas con anterioridad al día 1º de octubre de 2007, siempre que a dicha fecha no se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión por un monto igual o mayor al quince por ciento (15%) de la inversión prevista.

La autoridad de aplicación resolverá otorgando o denegando el beneficio instituido por esta ley por la totalidad del proyecto de inversión presentado.

Los interesados en acogerse al presente régimen deberán inscribirse en el registro que habilitará a tal efecto la autoridad de aplicación.

Los interesados deberán asimismo acreditar la generación de puestos genuinos de trabajo, de conformidad con la legislación laboral vigente en cada rubro de actividad.

Art. 3º—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen podrán, conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes, obtener la devolución anticipada del impuesto al valor agregado correspondiente a los bienes u obras de infraestructura incluidos en el proyecto de inversión propuesto o, alternativamente, practicar en el impuesto a las ganancias la amortización acelerada de los mismos, no pudiendo acceder a los dos (2) tratamientos por un mismo proyecto y quedando excluidos de ambos cuando sus créditos fiscales hayan sido financiados mediante el régimen establecido por la ley 24.402 y/o por aquella norma que restablezca su vigencia y/o la modifique.

Los beneficios de amortización acelerada y de devolución anticipada del impuesto al valor agregado no serán excluyentes entre sí en el caso de los proyectos de inversión cuya producción sea exclusivamente para el mercado de exportación y/o se enmarque en un plan de producción limpia o de reconversión industrial sustentable, aprobado por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Jefatura de Gabinete de Ministros. En estos casos, los beneficiarios podrán acceder en forma simultánea a ambos tratamientos fiscales.

Art. 4º—El impuesto al valor agregado que por la compra, fabricación, elaboración o importación definitiva de bienes de capital o la realización de obras de infraestructura, a que hace referencia el artículo 1º de la presente ley, les hubiera sido facturado a los res-

ponsables del gravamen, luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquel en el que se hubieran realizado las respectivas inversiones, les será acreditado contra otros impuestos a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción o, en su defecto, les será devuelto, en ambos casos en el plazo estipulado en el acto de aprobación del proyecto y en las condiciones y con las garantías a las que alude el artículo 8º de la presente ley. Dicha acreditación o devolución procederá en la medida en que el importe de las mismas no hubiera debido ser absorbido por los respectivos débitos fiscales originados por el desarrollo de la actividad.

No será de aplicación el régimen establecido en el párrafo anterior cuando al momento de la solicitud de acreditación o devolución, según corresponda, los bienes de capital no integren el patrimonio de los titulares del proyecto.

Cuando los bienes a los que se refiere este artículo se adquieran en los términos y condiciones establecidos por la ley 25.248, los créditos fiscales correspondientes a los cánones y a la opción de compra sólo podrán computarse a los efectos de este régimen luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquel en que se hubiera ejercido la citada opción.

No podrá realizarse la acreditación prevista en este régimen contra obligaciones derivadas de la responsabilidad sustitutiva o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agentes de retención o de percepción. Tampoco será aplicable la referida acreditación contra gravámenes con destino exclusivo al financiamiento de fondos con afectación específica.

A efectos de este régimen, el impuesto al valor agregado correspondiente a las inversiones a que hace referencia el primer párrafo del presente artículo se imputará contra los débitos fiscales una vez computados los restantes créditos fiscales relacionados con la actividad gravada.

Art. 5º—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen, por las inversiones que realicen comprendidas en el artículo 1º de esta ley durante el período comprendido entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, podrán optar por practicar las respectivas amortizaciones a partir del período fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en los artículos 83 y 84, según corresponda, de la ley de impuesto a las ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, o conforme al régimen que se establece a continuación:

a) Para inversiones realizadas durante los primeros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores al 1º de octubre de 2007:

I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados

en dicho período: como mínimo en tres (3) cuotas anuales, iguales y consecutivas.

II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al cincuenta por ciento (50%) de la estimada;

b) Para inversiones realizadas durante los segundos doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:

I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en cuatro (4) cuotas anuales, iguales y consecutivas.

II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (60%) de la estimada;

c) Para inversiones realizadas durante los terceros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:

I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en cinco (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas.

II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (70%) de la estimada.

Art. 6°—Establécese un cupo fiscal anual de pesos un mil millones (\$1.000.000.000), el que podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3° de la presente ley, aplicables a los proyectos de inversión en actividades industriales. Dicho cupo se asignará de acuerdo con el mecanismo de concurso que establezca el Poder Ejecutivo nacional, en el que fijará las pautas a considerar a los efectos de la elegibilidad de los proyectos y contemplará una fase técnica y una fase económica.

El cupo fiscal establecido en el párrafo anterior no incluye los tratamientos fiscales acordados por el presente régimen para la realización de obras de infraestructura comprendidas en el mismo, el que será establecido por la autoridad de aplicación para cada proyecto en particular.

Establécese un cupo fiscal anual de pesos doscientos millones (\$200.000.000) adicionales a los contemplados en el primer párrafo del presente artículo, que serán destinados exclusivamente a proyectos de inversión

desarrollados por pequeñas y medianas empresas, que clasifiquen como tales de acuerdo con la normativa vigente. Este cupo podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3° de la presente ley.

Facúltase a la autoridad de aplicación a determinar para cada concurso la atribución de los cupos fiscales contemplados en los párrafos anteriores, pudiendo optar por realizar las convocatorias por regiones, sectores industriales o sobre la base de su clasificación en pequeñas, medianas o grandes empresas, de acuerdo con la normativa vigente.

Art. 7°—Considérase obra de infraestructura en los términos de la presente ley a toda obra cuyo objetivo principal promueva la realización de actividades productivas a las que hace referencia el artículo 2° de la presente ley y sea ejecutada por los sujetos enumerados en el referido artículo, o cuando la realización sea declarada obra de infraestructura crítica por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, siempre y cuando se trate de las siguientes actividades:

- a) Generación, transporte y/o distribución de energía eléctrica;
- b) Producción, transporte y/o la distribución de hidrocarburos;
- c) Exploración y/o explotación minera;
- d) Obras hídricas;
- e) Obras viales;
- f) Obras ferroviarias, portuarias o de las vías navegables.

El Poder Ejecutivo nacional podrá incorporar otras actividades siempre que reúnan los recaudos previstos en el párrafo precedente.

Art. 8°—Las garantías a las que hace referencia el artículo 4° de la presente ley podrán ser constituidas mediante depósito bancario, cheque certificado contra una entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el Estado nacional, aval bancario, seguro de caución o pagarés a la vista, en los montos y oportunidades que la reglamentación establezca.

Art. 9°—Cuando se trate de operaciones que den derecho a la opción prevista en el artículo 67 de la Ley de Impuesto a las Ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, la amortización especial establecida por el régimen instituido por la presente ley deberá practicarse sobre el costo determinado de acuerdo con lo dispuesto en la referida norma legal. Si la adquisición y la venta se realizaran en ejercicios fiscales diferentes, la amortización eventualmente computada en exceso deberá reintegrarse en el balance impositivo correspondiente a dicha enajenación.

El tratamiento que se otorga por el presente régimen queda sujeto a la condición de que los bienes adquiridos permanezcan en el patrimonio del contribuyente durante tres (3) años contados a partir de la fecha de

habilitación. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de impuesto resultantes con más sus intereses, salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalada precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas que en virtud del importe reinvertido no se encuentre alcanzada por el régimen tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

Art. 10. – Una vez comprobada la puesta en marcha o la afectación de los bienes a la actividad productiva, la autoridad de aplicación y la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción, verificarán el cumplimiento de los objetivos declarados en el proyecto de inversión por el responsable.

A tales efectos, la autoridad de aplicación, teniendo en cuenta el tipo de proyecto de que se trate, fijará el plazo en que deberán ser cumplidas las previsiones del proyecto y, juntamente con el citado organismo recaudador, dispondrá la modalidad, frecuencia y todo otro aspecto relativo al control de cumplimiento.

El incumplimiento será resuelto mediante acto fundado por la autoridad de aplicación y no corresponderá, respecto de los sujetos comprendidos, el trámite establecido por el artículo 16 y siguientes de la ley 11.683, texto ordenado en 1998, y sus modificaciones, sino que la determinación de la deuda quedará ejecutoriada con la simple intimación de pago del impuesto y sus accesorios por parte de la Administración Federal de Ingresos Públicos, sin necesidad de otra sustanciación.

El término de la prescripción para exigir la restitución de los créditos fiscales acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los accesorios a que hubiere lugar, será de cinco (5) años contados a partir del 1º de enero del año siguiente a aquel en que haya finalizado el plazo fijado para el cumplimiento de las previsiones del proyecto.

Art. 11. – El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley, sin perjuicio de la restitución al fisco de los créditos fiscales oportunamente acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los respectivos intereses resarcitorios, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones:

- a) Caducidad total del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen;
- b) Una multa equivalente al ciento por ciento (100 %) del impuesto acreditado o devuelto o, en su caso, ingresado en defecto.

La autoridad de aplicación determinará los procedimientos para la aplicación de las sanciones dispuestas en el presente artículo.

Art. 12. – No podrán acogerse al tratamiento, dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la entonces Dirección General Impositiva, dependiente de la entonces Secretaría de Hacienda del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, o la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias, o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- d) Las personas jurídicas –incluidas las cooperativas– en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros de consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acaecimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Los sujetos que resulten beneficiarios del presente régimen deberán previamente renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial o administrativo con relación a las disposiciones del decreto 1.043 de fecha 30 de abril de 2003 o para reclamar con fines impositivos la aplicación de procedimientos de actualización cuya utilización se encuentra vedada conforme a lo dispuesto por la ley 23.928 y sus modificaciones y el artículo 39 de la ley 24.073 y sus modificaciones. Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieran promovido tales procesos,

deberán desistir de las acciones y derechos invocados en los mismos.

En el caso de la renuncia a la que hace referencia el párrafo anterior, el pago de las costas y gastos causídicos se impondrán en el orden causado, renunciando el fisco al cobro de multas.

Art. 13. – El Poder Ejecutivo nacional será el encargado de designar la autoridad de aplicación del régimen creado por la presente ley.

El Poder Ejecutivo nacional informará bimestralmente a ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación las aprobaciones de los proyectos de inversión que hubieren adherido al régimen creado por la presente ley, remitiendo las actuaciones que originaron la asignación.

Art. 14. – En todo lo no previsto en esta ley serán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683 (texto ordenado en 1998) y sus modificaciones; de la Ley de Impuesto al Valor Agregado (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones, y de la Ley de Impuesto a las Ganancias (texto ordenado en 1998) y sus modificaciones.

Art. 15. – Invítase a las provincias y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley, eximiendo total o parcialmente las ventas de los bienes comprendidos por el presente régimen de los impuestos sobre los ingresos brutos y de sellos.

Art. 16. – Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 17. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Saludo a usted muy atentamente.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.

OBSERVACIONES

1

Buenos Aires, 27 de febrero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Eduardo Alfredo Fellner.

S/D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted a fin de formular observaciones en los términos del artículo 113 del reglamento de esta Cámara al proyecto de ley de promoción de inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura (Orden del Día N° 59, expediente 246-S.-2007).

En un pormenorizado trabajo sobre “La inversión y su promoción fiscal” de los economistas Jorge Gaggero y Emiliano Libman plantean los resultados que arrojaron la ley 25.924 que se está prorrogado mediante el presente proyecto. Entre los fundamentos para aprobar este proyecto se destaca el impacto positivo que tuvo el mencionado régimen como generador de importantes

niveles de inversión durante su vigencia. También se destacan en los fundamentos que “para alcanzar un desarrollo económico dinámico y equilibrado, dadas las heterogeneidades intersectoriales e interregionales existentes, resulta necesario aplicar una estrategia de desarrollo productivo que establezca prioridades respecto de los sectores industriales y las regiones geográficas a atender para establecer la asignación del cupo fiscal previsto en la presente ley”.

La ley 25.924, de promoción de inversiones, estipulaba la concesión de beneficios para la adquisición de nuevos bienes de capital y/o la realización de obras de infraestructura, asociados a un determinado proyecto de inversión. Estos beneficios permiten el cómputo acelerado de la depreciación a fin de reducir la carga presente del impuesto a las ganancias sobre los mismos o la devolución anticipada del IVA. Como condición necesaria para acceder a ambos beneficios, se requiere que la producción resultante de los proyectos de inversión sea volcada exclusivamente a mercados externos.

El análisis de la información disponible permite estimar que la concesión de beneficios bajo este nuevo régimen representó el 14 % de la totalidad de los “gastos tributarios” en promoción del año 2005 (casi 7 % para los gastos en bienes de capital nuevos y algo más del 7 % para los gastos en obras de infraestructura), y tendrían una participación de casi 35 % (28 % para los gastos en bienes de capital nuevos y casi el 7 % para los gastos en obras de infraestructura) en 2006. La importancia relativa de los beneficios otorgados –de acuerdo a los montos implicados– resulta significativa. Medido en términos de producto, el estado dejó de recaudar el equivalente a 0,1 % en 2005 y resignó recursos por montos del orden del 0,25 % del mismo en 2006. A su vez, estos beneficios representaron un poco más del 2 % de la IBIF total para el año 2005.

Considerando las cifras acumuladas de la totalidad de los proyectos aprobados o por aprobarse, se observa que los mismos generarían –de acuerdo con lo declarado por las firmas beneficiarias– exportaciones netas por casi 3.900 millones de pesos, inversiones por cerca de 8.000 millones y unos 6.250 empleos, distribuidos en un lapso de cuatro años, comprendidos entre 2004 y 2007.

Las inversiones declaradas para este conjunto de proyectos constituyen una fracción pequeña de la inversión total, que en el año 2005 fue de unos 114.000 millones de pesos (cifras del INDEC): en efecto, aun si se contabilizara la totalidad de los casi 8.000 millones de pesos mencionados como inversión a ser realizada en un único año, se trataría del 7 % del total (dividiéndola en tres años, algo más del 2 %).

En términos de PIB, apenas representaría un punto porcentual y medio (o, alternativamente, medio punto porcentual).

Mas allá de su limitada significación agregada el conjunto de los proyectos aprobados presenta –para las variables principales: recursos fiscales absorbidos, montos invertidos, empleos y exportaciones netas

supuestamente generados o a generar— las siguientes características:

a) Localización concentrada

Chubut lidera el ranking en materia de recursos fiscales comprometidos, con más del 49% del total —por efecto del proyecto Aluar, el más importante de todos—, seguida por Buenos Aires con el 29% y Santa Fe con más del 17%, mientras que el resto de las jurisdicciones se beneficiaría con alrededor del 4% de los recursos.

En cuanto al empleo, los proyectos a radicarse en la provincia de Buenos Aires generarían 62% de los puestos de trabajo, en Santa Fe 13% y en Entre Ríos casi 7%. El resto del país explicaría 18% del empleo total asociado a los proyectos promocionados.

Considerando los montos invertidos, Buenos Aires marcharía también a la cabeza con casi 37% de los mismos, seguida por Santa Fe con cerca de 31% y Chubut con la cuarta parte del total. El resto del país reuniría cerca del 8% del total de las inversiones promovidas.

En cuanto a la última variable, las exportaciones netas que se generarían en la provincia de Santa Fe representarían más del 47% del total, Buenos Aires aportaría alrededor del 42% y el resto del país algo más del 10%.

Sólo las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Chubut explican entonces las porciones más significativas de las variables analizadas. Si bien las políticas implicadas no tienen por objetivo explícito paliar los graves desequilibrios regionales que afectan al país, resulta claro que los primeros resultados esperados de la aplicación de la ley 25.924 no parecen contribuir a ello.

b) Concentración sectorial de los beneficios

El sector de “metales comunes” absorbería más del 57% del total de los recursos fiscales involucrados, mientras que “alimentos y bebidas” sumaría un 18%, “productos químicos” alrededor de 17% y el resto de los sectores algo más de 7%.

El 43% del empleo sería generado por el rubro “automotores”, el 23% por “alimentos y bebidas” y un 10% por “productos químicos”. El resto de los sectores explicaría cerca de la cuarta parte del total.

La inversión promocionada se concentraría en tres rubros: “metales comunes” (37%), “alimentos y bebidas” (31%) y “automotores” (15%). El resto de los sectores explicaría el 17% del total.

Las exportaciones netas serían explicadas, por último, en un 60% por “alimentos y bebidas”, en casi 20% por “automotores”, en un 10% por “metales comunes”, y en un 19% por los restantes sectores.

Se verifica entonces, en la primera etapa de aplicación del régimen, un elevado nivel de concentración sectorial de los beneficios y también de los impactos presuntos de la promoción. Cualquiera fuese la variable que se tome en consideración siempre lideran —alter-

nativamente— los sectores de “alimentos y bebidas”, “metales comunes”, “automotores” y “productos químicos”.

c) Predominio de unos pocos proyectos

Si se consideran los 16 proyectos de mayor envergadura seleccionados para promoción, los asociados a montos de inversión declarados superiores a los 100 millones de pesos, se puede observar que los mismos concentran casi el 48% del empleo total que sería generado, cerca del 87% de las exportaciones netas, el 86% de los recursos fiscales y el 82% de la inversión. Sólo el proyecto de ampliación de la capacidad instalada de Aluar compromete cerca de 2.000 millones de pesos —a ser invertidos en tres años, a partir de octubre de 2004—, casi una cuarta parte de los montos totales de inversión.

Esta gran concentración de los beneficios en un puñado de grandes empresas suscita en los autores varias preguntas consideradas relevantes. La primera de ellas, acerca de la pertinencia de la distribución entre pequeñas y grandes empresas de los beneficios fiscales establecidos por el régimen, teniendo en cuenta la presunción de que son las primeras las que con mayor urgencia precisan de estas facilidades a fin de realizar nuevas inversiones (y también, como se verá y era de presumir, son las que generarían mayor cantidad de empleos por unidad de beneficio otorgado).

Aunque los llamados a licitación para el otorgamiento de los beneficios de la ley 25.924 contemplan un cupo especial para las pymes y el tercer llamado realizado se destinó exclusivamente a proyectos presentados por este tipo de empresas, no se observa una respuesta especialmente fuerte por parte de las mismas (sólo representan el 2,5% de los montos).

De todos modos, la naturaleza de los proyectos presentados por las grandes empresas, la rentabilidad que estas grandes firmas acogidas muestran en sus balances y los sectores de actividad implicados son tales que parece, en principio, poco probable que la concreción de la mayor parte de los mismos dependiese crucialmente del otorgamiento de este tipo de beneficios fiscales.

Puede observarse que entre los primeros exportadores del país, ocho se acogieron a los beneficios de la ley 25.924. Estos últimos concentrarían casi el 25% de las exportaciones totales (algo más de 5.666 millones de dólares) y cerca del 19% de los recursos fiscales otorgados (aproximadamente 270 millones de pesos). El carácter exportador de los mayores proyectos puede apreciarse que los 16 proyectos más grandes —los que absorben el 86% de los recursos fiscales— generarían exportaciones por 3.400 millones de pesos en un plazo de 4 años. Cabe agregar además que entre las empresas beneficiarias figuran: Cargil, YPF, Toyota, Aceitera Deheza, Molinos, Louis Dreyfus, Siderca y Volkswagen.

Por otro lado, la naturaleza de los proyectos de infraestructura es completamente diferente a la de los que

reciben beneficios por la compra de nuevos bienes de capital. Se trata de un puñado de proyectos vinculados a la expansión de la red nacional de gasoductos, que reflejan el activo rol estatal en el campo de las inversiones energéticas ante el repliegue del sector privado.

Debido a que los proyectos de infraestructura promovidos (y por promoverse) forman parte del Plan Energético Nacional 2004-2008 y no están sujetos –en lo estratégico– a decisiones del sector privado, un análisis similar al realizado para los proyectos con beneficios para la adquisición de nuevos bienes de capital carecerían, en principio, de sentido. Conviene destacar, no obstante, que los montos invertidos (o por invertirse) –y considerando que en 2005 la inversión bruta interna fija en construcción fue del orden de los 69.000 millones de pesos– representarían alrededor del 3,3 % de la misma.

Hasta mayo de 2006 se habían aprobado cuatro grandes proyectos a ejecutar a través de fideicomisos: “Fideicomiso Gasoducto Sur”, “Fideicomiso Provincia de Santa Cruz”, “Fideicomiso Expansión de las Obras de Gasoductos Provincia de Santa Cruz” y “Fideicomiso Gasoducto Norte”. En total, dichos proyectos implicarían inversiones (incluyendo el IVA) por aproximadamente 2.300 millones de pesos. En concepto de devolución anticipada del IVA, el fisco dejaría de percibir, inicialmente, un monto de cerca de 350 millones de pesos.

Sumadas, estas dos cifras totalizan poco más de 2.600 millones de pesos, que resultan en un ratio de 2,3 % respecto de la IBIF y de aproximadamente 0,5 % del PBI para el mismo año 2005.

Como puede apreciarse buena parte de los fundamentos por los que se proroga este beneficio están absolutamente desmentidos por los resultados alcanzados en la primer etapa.

En razón de lo expuesto, solicito tenga por formulada en el plazo reglamentario esta observación.

Carlos Raimundi.

2

Buenos Aires, 28 de febrero de 2008.

Señor presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a usted de conformidad a lo determinado por el artículo 113 del Reglamento de esta Honorable Cámara con la finalidad de formular observaciones a la Orden del Día N° 59 expediente (246-S.-2007).

El citado proyecto se encuentra dirigido en el sentido correcto, sobre todo para facilitar proyectos de infraestructura tan necesarios e indispensables en nuestro país en estos momentos. No obstante, a juicio del suscrito se proponen las siguientes observaciones al proyectado texto:

a) Se modifique el artículo 2° y subsiguientes en lo referido a la retroactividad de la norma, cuando expresa

“...entre el 1° de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010...”, por la indicación “...a partir del primer día del mes calendario siguiente al de su promulgación, hasta el 30 de septiembre de 2010”.

Fundamento tal modificación en la ausencia de justificación adecuada en el mensaje remitido por el Poder Ejecutivo nacional al introducir el proyecto en el ámbito legislativo. Ello subsanaría cualquier suspicacia acerca de la concesión de los beneficios fiscales, aportando transparencia al proceso que propicia la norma. En tal sentido, se resguarda el espíritu de las facilidades impositivas evitando ulteriores censuras fundadas en este motivo. Para el caso que se juzgara indispensable la retroactividad, deberían contenerse fundamentos precisos suficientes para avalar dicha habilitación normativa.

b) Se precise en el texto del artículo 6° el cupo fiscal anual destinado a proyectos de obras de infraestructura.

Fundamento la incorporación de dicho dato por un elemental sentido de equilibrio de los poderes de gobierno, toda vez que obviar tal cifra significará una imponderable habilitación discrecional a las funciones administrativas que caracterizan la esencia del Poder Ejecutivo en el derecho político. Ello, por su parte, no implica limitar graciosamente las atribuciones de la presidenta y sus ministros, sino que forma parte de una saludable práctica de información y contrapeso recíproco entre los órganos del gobierno nacional, ya que no acota a priori el monto a disponer, sino que le somete a la aprobación legislativa y a la obligación de los miembros de esta Honorable Cámara por resguardar la racionalidad jurídica. Téngase presente, además, que el silencio acerca de los montos comprometidos implica un grave desconocimiento para las provincias y la Ciudad de Buenos Aires, toda vez que resultaría un detrimento impreciso para sus arcas, dado que la cuestión compromete recursos coparticipables. Así, queda abierta una potencial lesión a las raíces del sistema federal, llevando incertidumbre a la composición de los presupuestos provinciales, sustento del manejo saludable de sus finanzas públicas.

c) Se incorpore al artículo 6° el siguiente párrafo: “Cualquier criterio de elegibilidad de los proyectos, además de considerar la compatibilidad técnica de los mismos, deberá responder a pautas de proporcionalidad ajustadas por la representación de los Estados provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en términos de su participación en el cómputo de la coparticipación federal de impuestos.”

Fundamento la incorporación antedicha en que se trata de un mecanismo práctico para distribuir con criterios objetivos la asignación de los beneficios que surgen de la normativa. Por ello, constituye una limitación adicional a la eventual arbitrariedad en las pautas bajo las cuales serían elegidos los proyectos de inversión. Esto, lejos de promover cualquier oposición con el Ejecutivo, pretende protegerle de ulteriores

cuestionamientos y contribuir con sus estándares de transparencia. Además, supone una protección de los intereses de las provincias y sus pueblos, a los cuales debemos responsabilidad los señores diputados, según se impone en el derecho constitucional. Esto es así, ya que las gracias impositivas a otorgar implican una reducción de los ingresos de las provincias en concepto de coparticipación federal de impuestos. Es claro en la argumentación de los efectos positivos de la norma en tratamiento que se prevé una reversión de los beneficios en futuros incrementos de la recaudación fiscal, derivados de una mayor actividad productiva. Sin embargo, en el texto original del expediente que se debate nada se precisa sobre el balance de las gracias aludidas y de sus posteriores beneficios. Entonces, resulta puramente lógico compensar los mayores sacrificios con mejores prospectos de reversión.

Por todo lo expuesto, el suscrito solicita que las observaciones efectuadas sean tenidas en cuenta para el debate de la norma en cuestión.

César Albrisi.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – Señor presidente: vamos a referirnos al régimen transitorio de promoción de inversiones, que da continuidad al instituido por la ley 25.924.

Sr. Presidente (Fellner). – Ruego a los señores diputados que guarden silencio.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – Antes de entrar a los aspectos específicos me voy a permitir hacer dos consideraciones para dar el marco en el cual vamos a tratar este proyecto.

En primer lugar, debo recordar que la economía argentina ha registrado un significativo crecimiento a lo largo de estos últimos años. En el último lustro se registra un 8,8 por ciento de crecimiento promedio anual, con una marcada caída de la tasa de pobreza y desocupación, producto de la creación de más de dos millones setecientos mil puestos de trabajo.

– Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Agosto. – Es muy probable que la mayoría de los legisladores aquí presentes convenga en que para sostener este proceso de crecimiento

es necesario consolidar el aumento de la tasa de inversión.

El sustento macroeconómico que indiscutiblemente exhibe hoy la economía...

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Ruego a los señores diputados un poco de silencio. Si tienen que hablar, por favor háganlo fuera del recinto, así podremos escuchar al orador.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – El sustento macroeconómico que indiscutiblemente exhibe nuestro país a través del superávit fiscal y el superávit externo y los elevados niveles de reservas internacionales, afortunadamente nos brindan el marco y la posibilidad de debatir un proyecto que nos remite el gobierno nacional en una clara señal de que es necesario avanzar en políticas públicas específicas, con marcos adecuados, mejores instrumentos y mecanismos aptos para seguir recreando las capacidades productivas de nuestro país.

No se trata de un proyecto aislado, sino que se enmarca en un espectro más amplio de mecanismos promocionales y políticas activas que el gobierno nacional viene diseñando e instrumentando desde hace bastante tiempo.

El proyecto establece un marco normativo para la promoción de inversiones en bienes de capital y para obras de infraestructura, excluidas las obras civiles. En el caso de los bienes de capital se plantea como requerimiento que esos bienes sean nuevos, que revistan en la categoría de bienes muebles amortizables en el régimen del impuesto a las ganancias y que se encuentren afectados a la producción industrial.

Los beneficios son básicamente dos: la devolución anticipada del crédito de IVA correspondiente a los bienes y las obras que mencionábamos y alternativamente también prevé la posibilidad de practicar la amortización acelerada del capital en el impuesto a las ganancias.

También se establece que los beneficios son excluyentes, es decir que no pueden asignarse los dos simultáneamente a un mismo proyecto, excepto que estemos en presencia de un proyecto cuya producción esté destinada exclusivamente al mercado externo o que se enmarque dentro de la denominación de “producción limpia” o

“reconversión industrial sustentable”. En mi opinión, esto es muy importante y aparece como un concepto superador de la ley anterior.

Esta iniciativa prevé otorgar mayores incentivos a los procesos productivos que empleen tecnologías apropiadas y compatibles con el uso racional de los recursos naturales. En el caso específico de los proyectos de reconversión industrial, apunta a la reducción de la contaminación y de los residuos industriales.

Reducir el pasivo ambiental es una de las principales contribuciones frente a las nuevas generaciones, y afortunadamente esta propuesta ha tenido en cuenta este aspecto.

Por otra parte, se establece que no podrán ser beneficiarios de los instrumentos promocionales aquí planteados aquellos proyectos que hayan tenido sus créditos fiscales financiados en el marco de la ley 24.402.

En el caso del IVA el beneficio puede consistir en la acreditación contra otros impuestos o en la devolución, siempre y cuando se den una serie de requisitos: que los créditos no hayan sido absorbidos por los débitos originados en el proyecto, que los bienes formen parte del patrimonio del titular del proyecto al momento de la acreditación o devolución y que se constituyan las garantías previstas en el artículo 8° de esta iniciativa.

Además, se establece que la acreditación no será aplicable cuando se esté en presencia de gravámenes que financien fuentes específicas o que resulten de contribuyentes que revistan el carácter de agente de retención o percepción.

En el caso de la amortización acelerada, para las inversiones realizadas durante el período que va desde el 1° de octubre de 2007 al 30 de septiembre de 2010 se prevé un mecanismo de incentivo, que lógicamente va perdiendo incidencia a medida que transcurre el tiempo. Así, la iniciativa en tratamiento indica que cuando la inversión se realice dentro de los doce meses calendario inmediatamente posteriores al 1° de octubre de 2007, en el caso de bienes muebles se van a amortizar en tres cuotas anuales iguales y consecutivas, y en el caso de inversiones en infraestructura como mínimo se amortizarán en tantas cuotas como surja de reducir la vida útil estimada de esas inversiones al 50 por ciento. A medida que transcurran los períodos, en el

segundo y en el tercero, la amortización de los bienes muebles se hará en cuatro o cinco cuotas, respectivamente, y la amortización para las inversiones tomará en cuenta una vida útil reducida al 60 por ciento y al 70 por ciento, en el segundo y en el tercer año, respectivamente.

El proyecto de ley establece que la autoridad de aplicación asignará cupos anualmente en forma indistinta a los tratamientos impositivos que se plantean. Para proyectos de inversión en actividades industriales se fija un cupo de mil millones de pesos, para proyectos de inversión desarrollados por pymes, el cupo se establece en doscientos millones de pesos, y para los proyectos de obra en infraestructura el cupo será fijado por la autoridad de aplicación.

El artículo 7° establece que son obras de infraestructura aquellas cuyo principal objetivo son las actividades productivas a las que alude la ley, o siempre que sean declaradas obra crítica por parte del Ministerio de Planificación y se trate de la generación, transporte y/o distribución de energía eléctrica; generación, transporte y/o distribución de hidrocarburos, exploración y explotación minera, obras hídricas, viales, ferroviarias, portuarias y de vías navegables.

En relación con la asignación de los cupos el proyecto establece que la autoridad de aplicación podrá asignarlos en cada concurso público teniendo en cuenta tres criterios: regionales, sectoriales y de tamaño de la empresa.

Estas medidas no generan un costo fiscal en sentido estricto; en todo caso se trata de un sacrificio en términos del valor presente de recaudaciones fiscales a las que el Tesoro renuncia en el corto plazo para recuperarlas en el mediano y en el largo plazo. Si lo vemos del otro lado, en cabeza del titular del proyecto, en términos nominales paga el mismo impuesto, pero en términos del valor presente percibe una mejora en la rentabilidad como consecuencia de que mejoran sus flujos iniciales por existir una menor incidencia del costo del capital; es decir que los proyectos deben inmovilizar menos capitales al inicio, que es cuando más cuesta conseguirlos.

El proyecto de ley es muy claro respecto de quiénes son los sujetos que pueden acogerse al régimen; entre ellos, las personas físicas y jurídicas domiciliadas o constituidas, según corresponda, en nuestro país; las personas

jurídicas habilitadas para actuar en el país, con sujeción a las leyes, y los fideicomisos, cuando el fiduciario y el beneficiario sean personas físicas o jurídicas domiciliadas o constituidas en el territorio nacional.

Se trata de un régimen transitorio, tiene una duración de tres años, y para poder acceder a él también es necesario el cumplimiento de requisitos. Algunos de ellos son formales; por ejemplo, la inscripción ante la autoridad de aplicación, en un registro que se abrirá a tal efecto, y la acreditación mediante declaración jurada respecto de la existencia de un proyecto que podrá realizarse en el período que estamos mencionando.

Por otro lado, un tema importante es la necesidad de acreditar la generación de puestos de trabajo genuinos, de conformidad a la ley laboral vigente en cada rama de la actividad.

Finalmente, se requiere la constitución de garantías. Para quienes quieran ser beneficiarios de estos regímenes, el proyecto establece que deben constituirse garantías a través de distintas modalidades, por ejemplo, depósito bancario, seguros de caución, cheques certificados contra entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el Estado nacional.

De la misma manera, la iniciativa define quiénes no podrán acceder al régimen: los declarados en estado de quiebra, quienes estén querrelados o denunciados penalmente por la AFIP, y en caso de personas jurídicas, incluidas las cooperativas, los socios, directores, administradores y miembros del consejo de vigilancia o síndicos que se encuentren tipificados en algunas de esas situaciones. Además, en caso de que éstas se produjeran con posterioridad al otorgamiento de los beneficios, ello importará la caducidad de éstos.

También merece ser comentado lo normado en el artículo 10, en relación con el control. En este sentido, se establece que el Poder Ejecutivo, a través de la autoridad de aplicación, se encargará, una vez corroborada la puesta en funcionamiento del proyecto, de controlar conjuntamente con la AFIP el cumplimiento de los objetivos, fijando plazos, modalidades y frecuencia. Además, establece penalidades perfectamente normadas para quienes incumplan con el régimen.

El artículo 11 determina que el incumplimiento de la presente ley, más allá de la devolución y restitución de los impuestos, implica la caducidad total del tratamiento otorgado por el plazo de vigencia del régimen, y multa equivalente al ciento por ciento del importe acreditado o devuelto.

En cuanto al artículo 13, es el único en el que el Senado introdujo cambios respecto de la redacción del Poder Ejecutivo. El proyecto original facultaba al Poder Ejecutivo a definir la autoridad de aplicación; según la sanción del Senado se define como autoridad de aplicación al Ministerio de Economía. Entendemos que es conveniente mantener la redacción original tal como lo hemos planteado en el seno de la Comisión de Presupuesto y Hacienda en oportunidad de tratar el tema, por considerar que el Poder Ejecutivo es quien debe aplicar y ejecutar en este caso el mandato legislativo.

Entonces, lo natural es que el Poder Ejecutivo nacional sea designado como autoridad de aplicación, quien ejercerá esta función a través de una o más carteras fijadas por la Ley de Ministerios. De este modo, será posible –según la materia involucrada– designar autoridad de aplicación a una o más jurisdicciones. Estamos ante una ley cuya aplicación implica una diversidad de temáticas; es decir, la intervención de diversas áreas no sólo como la del Ministerio de Economía y el Ministerio de Planificación sino también la Secretaría de Medio Ambiente y eventualmente la Agencia de Inversiones.

Por otra parte, el mismo artículo establece un régimen informativo obligatorio, que estaba vigente en el régimen anterior, según el cual el Poder Ejecutivo tiene la obligación de informar al Honorable Congreso acerca de todas las aprobaciones de proyectos que se realicen durante su vigencia, con el acompañamiento de las actuaciones que les dieron origen.

Es importante la invitación que hace la ley a las provincias y municipios argentinos para que puedan adherir a estos mecanismos promocionales, eximiendo total o parcialmente las ventas de bienes comprometidos en el presente régimen en el caso de los impuestos a los ingresos brutos y sellos.

Resultará importante, adicionalmente a los mecanismos de información vigentes y garantizados, que cada uno de nosotros difundamos este proyecto en las provincias para que las au-

toridades de aplicación locales también puedan participar activamente, no sólo dando a conocer el mecanismo sino también brindando asistencia técnica, principalmente a las pymes.

Si analizamos el proceso inversor de nuestro país en los últimos años, observamos que la inversión ha respondido positivamente hasta alcanzar niveles récord como mencionamos con anterioridad. Al principio esto ha ocurrido con el aporte de la construcción. Ustedes recordarán la inversión en ladrillos, fruto de un contexto muy particular donde existían excedentes financieros y estábamos saliendo de una situación de crisis muy profunda a través de una incipiente recuperación.

Con el transcurso del tiempo el proceso inversor se vio signado por la incorporación de equipos durables de producción que se difundió de manera importante al conjunto de sectores económicos. Esa incorporación de bienes de capital ha representado en el año 2007 aproximadamente el 40 por ciento del total de las inversiones.

Además, el crecimiento de la inversión se viene dando en un marco de simultánea creación de empleo, característica importante y saliente. Por primera vez en décadas la formación de capital y la contratación de mano de obra van de la mano; dinámica que si bien puede pensarse como obvia en una economía normal, no lo es en la Argentina.

Para que el proceso inversor sea sostenido en el tiempo se necesita el aporte de todos los agentes económicos y de todos los sectores: el sector privado, el sector público, las pymes y las grandes empresas; es decir, aquellas de origen nacional y las que no siéndolo están radicadas en nuestro país y actúan en el marco de la legislación vigente.

Hay proyectos que por su magnitud, por su naturaleza y por sus requerimientos técnicos y financieros sólo pueden ser ejecutados por empresas de gran tamaño. Es más, en algunos casos ni siquiera alcanza con el sector privado y es necesario, por lo tanto, el emprendimiento conjunto con el sector público en un marco de cooperación para poder concretar de este modo emprendimientos que de otro modo sería difícil materializar.

Por otra parte, quiero destacar que este nuevo régimen promocional se plantea en un contexto

donde el Estado argentino ejerce una función activa en materia de orientación de inversiones y planificación de proyectos estratégicos. La muestra de esta situación es el comportamiento de la inversión pública, muchas veces abriendo camino y mostrando un rumbo.

Para que tengan una idea, la inversión pública, que en el año 2003 representaba el 8,5 por ciento del total de la inversión, ha llegado a casi el 16 por ciento en el año 2007, es decir que prácticamente se ha duplicado.

Quiero además consignar que estamos en presencia de una norma que prioriza a las pequeñas y medianas empresas por diversas vías: no sólo por la existencia o por la fijación de un cupo específico de 200 millones de pesos que no podrá ser utilizado por otros proyectos, sino que además, al priorizar a los proyectos con creación genuina de puestos de trabajo, se están priorizando las pequeñas empresas, porque precisamente son ellas las que demandan más mano de obra.

Por otra parte, al igual que ocurría con la norma anterior, seguramente la reglamentación va a definir un régimen más simplificado para la presentación de proyectos para este tipo de empresas.

Recordemos también la facultad existente para la autoridad de aplicación. Me refiero a que uno de los criterios que podrá tener en cuenta cuando asigne los cupos sea el del tamaño de la empresa, con lo cual hay otra forma de priorizar la inversión en las pequeñas y medianas empresas.

Señora presidenta: estamos ante un régimen de promoción de inversiones con cupos fiscales explícitos, con un mecanismo de asignación a través de concurso público, con los instrumentos para que la autoridad de aplicación pueda definir una verdadera política regional en materia de inversiones, con la invitación a las provincias y a los municipios argentinos a que se adhieran, con un régimen obligatorio por parte del Poder Ejecutivo nacional hacia el Congreso de la Nación, con incentivos para la inversión en infraestructuras en áreas estratégicas fundamentales para el desarrollo de nuestro país y con la posibilidad de incorporar capital reproductivo al proceso económico con la importancia que eso tiene para alentar la producción en el mediano y largo plazo.

Entiendo que este proyecto contribuirá a la concreción de las inversiones que requiere nuestra estructura productiva, la que a su vez permitirá sostener el crecimiento de la producción, el consumo y las exportaciones.

Por los motivos expuestos solicito a nuestros pares que nos acompañen con su voto en este proyecto. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Para referirse al dictamen de minoría compartirán su tiempo los señores diputados Adrián Pérez, Giubergia y Sesma.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Pérez (A.). – Señora presidenta: voy a ser muy breve. En primer lugar, quiero hacer referencia a algo que señalaba el señor diputado Rossi en la intervención anterior, cuando hacía el cierre del debate. El decía que frente a aquello que anunciamos en los debates parlamentarios desde este bloque, el tiempo no nos daba la razón o nunca se cumplía.

Recuerdo que fui miembro informante cuando se trató la ley 25.924. En esa oportunidad planteaba que estaba de acuerdo con los mecanismos de promoción para la compra de bienes de capital y para la reconversión, en todo caso, del sector industrial. Pero alertaba que si se sancionaba el proyecto tal como venía del Poder Ejecutivo, se terminaría con un régimen que iba a beneficiar casi en forma absoluta al capital más concentrado.

Decíamos que era necesario establecer un régimen de promoción, por cierto, para la adquisición de bienes de capital, pero que ese régimen promocional debía estar destinado a las pequeñas y medianas empresas, que eran las principales generadoras de empleo.

También decíamos que debían existir criterios a la hora de hacer las asignaciones, que debían ser objetivos para impedir, entre otras cosas, un reparto absolutamente desigual, y que respetara, en todo caso, el desarrollo de las economías regionales.

Por otra parte, en aquel momento señalábamos como una de las objeciones a aquella ley la necesidad de que la norma estableciera como obligación que los bienes de capital adquiridos por las empresas o por las industrias fueran en lo posible bienes de capital nacional, o por lo menos con un alto componente nacional, como

una forma de promocionar bienes de capital en nuestro país.

De no ser así, señalábamos que los beneficios iban a estar destinados al capital más concentrado y a las empresas con mayor rentabilidad. Quiero subrayar qué es lo que marcó la experiencia. Entre los años 2005 y 2007 se destinaron 3.200 millones de pesos mediante este cupo fiscal para promocionar las inversiones de bienes de capital. En cuanto a las empresas beneficiarias de este régimen de promoción debemos señalar que en el 2005 el 62 por ciento del cupo fiscal –un cupo fiscal de mil millones de pesos– se lo llevó una sola empresa: Aluar. Y el resto del cupo fiscal fue absorbido por diez empresas, todas ubicadas dentro de las diez primeras empresas del país en materia de rentabilidad.

En el año 2006, sobre 22 proyectos de inversión aprobados, seis empresas concentraron el 90 por ciento de los beneficios de este régimen promocional. Las empresas fueron Siderar, Molinos, Acindar, Celulosa, Cargill e YPF.

De modo tal que aquello que anunciamos al momento del tratamiento, efectivamente se corroboró en los hechos. Lejos de ser un régimen que terminara beneficiando a las pequeñas y medianas empresas como un esquema de promoción de aquellos sectores que son el principal factor de generación de empleo, concluyó siendo un esquema que benefició a las empresas que además se vieron beneficiadas por el propio esquema económico.

Quiere decir que las empresas exportadoras y las de mayor rentabilidad fueron las que recibieron los beneficios de este régimen promocional de más de mil millones de pesos anuales.

Señalábamos que además no había un criterio de distribución que tuviera en cuenta nuestro régimen federal. Efectivamente, sólo tres provincias fueron las beneficiarias de este régimen de promoción. Es decir que lo que anunciábamos se terminó cumpliendo.

Ahora esperábamos que lejos de prorrogar la vigencia de un régimen que ya había demostrado sus falencias, produjéramos la reconversión de ese régimen a partir de la experiencia. Pero no se da eso.

Lo que se decidió fue mantener el régimen con una sola diferencia: que el cupo fiscal para

las obras de infraestructura ni siquiera se ve determinado en la ley, es decir, para el sector industrial hay cupo fiscal y para obras de infraestructura no hay cupo. El cupo lo va a determinar el propio ministro de Planificación.

Si bien el bloque oficialista hoy quiere dar buenas noticias al ministro de Planificación, debo decir que esta norma siempre tuvo como órgano de aplicación al Ministerio de Economía. El Senado aprobó el proyecto con el Ministerio de Economía como órgano de aplicación, pero la Cámara de Diputados ha decidido que no será el Ministerio de Economía el órgano de aplicación. Nos habla del Poder Ejecutivo, pero todos sabemos que el órgano aplicador será el Ministerio de Planificación. Todas las obras de 2007 fueron llevadas a cabo por empresas que tuvieron intervención en cuestiones de infraestructura.

Por eso, vamos a insistir con el dictamen que establece el criterio de que el beneficio y la promoción para la compra de bienes de capital son correctos, pero deben ser destinados para las pequeñas y medianas empresas. Por lo tanto, el cupo fiscal debe ser menor a los 400 millones de pesos. No sólo debe estar dirigido a la industria, sino a otros sectores productivos, que están en el mismo proceso de reconversión. También debe existir un criterio de asignación que respete el federalismo, priorizándose a la hora de la compra de bienes de capital a los de origen nacional o, por lo menos, con un alto componente nacional.

Una de las cuestiones que notamos es que las empresas terminaron comprando los bienes de capital –no estoy hablando de empresas nacionales, sino de multinacionales– en los países de origen.

De ahí que estemos de acuerdo con el dictamen de minoría. Por eso, vamos a rechazar el dictamen de mayoría, ya que reproduce un esquema que ha dejado en claro las falencias que tiene.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señora presidenta: esta ley 25.924 ha dejado en claro que el objetivo de corregir los desequilibrios regionales y económicos no ha existido.

Como bien ha dicho el señor diputado Pérez, todo ha quedado concentrado en tres provincias

y en las diez principales empresas de la República Argentina. Después de haber vencido esta ley en septiembre del año pasado se la pretende resucitar argumentando que tiene retroactividad a partir del 1° de octubre del año pasado.

Escuchaba al señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda decir que se incorporaban los fideicomisos y las obras de infraestructura que fueron definidas como críticas por el Ministerio de Planificación. Son las que se refieren a la generación, transporte y/o distribución de energía eléctrica; en el caso de los hidrocarburos ocurre lo mismo, con la exploración y explotación minera. En esto todos y cada uno de nosotros hemos visto en los principales medios de comunicación de la República Argentina que ha aparecido una convocatoria para una licitación internacional con el fin de construir el gasoducto del NEA. Ya nos comunicó la señora presidenta –lo había hecho también el señor presidente de Bolivia– que no vamos a tener eso que en principio tenía la denominación de alguna empresa cuando se consideró este tema en 2004.

Por eso, disentimos y consideramos necesario que existan incentivos y políticas activas, tal como se lo dijimos al señor ministro en aquella oportunidad. Las políticas activas no significan entregar los recursos de todos los argentinos a los grupos más concentrados de la República Argentina. Me estoy refiriendo al IVA y al impuesto a las ganancias.

Por eso, es que en nuestro proyecto planteamos y sostenemos que estos beneficios deben dirigirse a las pymes y no estar orientados solamente a la industria.

En las definiciones dadas durante el tratamiento de la ley de reordenamiento de los ferrocarriles escuchamos decir cuáles eran los criterios que se iban a tener en cuenta y qué era lo que se quería desarrollar. Nosotros sostenemos que es necesario aportar también al desarrollo integral de la República Argentina. Esto significa que las provincias, que son las que van a aportar y a llevar la mayor carga en este régimen, tengan fundamentalmente la posibilidad de contar con recursos para que justamente haya un equilibrio en la distribución de estos beneficios en forma regional.

Cuando se comenzó a pensar esta ley, allá en el año 2004, se establecía que el ministro de

Economía debía ser la autoridad de aplicación. Cuando se lo invitó a la Comisión de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Diputados se planteó que ese era el ministerio que debía actuar como órgano de aplicación de esta ley.

Hace dos meses nosotros sancionamos la Ley de Ministerios. Cuando escuchaba decir al presidente de la comisión que esa función va a estar a cargo del Poder Ejecutivo me preguntaba cuál fue la razón que tuvimos en sancionar esa Ley de Ministerios, que solicitaba la presidenta, en el mes de diciembre. Y en ese proyecto de ley que aprobamos en esta Cámara, en el Congreso, se establece claramente cuáles son las competencias del Ministerio de Economía y Producción.

El artículo 20 de esa ley dice así: “Compete al Ministerio de Economía y Producción, asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros, en orden a sus competencias, en todo lo inherente a la política económica y de producción, a la administración de las finanzas públicas, la industria, la agricultura, la ganadería, la pesca, el comercio, a las relaciones económicas, financieras y fiscales con las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en particular...”

Citaré algunos incisos: “9. Entender en la elaboración, aplicación y fiscalización del régimen impositivo y aduanero.”

“22. Entender en la elaboración y ejecución de la política de inversiones extranjeras.”

“41. Entender en la elaboración de los regímenes de promoción y protección de actividades económicas y de los instrumentos que los concreten, así como en la elaboración, ejecución y fiscalización de los mismos en su área.”

“42. Entender en la elaboración del régimen de promoción de actividades industriales o de cualquier otro sector.”

“43. Entender en la elaboración, ejecución y fiscalización del régimen de localización, regionalización y radicación de establecimientos industriales acorde con la política nacional de ordenamiento territorial.”

“49. Entender en la formulación de políticas y desarrollos de programas destinados a la promoción y fortalecimiento de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas.”

“52. Participar en la política laboral y tributaria vinculada a las unidades de producción.”

“57. Intervenir en la elaboración de la política energética nacional y en el régimen de combustibles.”

Esto es lo que establece claramente la Ley de Ministerios que remitió el Poder Ejecutivo y que el Congreso sancionó hace dos meses. Nosotros no podemos mirar para otro lado y decir que esto es responsabilidad del Poder Ejecutivo. Por supuesto que será su responsabilidad, pero para esto están los ministerios, que tienen la responsabilidad y las facultades conferidas por la ley.

Por eso, el miembro informante, el presidente del bloque de la mayoría, planteaba muy bien en el cierre de la discusión anterior que esas empresas no podían estar en otro ministerio, es decir, LAFSA y Enarsa no podían estar dependiendo de otro ministerio. Y éste es el criterio, señora presidenta. ¿Cómo puede ser que hoy esta Cámara de Diputados pretenda modificar esta materia, que ya está establecida en la ley, y sacarle esas facultades al ministro al que clara y objetivamente se le otorgó esta función?

Por eso, desde distintos bloques parlamentarios venimos a presentar una propuesta alternativa a los fines de ir con un proyecto que tenga políticas activas, que sirva fundamentalmente a las pymes, que esté distribuido regionalmente y que genere fuentes de trabajo para las distintas provincias argentinas, y no como ha venido siendo hasta el día de hoy.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Sesma. – Señora presidenta: como nosotros también elaboramos el dictamen de minoría quiero decir que en oportunidad de votarse la ley 25.924 nos pronunciamos negativamente, no porque no creamos que la promoción fiscal es una herramienta muy importante que tiene el Estado para modificar desequilibrios económicos y regionales sino porque estamos en contra de este régimen de promoción abierto. Por otra parte, los resultados nos dan la razón.

Un trabajo de Gaggero y Libman titulado “La inversión y su promoción fiscal” –se trata de un documento de trabajo del Centro de Economía y Finanzas para el Desarrollo de la Argentina, que es un centro de estudios financiado por la banca pública y cooperativa– expresa que en términos de localización sólo tres provincias absorbieron el 96 por ciento de los recursos fiscales compro-

metidos. También dice que en materia de empleo solamente tres provincias –Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos– reunieron el 82 por ciento, y que en materia de inversiones el 92 por ciento fue solamente para tres provincias. En síntesis, sin direccionamiento regional este modelo de promoción tributaria no contribuyó a solucionar los desequilibrios regionales del país.

En términos sectoriales de la economía, solamente tres sectores aprovecharon esta ley: el de los metales, el de los alimentos y bebidas y el de productos químicos, que insumieron el 92 por ciento de los recursos fiscales comprometidos.

Además, quiero decir, porque un diputado del oficialismo expresó el deseo de que esta norma sirviera fundamentalmente para las pymes, que nosotros también quisiéramos que fuera así, pero los resultados demuestran que no lo es. A partir de que la ley prevé para las pymes un cupo del 20 por ciento, éstas solo pudieron aprovechar de un 2 a un 3 por ciento de ese cupo que les asigna la ley. Esto es porque las pymes para su desarrollo no sólo necesitan este tipo de promociones sino que necesitan un apoyo integral: financiamiento para la inversión, apoyo tecnológico, apoyo en capacitación.

Además, si miramos integralmente todo nuestro régimen impositivo vemos que no incentiva a las pymes sino todo lo contrario. No ocurre como en otros países del mundo, donde incluso el impuesto a las ganancias es distinto para las pymes que para las grandes empresas.

Por estas razones, señora presidenta, vamos a votar en forma negativa este proyecto de ley, y pido autorización para insertar el resto de mi fundamentación en el Diario de Sesiones.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señora presidenta: quiero mencionar dos o tres datos y seré extremadamente breve.

Recuerdo que los otros días vino el presidente Lula a la Argentina. Se refirió a la región, a Brasil y a la Argentina, pero me pareció que hablaba más de la Argentina que de Brasil.

Lula dijo que nuestros dos países tenían un desafío, que era controlar la inflación, fortalecer la seguridad jurídica y atraer muchas inversiones extranjeras, especialmente críticas en el área de energía.

Parecían juicios más para la Argentina que para Brasil, sobre todo porque Brasil en estos días ha logrado tener más reservas internacionales que deuda externa –algo absolutamente impresionante– y ha anunciado inversiones en el campo energético de miles de millones de dólares en los próximos años.

Estos mecanismos del gobierno nacional actual y del anterior, basados en que se puede impulsar el funcionamiento de la sociedad por medio de subsidios, habrán de terminar en una situación imposible en la que se subsidia todo. Al final llegará un punto en que no sabremos quién subsidia a todos los que estamos subsidiando.

Hay casos grotescos. Recién estuvimos hablando de transporte, y gente que sabe del tema dice que con la mitad de los subsidios al transporte se podría mantener el nivel tarifario actual, con lo cual no se sabe a quién beneficia la otra mitad de los subsidios. Mejor dicho, sabemos que benefician al sector privado, pero no sabemos si existe un beneficio público.

En el campo agropecuario, la manía de Moreno de perseguir a las distintas cadenas productivas, imponiéndoles medidas constitucionales y limitaciones que las destruyen, origina que cuando se dan cuenta de ello, les otorgan subsidios, llegándose también a situaciones ridículas.

Quiero mencionar algunas situaciones que van a motivar el enojo de algunos oligarcas amigos míos. La sociedad argentina no se imagina que puedan estar subsidiando a estas personas.

Aquí no se puede producir carne, como si se tratara de un pecado, pero después viene Moreno u otros funcionarios del gobierno y subsidia a algunos señores que producen carne. Lo mismo sucede con el trigo y otros productos.

Leeré una pequeña lista de nombres de los subsidiados por el sistema progresista que nos gobierna. Fueron otorgados durante 2008. Recibieron subsidios los siguientes productores de trigo: Moreno Pradere, Pereyra Lucena, Uranga, Zorraquín, Cane y Santamarina, Ortiz Basualdo, Leloir, Llambías, Pereda de Ocampo, Pereyra Iraola, Gastaldi, Alzaga Unzué, Duhau, Pereda, Harriet, Los Grobo, De Bary, Llorente, Gómez Alzaga, Achával, Herrera Vegas, Dodero Arocena y Udaondo.

También hay subsidios para los productores de carne. Acá hay un pobre señor, que se llama Soros y que anunció que invertirá mil millones de dólares en Brasil, y nosotros lo subsidiamos. También están Carlos Pedro Blaquier, Enrique Duhau e hijas de Harriet. También hay aceiteros pobres, como Aceitera General Deheza, Molinos Río de La Plata, Cañuelas y Nidera. Llega un momento en que esto es un disparate inaceptable. Todos saben que esto se va a acabar porque en algún punto alguien se va a dar cuenta de que no puede ser y que al pobre chacarero que tiene 50 hectáreas en algún lugar no le dan subsidio porque no sabe cómo hacer para ir a la oficina de Moreno y presentar los formularios.

Lo cierto es que estos pícaros –pobres pícaros no, porque también les sacan la plata– sí obtienen el subsidio y los otros se quedan mirando.

Algo parecido ocurrió con el régimen de desgravaciones impositivas para que se generen inversiones. Porque las inversiones generan trabajo; éste es el discurso. Pero cuando analizamos la lista vemos lo que decía el diputado Pérez.

El récord es este fenómeno del bienio 2005-2006. Se asignaron 1.200 millones de pesos de cupo para subsidios impositivos, que se podían destinar en parte para el impuesto a las ganancias, para el IVA, para las pymes y para las no pymes. Resulta que de los 1.200 millones, a la empresa ALUAR le dieron 700 millones. Setecientos sobre 1.200; por supuesto que se pasaron del cupo. El monto contemplado del impuesto era del 35 por ciento sobre la inversión.

Había otros que se beneficiaban con grandes porcentajes impositivos versus el monto del proyecto. Por ejemplo FATE –que tenía o tiene relación económica con los dueños de ALUAR– se beneficiaba con el 23 por ciento de la inversión. Siderar y Siderca, del grupo Techint, también tenían un beneficio del 23 por ciento. Fincas Patagónicas, por su parte, tenía el 24 por ciento. Había que ver de qué se trataba esta última, porque era de las que más tenían. Después advertí que se trataba de una empresa de elaboración de vinos; no hay por qué tener pensamientos pecaminosos. Seguramente, alguno de la Coalición Cívica estará pensando en una denuncia penal, pero se trata de alguien que hace vino en algún lugar de la Patagonia.

Estamos de acuerdo con las desgravaciones impositivas para fomentar la inversión. Tal vez con lo que diga estaré anunciando alguna denuncia, pero considero que éste no es el mecanismo. El procedimiento indicado es el de dar desgravaciones generales para todos los que estén en la misma situación.

También le recomendaría a Moreno que pare un poco la mano, porque si no ya no sabemos a quién vamos a terminar dando los subsidios.

En un club oligárquico –con esto termino– había un señor con un esmoquin blanco y un clavel colorado en el ojal que se estaba quejando de lo mal que le iba al campo. Siempre pasa eso; sobre todo los productores agropecuarios se quejan de lo mal que le va al campo. Y le decía otro señor gordo, con una cadena de oro en el chaleco: “Si seguimos así vamos a tener que salir a pedir limosna”. Y el primero le dijo: “¿A quién?”. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Galvalisi. – Señora presidenta: como ya se han aportado varias cifras no voy a citar más para no resultar redundante. Lo que debemos analizar es para qué sirve este proyecto de ley. Este tipo de normas tienen que ver con una política de Estado de corto, mediano o largo plazo, según las intenciones del gobierno. Permítanme darles un ejemplo: hubo una ley de promoción industrial –creo que fue una de las más amplias–, que en el artículo 1° establecía: “Institúyese el sistema de promoción industrial para el establecimiento de nuevas actividades.” Por su parte, el artículo 19 de esa norma decía que la autoridad de aplicación sería el Ministerio de Economía, y en el mismo artículo establecía que el beneficio para las nuevas industrias consistiría en los certificados de promoción que serían canjeados en el Ministerio de Economía para el pago de réditos –hoy ganancias– y del impuesto a las ventas –hoy IVA–. Esa ley fue promulgada el 12 de diciembre de 1973 –la famosa ley de Cámpora y Gelbard–, y fue una de las primeras que involucró como política de Estado a todo el país, dejando afuera a la Capital Federal y parte del conurbano, que ya estaba creciendo.

Hoy, estamos tratando un proyecto que también constituye una ley de promoción de inversiones de capital y de obras de infraestructura.

Ahora bien; analicemos si hay alguna diferencia entre una y otra. Por ejemplo, en este proyecto se instituye un régimen de tratamiento fiscal y no de promoción industrial.

Por otra parte, días pasados hablábamos sobre el tema de la autoridad de aplicación. En mi opinión no importa cuál es el nombre del funcionario a cargo del ministerio. Bien decía el “maestro” López Arias –al que he escuchado durante varios años desde mi puesto de asesor– que el Poder Ejecutivo es uno sólo. Pero también preguntó acertadamente el señor diputado Rossi cuando tratamos el tema de las empresas públicas si íbamos a designar como autoridad de aplicación al Ministerio de Salud. Con el mismo criterio, el tratamiento de los temas fiscales no se lo podemos asignar a cualquiera. El Ministerio de Economía tendría que ser el encargado de hacer los cálculos para no afectar las arcas del Estado.

Además, como se habla de bienes de capital excluyendo al sector agropecuario, me gustaría saber cómo piensan explicarle a la gente que invierte en tractores, en sistemas de riego en las zonas de sequías, en sistemas automatizados para la producción lechera o en sistemas antigranizo que éstos no constituyen bienes de capital. En mi opinión habría que cambiarle el nombre a esta norma o, de lo contrario, incluir a ese sector.

Avanzando en el análisis, nos encontramos con algunos problemas en torno a la autoridad de aplicación –que todavía no conocemos porque la determinará el Poder Ejecutivo–, que va a tener la posibilidad de otorgar muchas dispensas. Así, podrá otorgar o denegar el beneficio, podrá resolver a quién le otorga o no la devolución anticipada del IVA y también tendrá la facultad de resolver respecto del tiempo en el que deberá concretarse el proyecto. Todo esto figura en la norma, pero como soy de la vieja escuela en su momento me enseñaron que las leyes tienen que ser claras, concisas, explícitas y dejar para la reglamentación las zonas grises para que luego se puedan acomodar.

Por otro lado, en el artículo 4° del proyecto en análisis se establece que será acreditada la retribución transcurridos tres años desde el momento de haber invertido, pero más adelante indica: “...les será devuelto, en ambos casos en el plazo estipulado en el acto de aprobación del

proyecto...”. Obviamente, una cosa es el acto de aprobación del proyecto y otra que hayan transcurrido como mínimo tres períodos fiscales.

Asimismo, el artículo 10 señala: “Una vez comprobada la puesta en marcha o la afectación de los bienes a la autoridad productiva...”. Es decir que si una persona compra una determinada maquinaria, ya está afectada a la actividad productiva, porque la puede poner en marcha, ¿pero ésa es la puesta en marcha del proyecto? Nuevamente estamos ante dos conceptos diferentes, que este proyecto no aclara.

Tampoco es correcto que luego tenga que ir la AFIP a verificar junto con el Ministerio de Economía para ver si se otorga o no el beneficio impositivo. Creo que tendría que ser al revés. La AFIP tendría que estar controlando bimestralmente, ya que cuenta con el esfuerzo del doctor Abad para evitar facturas apócrifas, ventas de IVA y demás, para que no haya ninguna engañapichanga.

Por otro lado, existe un punto en el que hay un doble sentido o que, por lo menos, no es posible aclarar. Se establece la posibilidad de compensar con otros impuestos que administra la AFIP. La terminología exacta sería “los impuestos que queden de libre disponibilidad”, porque no existe la figura “compensar con otros impuestos”. Deben tener la libre disponibilidad y estar de conformidad con las normas vigentes. Si bien más adelante la norma aclara “excepto los de asignación específica”, puede haber nuevos tributos o nuevos ingresos, y algunos pueden compensarse y otros no.

Por último, se habla del control de la empresa beneficiaria pero no del funcionario que va a aprobar el proyecto. Se determina que bimestralmente se informará acerca de los proyectos aprobados, pero nosotros quisiéramos saber qué proyectos han sido rechazados conociendo además el porqué del rechazo.

Si realmente en este aspecto queremos establecer una política de Estado, debemos fijar techos a determinados cupos y beneficiar a los pequeños y a los medianos productores o empresas. Eso tendría que figurar en la ley, porque a nuestro criterio, no está incluido.

Parafraseando a Mariano Moreno, el hombre es bueno por naturaleza pero tendría que haber una ley que le exigiera no dejar de serlo. Eso

es lo que está faltando a esta iniciativa que hoy será aprobada para el futuro.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. – Señora presidenta: no es casual que en esta sesión se estén tratando casi simultáneamente algunos proyectos. Por lo menos tres de ellos –el del sistema ferroviario, el de la prevención de la siniestralidad en las rutas y la iniciativa en tratamiento– forman parte de un mismo modelo político.

Primero, tuvimos un comportamiento distinto. Hemos acompañado el convenio, que seguramente la próxima semana será seguido por la ley vial. Pero es consecuencia de un modelo que ha decidido privilegiar en algunos rubros la inversión a industrias de consumo. Por ejemplo, a sectores de la industria automotriz. Ello ha derivado en que el 80 por ciento o más de los pasajeros y mercaderías en nuestro país sean trasladadas por el transporte automotor, aunque sin la inversión suficiente en materia de infraestructura como para que ese sistema de transporte vial tenga la seguridad que debería tener.

Además, eso lleva a un proceso de concentración política, porque los sectores tanto empresariales como sindicales vinculados a ese modelo son favorecidos con cargos políticos y beneficios sindicales muy importantes en un sistema de alianzas concentrado, que es lo que nosotros cuestionamos.

Este proyecto tiene un texto; para justificarlo hay un discurso, pero tanto el texto como el discurso se tornan abstractos si no consideramos cuáles son los actores y cuál es el sentido político para aplicar el proyecto. Es decir, no se puede escindir un modelo de beneficio fiscal para determinadas inversiones de los actores concretos de carne y hueso –que son los beneficiarios de un proyecto–, y del modelo de concentración económica al que están tributando.

Por eso, si bien voy a cuestionar brevemente el proyecto desde el punto de vista de los efectos económicos, el eje de dicho cuestionamiento está dirigido a la política. Un gobierno legítimo tiene absoluta autoridad –no es lo que discutimos– para determinar qué tipo de beneficio fiscal quiere aplicar.

El proyecto establece un régimen de excepciones, modalidades, plazos, cupos fiscales

determinados, un sistema de garantías, mecanismos de incumplimiento, etcétera. Esto está fuera de cuestión pues el gobierno tiene autoridad para hacerlo; el problema es a qué matriz de inversión está sirviendo. Allí es donde uno empieza a observar, por ejemplo en los fundamentos del proyecto, que se propone alcanzar un desarrollo que equilibre las asimetrías interregionales e intersectoriales.

Como este proyecto prorroga un sistema anterior, es posible y necesario anticipar ciertos efectos de esta iniciativa ponderando los efectos que tuvo durante el período anterior.

No voy a reiterar algo que señaló la señora diputada Sesma sobre la concentración geográfica. Tres provincias explican el 96 por ciento de los montos beneficiados durante el período 2004/2007. La más importante de ellas es la provincia del Chubut, y eso se justifica por las exportaciones de Aluar. Ahora bien, cuando uno mira el ejercicio cerrado en junio de 2007 de las ventas al exterior de Aluar, advierte que 112.4 miles de toneladas corresponden a aluminio primario; 46.6 miles a productos semielaborados y 1.6 miles toneladas –contra 112 miles de producto en bruto– a productos elaborados.

Es decir que uno de los efectos de esta ley es eximir impositivamente, además de la política de subsidios que ya fue reiteradamente descrita, y beneficiar fiscalmente a un grupo económico que exporta mineral en bruto en lugar de elaborarlo para generar empleo genuino, uno de los requisitos enunciados en sus fundamentos. Por eso digo que una cosa es el texto leído por el señor miembro informante y otra, a qué política está aplicado ese proyecto en términos concretos y cuáles son los actores que se benefician.

Otro de los objetivos perseguidos es el cupo para las pequeñas y medianas empresas. Si el proyecto establece un cupo total de mil millones de pesos al año y 200 mil pesos destinados a pymes –es decir una quinta parte–, los efectos reales de la ley vigente en el período anterior demuestran que solamente fueron direccionados a las pymes 2,58 del total de los montos asignados. Entre las empresas beneficiadas podemos mencionar, por ejemplo, Cargill, Molinos, Dreyfus –todas empresas que exportan *commodities*, es decir, productos primarios no elaborados que se benefician con los precios internacionales y el tipo de cambio y no con

una matriz de inversión alternativa—, Toyota, Volkswagen, es decir, industrias automotrices que hay que desarrollar, pero que tienen que ver con el modelo de inseguridad vial por ausencia de verdaderas inversiones en infraestructura que mencionábamos al principio.

Entre aquellas favorecidas empresas, también se encuentra Aceitera Deheza. Ya se mencionó aquí la concentración del poder fuerte en Roberto Urquía, senador de la Nación por una de las provincias más importantes del país, precisamente la suya, señora presidenta, que no solamente concentra uno de los consorcios exportadores de productos no elaborados más importantes sino también a Ferrovías como mecanismo de transporte y además tiene asignado el ciento por ciento de la explotación del consorcio Gecor, que forma parte de los fideicomisos gaseíferos sospechados por el caso Skanska y que también están beneficiados por este proyecto.

En resumen, señora presidenta, no voy a negar las consecuencias de la primera etapa de este modelo. Sería necio de mi parte y sería desleal conmigo mismo si no admitiera los síntomas de recuperación económica que tuvieron lugar durante los últimos años. Sin duda alguna, aquí se detuvo la caída libre, el ritmo vertiginoso de exclusión. Por lo menos, yo personalmente debo reconocerlo.

Indudablemente, hubo un proceso de recuperación industrial; más recuperación que crecimiento porque no responde estrictamente a este modelo de transformación que algunos colegas del oficialismo plantean, sino que creo que tiene mucho que ver con el efecto rebote por la utilización de la capacidad ociosa a partir de la recesión sostenida que vivió la Argentina durante los años anteriores.

También hubo un aumento de la cantidad de puestos de trabajo, aunque indudablemente eso tiene un techo en términos de cantidad y además está signado por la precariedad, por el trabajo informal y en negro y por todos los factores negativos que conocemos.

El problema es que si después de este ciclo de recuperación se persiste en un modelo de alta concentración, no hay forma de modificar la brecha distributiva.

Es cierto que ha habido algunos aumentos exigüos en materia de jubilaciones, que si bien

no terminan de permitir una mayor recuperación adquisitiva a la jubilación, indudablemente son aumentos. También es verdad que ha habido paritarias que plantearon determinados aumentos salariales. Pero si uno compara esto con las megaganancias de estos grupos concentrados que se benefician con la política de subsidios y de beneficio fiscal de este gobierno, la brecha distributiva en lugar de achicarse se agranda. Recibe algunas migajas el sector de abajo, pero aumenta la distancia entre los deciles más altos de ingreso y el más bajo, porque estos reciben migajas y aquellos aumentan la megaganancia. Esa brecha social se interrumpe con una reforma tributaria y con una ley de coparticipación federal, que la presidenta y el castigado ministro de Economía ya dijeron que no va a haber. También se interrumpe con un modelo de inversión alternativo que rompa este esquema de concentración y de negociados de grupos económicos que persiste y se profundiza en este segundo ciclo del gobierno. Este es el cuestionamiento político que hago.

Entonces, hay cuestionamientos al texto y a los efectos económicos, pero básicamente al modelo de concentración económica y política al cual se aplica este proyecto de exenciones impositivas.

El modelo que cuestionamos —por eso los temas que tratamos en la sesión de hoy están relacionados— tiene que ver con el trípode Ricardo Jaime, Julio De Vido y Hugo Moyano. Cuando las cargas se trasladan por las rutas a través del transporte de pasajeros y de camiones y no por la vía del ferrocarril —que no se quiere arreglar porque detrás hay un proyecto político—, ello implica poder económico. También constituyen poder económico los aportes que van al sector sindical que ese dirigente representa, a cambio de que le ponga límites a la pauta salarial a discutir en paritarias después de su visita a la presidenta. En el mismo sentido la acumulación de cargos políticos en la jefatura de la CGT y del Partido Justicialista en detrimento de la personería gremial, por ejemplo, de la CTA que fue justamente reclamada y rechazada por la presidenta de la Nación.

Es a este trípode de negociados económicos altamente concentrados que nosotros nos oponemos liminarmente con este proyecto que se está tratando.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

Sra. Marino. – Señora presidenta: voy a solicitar autorización para insertar la parte técnica que pensaba exponer porque quiero destinar mi tiempo a hablar de algo que quizás este recinto no escuchó en muchas oportunidades.

Creo que en ocasiones muchos señores diputados, entre los que me incluyo, podemos teorizar y muy pocas veces hemos estado en contacto con la práctica, para traer al recinto más de una verdad que exceda simplemente el ámbito de la retórica y de la teoría.

Paso a explicarme y pido a los colegas diputados que están en el recinto que me escuchen porque probablemente lo que les voy a contar es una experiencia no sólo de mi provincia sino también personal, que excede el sentimiento porque es la realidad y probablemente va a cambiar la visión de más de un señor diputado que hoy aquí está hablando en términos –desde mi óptica, y pido disculpas– eminentemente políticos y técnicos.

No estoy denostando estos términos, simplemente les está faltando una parte de esta versión que me propongo hacerles conocer. Si ustedes se remitieran a los debates a que dio lugar en esta Cámara la sanción de la ley de promoción industrial, la tan famosa 22.021, que contemplaba la promoción industrial para cuatro provincias argentinas, entre la que se incluía la mía, podrán advertir que esa ley contemplaba el Acta de Reparación Histórica.

Deben creerme que la similitud de muchísimas palabras vertidas aquí por quienes me precedieron en el uso de la palabra es sorprendente. Pero voy a rescatar –reitero que por estos motivos he cambiado la exposición y pedido la autorización para la inserción en el Diario de Sesiones– solamente una parte de aquello que aquí casi se denostó. Se habla de las grandes concentraciones del poder político y económico. Sobrevuela en este recinto el fantasma de la corruptela en la asignación de cupos.

Se tiran nombres como en aquella oportunidad. Quienes hemos tenido la ventaja de leer las versiones taquigráficas –ojalá lo haga más de uno– nos damos cuenta de la similitud de las palabras. En aquellos momentos, desde la teoría muchos señores diputados también daban

nombres, muchos de ellos quizás hoy ya no estén dentro de la lista de empresas que están operando en el medio, pero eran nombres encumbrados, entre comillas, en aquel momento, y se decía exactamente lo mismo.

Se hablaba de la concentración de poder y de dinero, que este régimen era para las grandes empresas y yo lamento profundamente que nunca se haya traído a este recinto el listado de empresas a las que se adjudicaron los cupos promocionales en mi provincia.

Entre algunas empresas, voy a nombrar a la de Mario González y a la de Ricardo Peralta. Hablo de Mario González, mi esposo. No éramos nada, apenas una empresa pequeña que golpeó una puerta porque queríamos obtener la herramienta. Obtuvimos la herramienta. Nosotros no éramos –ni lo somos– grandes empresarios; teníamos muchos sueños y estábamos en el interior, a 1.200 kilómetros de los grandes centros de consumo. Pero esto nos iba a cambiar la vida. De hecho, a mi provincia –y los demás legisladores que me acompañan podrán confirmar lo que estoy diciendo– le cambió totalmente el perfil productivo, dándole un sesgo industrial, con todo lo que ello implica.

Entonces, cuando aquí se habla, no digo con mala intención, pero desde la teoría, y se dice lo que se dice, dejando sobrevolar el fantasma de la corruptela, no se está pensando en lo que significa la inversión. Tampoco se está pensando en lo que implica la inversión en materia de generación de empleos ni en que hoy más que nunca se necesita de la inversión. Este proyecto constituye hoy la única o una de las dos únicas herramientas con que contamos.

Quiero adelantar entonces nuestro voto favorable, e invitar a los colegas diputados a que, en la medida de sus posibilidades, releen los diferentes regímenes de promoción que se han utilizado, y que se han utilizado bien, con sus más y sus menos. Ha habido corrupción cuando no actuó el órgano de control. Esto no lo voy a negar, pero si pudieran analizar la ecuación costo-beneficio de lo que sucede en mi provincia se darían cuenta de lo que estoy sosteniendo. Esto lo aclaro porque aquí se ha hablado de “migajas” y yo entiendo que a mí no me han tirado migajas, porque de cuatro empleados con los que empezamos a trabajar, hoy contamos con cien. Son cien familias que

viven a 1.200 kilómetros de esta ciudad, y que lo hacen con dignidad, porque están inscritas en un libro –“en blanco”, como se suele decir–, perteneciendo todos a una fuerza laboral. ¿Estas son las migajas?

Hay momentos en los que debemos abandonar el discurso político y recorrer el verdadero interior. Con todo respeto debo decir que acá se habla de “interior” haciendo alusión a la provincia de Buenos Aires, pero yo me estoy refiriendo al interior verdadero, al que está más lejos.

A la luz de esos regímenes existen pueblos enteros que se han reconvertido. Nuestra pequeña fábrica se convirtió en fábrica-escuela. Ha venido gente a perfeccionarse que lo único que había hecho era cosechar racimos de uva y hoy son operarios calificados. ¿Eso no se mide? ¿No es un derrame?

¡Cuidado –lo digo con el corazón más que con la razón– cuando se nos atropellan tanto las palabras para denostar! Analicemos las cosas y dejemos de hacer sobrevolar fantasmas; la inversión nos hace falta, por lo que doy la bienvenida a estas herramientas.

Deseo efectuar una pequeña reflexión. Existen muchos proyectos de ley que esperan ser tratados y apuntan en la dirección de la inversión y de la pequeña empresa. Tenemos el deber de atender, de mirar y mejorar –por qué no–, o proponer uno diferente. Pero debemos apoyar incondicionalmente la inversión, esté donde esté, y dejar de lado algunos pruritos o ideas quizás equivocadas con respecto a un instrumento que hoy nos está haciendo mucha falta para acompañar el crecimiento, el desarrollo y el empleo. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Albrisi. – Señora presidenta: es imposible dejar de pensar en términos positivos cuando se promueven inversiones en el sistema productivo. Pero así como es imposible dejar de pensar en términos positivos también es indispensable que todo esto se encuentre rodeado de la máxima precisión, transparencia y de la mayor cantidad de datos necesarios.

Probablemente este proyecto de índole fiscal, de adelantamiento de la devolución del IVA y amortización acelerada para el resto de los impuestos, particularmente el de ganancias, tenga

que ser analizado desde dos puntos de vista. Uno de ellos es el de los bienes de capital, para los cuales hay un cupo firme de mil millones en general y de 200 millones para la pequeña y mediana empresa y las obras de infraestructura, para las cuales el proyecto no determina cupo, con lo cual se hace incalculable la magnitud del efecto sobre la coparticipación federal de las provincias.

Si recorriéramos el debate sobre el plan de reordenamiento ferroviario, veríamos que tal vez muchas cosas que se dijeron en esa oportunidad podrían repetirse ahora porque serían aplicables a este proyecto.

El artículo 7° del proyecto en consideración enumera con toda precisión cuáles son las áreas de infraestructura que hoy están en crisis: generación, transporte y distribución de energía; producción, transporte y distribución de petróleo; red vial, hidrovías, en definitiva, toda la infraestructura del país como cuestión previa al desarrollo.

Compartiendo algunos conceptos vertidos por diputados preopinantes, quiero decir que a esto hay que sumar las condiciones generales del país: la seguridad jurídica, los servicios públicos y el orden de cuestión previa para estas inversiones. No creo que ningún emprendedor antes de elegir el lugar de localización de su emprendimiento deje de preguntar en términos regionales y como cuestiones previas si tiene energía, agua o gas, o por lo menos si ello está contemplado en proyectos firmes.

Entonces, el bloque del Frejuli va a votar afirmativamente en general, pero va a hacer una advertencia en cuanto a que las provincias van a sufrir una merma en su coparticipación federal; obviamente la recuperarán con el tiempo y luego equilibrarán.

Es indispensable que aparezca el cupo de las obras de infraestructura. Si no, es incalculable lo que van a aportar las provincias en términos de coparticipación federal al adelantar la devolución del IVA y al amortizar la Nación aceleradamente los bienes en el impuesto a las ganancias. Todo esto enmarcado también en dos cuestiones que no nos parecen razonables desde el punto de vista del fondo de la norma.

Se propone que la ley sea retroactiva al 1° de octubre de 2007. Pregunto por qué, si las leyes

no son retroactivas. Nosotros estamos en contra del párrafo del artículo 2° que habla de la retroactividad de la ley. Y si fuera indispensable que la ley sea retroactiva por existir compromisos ineludibles tomados en el marco de la emergencia y de la crisis energética, la ley debería contener una justificación y los ciudadanos se merecerían que sus representantes les expliquemos por qué esta ley debe ser retroactiva al 1° de octubre de 2007 y regir hasta el 30 de septiembre de 2011.

Tampoco podemos aceptar que el artículo 6° no precise el monto o el cupo de las obras de infraestructura. Si ustedes leen atentamente el artículo 7°, verán que al referirse a la escala de necesidades de infraestructura dice que las obras de esos rubros van a ser calificadas previamente por el Ministerio de Planificación en el supuesto caso de darle la categoría de “críticas” para su viabilidad.

Entonces, reitero que vamos a apoyar el proyecto en general y vamos a pedir al miembro informante que consulte si se puede reformar el artículo referido a la retroactividad. De no ser así, votaremos negativamente ese artículo.

En todo caso, si se insiste en que esa retroactividad es necesaria, por lo menos necesitamos que se nos aclare por qué lo es. En ese caso, necesitaríamos que se nos aclare qué compromisos hemos tomado como país, para que luego el tratamiento fiscal de esos proyectos no entre en la censura, tanto pública como de la AFIP, en la sospecha y en la falta de transparencia respecto a ese plazo que va del 1° de octubre de 2007 hasta la promulgación definitiva de la ley.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidente 2ª de la Honorable Cámara, arquitecta Liliana Amelia Bayonzo.

Sr. Albrisi. — El tema del cupo fiscal de infraestructura previsto en el artículo 6° también lo votaremos en contra, excepto que se nos diga cuánto es el cupo de inversiones en infraestructura. Todos sabemos que el cupo es grande, pero ese cupo surge del tratamiento especial que va a financiar este proyecto durante estos tres años.

Por último, fíjense que los cupos van a salir de los bienes coparticipables si la exportación de bienes resulta favorecida. Esto es estupendo. Pero la exportación tiene retenciones que

son de origen nacional y que no vuelven a las provincias. O sea, las provincias con su coparticipación van a formar los cupos de tratamiento y de promoción a las inversiones, y las exportaciones, que gozan de un doble beneficio —bienes de capital y obras de infraestructura— serán percibidas por el Estado nacional.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Neuquén.

Sra. Comelli. — Señora presidenta: en primer lugar, quiero decir que conceptualmente estamos a favor de esta herramienta. Aquí se han discutido diversos temas, y me parece que algo que hace a la salud de la discusión parlamentaria es no ser reiterativos.

Entonces, para no ser reiterativa, simplemente quiero mencionar que es conveniente corregir los aspectos negativos vinculados con las asignaciones y el cupo fiscal. También se requiere una amplia difusión de la iniciativa, a fin de que no quede en manos de pocas personas. Incluso, desde que este tema se empezó a debatir, al viajar en avión nos hemos encontrado con varios “lobbistas” vinculados con la gestión de este tipo de beneficios. Es decir, que el proyecto debe asegurar y garantizar el acceso a la información.

Como decía el diputado preopinante, entendemos que la financiación surge nuevamente de las provincias y la Nación, que retiene los derechos de exportación, no aparece nunca como fuente de financiamiento.

Otro aspecto que quiero rescatar porque me parece importante es que el artículo 7° nos acota a determinadas obras de infraestructura o marcos a los que deben referirse los proyectos, dejando abierta la posibilidad solo al Ejecutivo de incorporar otras actividades.

Por otro lado, este régimen de tratamiento fiscal de inversiones, obviamente, nace de una crisis, y tendríamos que aprender a verlas como oportunidades de crecimiento. Hago referencia a crisis básicamente en el tema ambiental y social, que hace tiempo nos impone una acción superadora como es el camino de desarrollo sustentable.

No queremos ver a las crisis, como la energética, sólo desde la faz destructiva. Me parece que es la oportunidad de intervenir con creatividad e innovación.

Hace años venimos generando conciencia sobre la economía ambiental y nuestros recursos. Destaco del proyecto que reconoce esa realidad y que es superador de la ley 25.924 con sus muchos errores, para aprender, pues el proyecto toma en consideración el medio ambiente.

Ello nos permite avanzar en la idea y papel de las variables macroeconómicas desde el punto de vista ambiental, al poder privilegiar instrumentos de política económica que actúen mediante mecanismos fiscales o extrafiscales.

En suma, me parece una herramienta idónea, que abre una discusión que hace mucho venimos planteando. Se trata de la política tributaria ambiental y de nuestro sistema impositivo, que no sólo toma medidas para contar con recursos y financiar gastos, sino también para brindar incentivos a determinados proyectos.

Es por ello que si esta herramienta nos ofrece la oportunidad de introducir una mayor flexibilidad mediante incentivos para financiar la gestión o las inversiones ambientales y queremos darle un sentido más amplio y no quedar solamente en las obras críticas —que no sabemos cómo las va a definir después el Poder Ejecutivo—, nos hubiera gustado poder ampliar el objeto y el amparo, en el marco de este régimen a los bienes de capital y a la ejecución de obras de infraestructura para la industria, a otras temáticas tales como el agua, el aire, la energía convencional alternativa, el reciclado y las construcciones civiles cuando tienen un alto valor agregado ambiental.

Pertenezco a una provincia que está muy lejos de aquí y aspiramos a que en nuestro desarrollo —no vamos a vivir toda la vida de la matriz hidrocarburífera— podamos profundizar la temática del valor que tenemos como patrimonio ambiental.

También habría que beneficiar a la producción orgánica de bienes, los tratamientos de compuestos clorados en la producción industrial y las inversiones de infraestructura en tecnología ambiental general.

Por ello, formulamos nuestra propuesta en este debate sabiendo que el proyecto no va a sufrir modificaciones. Pero si hemos dado el paso de incorporar esta herramienta vinculada con la temática tributaria ambiental, sería deseable po-

der incluir claros objetivos ambientales para que se vean beneficiados proyectos de ese tipo.

Sra. Presidenta (Bayonzo). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. — Señora presidenta: intentaré plantear y fundar la razón por la cual no vamos a acompañar esta propuesta, en esta suerte de escenario sorprendente y a veces surrealista que nos propone la Argentina. Por un lado, quienes invocan el ideario nacional, popular, transformador, nos plantean un régimen promocional que suelda la asociación con el capital más concentrado y, por otro lado, desde el ideario de la derecha liberal cuestionan la asociación con el capital más concentrado. La verdad es que se trata de un escenario peculiar.

En ese marco lo primero que quisiera decir es que estamos en presencia del primer efecto del acuerdo Kirchner-Lavagna, porque en realidad estamos ampliando el régimen promocional que propusiera en su momento este último como ministro de Economía, con algunos agregados que, ciertamente, no son menores; en algunos casos son ciertamente preocupantes.

En segundo lugar, quiero señalar que este debate parlamentario entre el Senado y la Cámara de Diputados ha permitido, de la mano de cierta comidilla que alimenta la interna oficial, que asistamos a un verdadero hallazgo institucional. Resulta que parece que el Ministerio de Economía no forma parte del Poder Ejecutivo —el Senado sacó Poder Ejecutivo y puso Ministerio de Economía—, y el Poder Ejecutivo no incluye al Ministerio de Economía; por eso la Cámara de Diputados saca Ministerio de Economía, cuando en realidad se supone que todo es parte de lo mismo.

Es más, tal ha sido la cuestión que el resultado de esta comidilla de enredos ha alentado algunas versiones periodísticas que incluso hasta llegan a hablar de la eventual renuncia del actual ministro.

Abandonando estas consideraciones menores, lo que hay por detrás es la necesidad de discutir un régimen promocional y tratar de pensar si con lo que se está planteando realmente podemos alcanzar promoción alguna.

Obviamente, esto merece dos consideraciones distintas. Una tiene que ver con evaluar de alguna manera en términos conceptuales qué

significa promover con recursos públicos en términos económicos; en segundo lugar, llevar a cabo una evaluación más concreta vinculada con la experiencia práctica que este régimen ya tuvo y que en todo caso debe considerarse, sobre lo cual algunos diputados han hecho ya bastantes apreciaciones.

En términos conceptuales lo que debe quedar claro es que la promoción tiene que ver con el uso de recursos públicos para sectores de baja competitividad o directamente inexistentes.

Se supone –y la lógica del desarrollo capitalista así lo indica– que los recursos públicos promueven ganancias donde no están de manera transitoria para que algún sector se establezca y luego, a partir de que se establezca ese nuevo sector, se verifique la apropiación social de ese beneficio. Por lo tanto, desaparece la promoción y vienen los beneficios. ¿Cuáles son esos beneficios? El empleo, la mejora en los niveles de salario, las mayores exportaciones, etcétera.

Se supone que el régimen promocional viene a alentar lo que de otro modo no puede existir, o lo que, en todo caso, no está presente. La experiencia capitalista indica que no se usa la promoción para beneficiar a sectores que ya están maduros, que tienen capacidad propia, que además obtienen ganancias extraordinarias y tienen posiciones dominantes en los mercados. Pero en general esto no ocurre; la lógica capitalista –los intereses que se exponen son tan claros que si no fuera así a uno le costaría entender cuál es la concepción que hay detrás de estas medidas– es de hierro; es decir, si soy un actor que realizo ganancias extraordinarias y, por lo tanto, soy de los que mayor excedente económico capturo –por ende el resto de los sectores tienen ganancias menores–, no invierto en aquellos sectores que tienen menores ganancias; reproduzco mi presencia a los lugares en los que estoy.

Por eso nadie que tenga ganancias extraordinarias en *commodities*, en materia prima, en productos de escasa elaboración, en petróleo, en aluminio, en acero, etcétera, se va de allí para invertir en lo que nosotros necesitamos como, por ejemplo, el desarrollo de una industria de bienes de capital.

Quien sí tiene la responsabilidad de habilitar esa posibilidad es el Estado. Para eso están los recursos públicos, es decir, para que exista lo

que no existe y no para que se reproduzca lo que ya tenemos.

Hecha esta aclaración conceptual podríamos referirnos a los casos concretos. En ese sentido, el texto de la norma dice muchas cosas respecto de hacia dónde va el gobierno, más allá de la comparación con lo que ocurrió en el pasado. En primer término, señala que se va a promover la inversión en bienes de capital. La verdad es que resulta sorprendente que no exista un mínimo agregado que aclare que deben ser bienes de capital nacionales. Pero si alguien sostuviera que a esta altura del mundo no se puede contar con una industria de bienes de capital nacional, en ese caso al menos habría que aclarar que hablamos de bienes de capital producidos en el país. De este modo obligaríamos a establecer un vínculo con las transnacionales para que lleven adelante la producción de bienes de capital en la Argentina.

Como eso no es así, tendríamos que preguntarnos qué se está subsidiando al destinar recursos públicos para invertir en bienes de capital sin hacer ninguna otra aclaración. Evidentemente se está subsidiando la importación de esos bienes, que es lo que está al orden del día en el contexto actual de la Argentina.

En consecuencia, vamos a subsidiar las importaciones y no el desarrollo de un sector productivo que la Argentina necesitaría para hacer más denso su tejido productivo y contar realmente con una matriz diversificada de producción, de la que tanto se habla, pero poco se hace. Si esto se pudiera concretar estaríamos en condiciones de ampliar la capacidad de generación de empleo y de incorporar progreso técnico.

En este proyecto tampoco se discrimina según el tipo de empresa. Por lo tanto, cualquiera puede acceder a estos beneficios. Da lo mismo otorgarle recursos públicos a una empresa transnacional –a la que le sobra el financiamiento– que a un grupo local o a un sector nuevo que se quiera crear. En principio no existe una definición de sujeto; el sujeto es el que está o el que aparezca. ¿Pero quiénes van a aparecer? Seguramente nadie nuevo.

Además, se establece que el doble beneficio de desgravación de IVA y de amortización acelerada en el impuesto a las ganancias lo van a recibir aquellos proyectos que tengan un sesgo

exportador. Al respecto, todos sabemos que el núcleo exportador de la Argentina tiene niveles de concentración muy significativos; por lo cual también está claro que hay una direccionalidad expresa respecto de quiénes van a percibir el beneficio.

Por otro lado, existe un elemento, que mencionara el señor diputado preopinante. Hay cupo fiscal para bienes de capital, pero no existe tal cupo para obras de infraestructura; es decir, que para éstas no hay límite. En verdad esto es peculiar, porque da la sensación de que para la cabeza oficial es preferible poner más plata en infraestructura que en la ampliación del tejido productivo, por ejemplo, desarrollando una industria de bienes de capital. ¿Qué significa esto? Que en realidad nos están proponiendo usar recursos públicos para ampliar la infraestructura con la que operan los capitales concentrados ya existentes, y también la base productiva.

Además, ponemos recursos públicos en infraestructura que mantiene su control privado, ya que buena parte de la infraestructura fue privatizada; y hay que poner recursos públicos porque durante la década del 90, aprovechando los precios de la convertibilidad, el gran capital privado hizo ganancias espectaculares y no invirtió; y ahora, el Estado bobo va a poner recursos allí para que ellos sigan teniendo el control, mientras en el sector productivo no lo hacemos.

De esto también surge la orientación que tiene el esquema que nos propone el gobierno. Obviamente aquí ya se planteó otro elemento, que también surge de la experiencia concreta, que es el tema de los beneficiarios. En el primer llamado sólo diez proyectos se quedaron con el 96 por ciento de los beneficios, y un solo proyecto –el de Aluar– se quedó con el 62 por ciento de los beneficios fiscales. Después viene todo el rosario de las firmas a las que se ha aludido aquí, que son absolutamente conocidas.

Cuando uno mira esto surge algo muy elemental. Sobre el total de las inversiones presentadas, los recursos fiscales contribuyen en promedio con el 25 por ciento. La creación de empleo de la que se habla ha sido inexistente. En el caso de Aluar cada puesto de trabajo tuvo un costo de tres millones y medio de pesos. En el caso de Repsol, que también fue beneficiaria porque tiene escasas ganancias en el país, cada

puesto de trabajo tuvo un costo de dos millones y medio de pesos. Efectivamente, luego de la definición de concentración el tema empleo no tiene resultado alguno; y por supuesto, no hay un aporte a la gestación de nuevos actores sociales.

El proyecto plantea una preocupación adicional, que no se encontraba en la anterior iniciativa. Me refiero a la incorporación de los fideicomisos para poder ser promovidos con recursos públicos. En la Argentina los fideicomisos son un instrumento de elusión fiscal que, en razón de las exenciones existentes, permiten la fuga de casi dos mil millones de pesos de impuesto a las ganancias, monto éste con el que se podrían financiar múltiples actividades. Esto no sólo lo digo yo sino también el señor Abad, que ha señalado que no dispone de una norma que le permita cobrar ganancias a los fideicomisos, a través de los cuales los principales capitales derivan rentabilidad para no pagar ese impuesto.

Parece extraño que existiendo ese problema se incorporen los fideicomisos en este régimen. Es decir, los fideicomisos existen para eludir al fisco, y encima el Estado va a promoverlos. Sinceramente, esto es preocupante.

Como dije anteriormente, Aluar se quedó con el 62 por ciento de los beneficios fiscales. Se trata de una empresa monopólica que en el mercado interno goza de una devaluación importante y tiene buenos precios internacionales. ¿Por qué razón hay que contribuir con recursos públicos a su proceso de inversión? Incluso, si uno quisiera beneficiar a los propietarios de Aluar, tratándose de recursos públicos podría decirles: yo te doy plata, pero en realidad me convendría que en lugar de ampliar tu capacidad de producción primaria del mineral –que así como sale se envía al exterior–, ampliaras la capacidad de producción de envases, porque no los tenemos y en la Argentina tenemos necesidad de ello; es decir, favorecer a la cadena de eslabones de la cadena productiva. Pero ni esto está.

Si hay algo imprescindible es que el Estado se involucre en la orientación del proceso de inversión, pero lo que uno va constatando es que los recursos públicos en lugar de orientar son orientados; es decir, van a componer e incrementar las ganancias extraordinarias que

realizan determinados actores en la actividad económica ya existente. Obviamente, esto rompe con todas las reglas elementales que permiten algún tipo de intervención virtuosa para garantizar algún proceso de inversión.

Vuelvo a lo que dije al principio: si el capital tiene ganancias extraordinarias, si los recursos públicos le amplían las ganancias extraordinarias, no hay inversión en aquellos sectores que nos permitan ampliar el tejido productivo que tiene la Argentina. Por lo menos para nosotros, que haya política industrial, que haya régimen de promoción, implica definir algo más que fondos públicos; también implica decir quién es el sujeto que voy a privilegiar para invertir y qué sectores productivos nuevos quiero financiar para poner en marcha una especialización sectorial diferente, aumentar los niveles de productividad, pagar mejores salarios y brindar mejores condiciones de empleo. Nada de esto se plantea en este régimen de promoción.

Por estas razones, no vamos a acompañar esta iniciativa. En todo caso, este régimen promocional es parte de la reconstrucción de un sistema de subsidios al capital más concentrado, que provoca que el superávit fiscal que la sociedad argentina construye con esfuerzo termina teniendo dos destinos: el pago de la deuda pública y la caja de subsidios al capital más concentrado.

Esta es la línea de un modelo al que por allí se denomina neodesarrollista, pero que en la práctica es un modelo concentrador profundamente desigual y que, a diferencia del desarrollismo de la década del 50, ni siquiera privilegia al sector industrial y tiene una matriz de carácter extractivo que presiona de manera inadecuada sobre la base de los recursos naturales de nuestro país.

Por todo lo expuesto, nosotros no acompañaremos el presente proyecto de ley. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Bayonzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Reyes. – Señora presidenta: en primer lugar, voy a hacer una salvedad en relación con lo dicho por el señor diputado Agosto al hacer referencia a la iniciativa en tratamiento, vinculada con determinados indicadores y sin brindar números específicos sobre la pobreza.

Verdaderamente es una lástima no poder dar números en la actualidad a raíz de la situación

que está viviendo el INDEC. Los números a veces son bastante fríos, pero en realidad cuando hablamos de pobreza nos estamos refiriendo específicamente a personas. Al no contar con números claros que nos permitan visualizar las políticas públicas a seguir, el Poder Ejecutivo y el país se encuentran frente a un grave problema.

Ojalá que en el corto plazo la situación del INDEC pueda mejorarse, se termine su intervención y contemos con nuevos números para discutir sobre el tema de la pobreza, analizar si bajaron o no los índices y saber cuántas personas tienen acceso a la canasta básica familiar.

Desde el interbloqueo de la Coalición Cívica adelantamos nuestro desacuerdo con la iniciativa en consideración. Nuestra postura se basa en una situación del pasado, al corroborar que aquello que habíamos planteado en la primera ley terminó cumpliéndose. Concretamente me estoy refiriendo a la concentración de las inversiones en un escaso número de empresas en lugar de las pequeñas y medianas empresas.

Si imaginamos que estamos empezando de cero y leemos las argumentaciones del proyecto, uno hasta podría estar de acuerdo en determinadas cuestiones.

Los argumentos del proyecto explican que es una prioridad de los sectores industriales y de las regiones geográficas establecer la asignación del cupo fiscal previsto. En realidad esto significa que estamos ante un proyecto que estaría pensando en una visión estratégica de la cuestión productiva en el país, sobre todo regional.

Lamentablemente, el artículo 6º del proyecto dice: “Facúltase a la autoridad de aplicación a determinar para cada concurso la atribución de los cupos fiscales contemplados en los párrafos anteriores, pudiendo optar...”. Aquí claramente se podría haber dicho que este proyecto va a convocar por regiones, pero en este caso solamente dice que se podrá optar por realizar las convocatorias por regiones, sectores industriales o en base a su clasificación en pequeñas, medianas o grandes empresas. Entonces, aquello que podría haber sido una determinación específica en la regionalización termina siendo una opción.

La otra cuestión con la que podríamos estar de acuerdo y que figura en nuestro dictamen de minoría es que esta política es tendiente a

incrementar políticas activas que incentiven este tipo de inversiones apuntando a la expansión económica, a su sostenimiento en el tiempo y contribuyendo de tal manera al incremento del trabajo. Si bien el artículo 2° especifica que los interesados deberán asimismo acreditar la generación de puestos de trabajo con conformidad a la legislación, podría decir que, obviamente, estamos ante proyectos de generación laboral.

Empecemos a ver algunos datos: las principales generadoras de empleo de nuestro país son las pymes. En los últimos cuatro años ellas incorporaron 1.200.000 puestos de trabajo y aumentaron sus exportaciones en un 60 por ciento. Lo más interesante y que explica el crecimiento del empleo que ha tenido la Argentina, es que el 65 por ciento de los puestos laborales fue generado por las pymes.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sra. Reyes. — Cuando hablamos de empleo total, el 60 por ciento lo dan las pymes, y cuando hablamos de asalariados totales, esa cifra asciende al 80 por ciento.

Entonces, con esta información y sobre la base de las argumentaciones de este proyecto, podría decirse que hay que dar mayor desarrollo e importancia a las pymes. Sin embargo, en el artículo en el que se definen los cupos, lamentablemente las pymes sólo reciben 200 millones. Mientras que obras de industria tiene mil millones, infraestructura no tiene cupo.

Por otra parte, aplaudo que se incorpore la cuestión ambiental en este proyecto de ley, porque es algo fundamental en nuestro país. Pero lo que ocurre es que cuando en el artículo 7° se empieza a definir lo que es la obra pública y se determina que el Ministerio de Planificación va a ver en qué situaciones críticas se encuentra y puede agregar nuevas obras de infraestructura, se especifica que dentro de esa lista está la explotación y exploración minera. Realmente sería muy interesante que cuando hablamos de este tema se esté haciendo referencia a la cuestión ambiental, que hoy afecta a muchas provincias, no solamente las que tienen la exploración dentro de su misma jurisdicción, sino también las lindantes. Esto se debe a que tenemos altos niveles de contaminación en las aguas, porque

hay una amplia deforestación en el territorio, y donde se encuentran las minas, el aire está contaminado y se afecta la flora y la fauna.

Sería muy interesante que cuando se esté pensando en los proyectos de infraestructura, en el caso de las exploraciones y explotaciones mineras se tenga en cuenta cómo se resuelve el tema de la cuestión ambiental y la contaminación.

Lamentablemente, en el proyecto no se establece una especificación clara. Por el contrario, en el caso de las cuestiones mineras podrían participar de la doble promoción sin ningún tipo de inconvenientes, sin hablar siquiera de la reconversión para hacer una producción limpia.

De todos modos teniendo en cuenta lo avanzado de la hora, voy a ser breve. Simplemente quiero decir, como bien lo señaló el diputado Adrián Pérez y otros señores diputados preopinantes, que no vamos a acompañar este proyecto, pero no porque no estemos de acuerdo con él en líneas generales sino —como bien decían algunos: mejor que decir es hacer— porque creemos que es fundamental que los argumentos se lleven a los artículos y que se haga lo que supuestamente se está diciendo.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. — Señor presidente: voy a ser muy breve. Simplemente, quiero hacer una observación de orden constitucional. Sé que el punto que voy a comentar es una cuestión largamente debatida y ha habido discusiones, pero lo cierto es que este proyecto debió haber ingresado por esta Cámara de Diputados y no por el Senado de la Nación.

La regla general que consagra la Constitución es que toda normativa que tenga que ver con contribuciones debe ingresar por esta Cámara. Ya sé que hay quienes me dirán que esta normativa no crea impuestos ni tampoco los modifica, pero sí se modifica el régimen.

Si se modifican normas que constituyen exenciones o se modifican los sujetos alcanzados por una norma impositiva o se cambia la forma de pago o la manera en que se realizan las devoluciones, eso implica en sí una variación en el beneficio de orden tributario.

De hecho, no es lo mismo que este crédito se obtenga al cabo de determinado número de años —y que por lo tanto, por ejemplo, se puedan

conseguir ganancias-, a que sea en un período mayor o menor.

Por ello, cualquier modificación a la normativa de alcance tributario, aun cuando no sea una precisa creación o exención tributaria, tiene que ingresar por la Cámara de Diputados, y éste no ha sido el caso.

En realidad, se cambia la forma de los beneficios que la norma propone a los sujetos tributarios alcanzados por ella. Por eso hago esta observación, sabiendo que hubo discusiones al respecto, pero teniendo claro que la Cámara debe proteger sus derechos y competencias como Cámara iniciadora en todo aquello que corresponda a la materia tributaria.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Agud. – Señor presidente: el aporte hecho por la señora diputada Rodríguez me ha generado una duda de corte constitucional. Lástima que ya no forma parte de este cuerpo el doctor Vanossi, pero en verdad existe un tema tributario en esta ley. Se han utilizado casi los mismos argumentos de la oposición para fundamentar el no acompañamiento al oficialismo respecto de este proyecto de ley.

Este bloque prácticamente utiliza esos mismos argumentos con alguna salvedad. Pensamos que las leyes pueden ser buenas herramientas que, bien utilizadas, pueden dar buenos resultados. Hay leyes que no son buenas herramientas y hay otras que, siendo buenas herramientas, son mal utilizadas. Este es uno de esos ejemplos. En apariencia, este proyecto es una muy buena herramienta de política económica, y además define toda una forma de intervención del Estado en la economía. Pero esta norma, que además otorga beneficios escasos –porque 1.200 millones de pesos por año es un beneficio escaso– estaba destinada a promover la actividad productiva de las pequeñas empresas. Por eso eran 1.200 millones de pesos, y está bien que así fuera. Pero resulta que los beneficiarios de esta ley no fueron los pequeños empresarios, sino los grandes empresarios.

Nosotros necesitamos inversión privada de magnitud. Por ejemplo, los que saben de materia energética dicen que para salir de la crisis actual y lograr el autoabastecimiento se requieren 20 mil millones de dólares por año de inversión directa.

Para que tengamos una idea de que esta inversión sólo la pueden hacer los privados, puedo comentar que el fabuloso superávit fiscal de la Argentina este año está calculado en 6 mil millones de dólares. Los servicios de la deuda externa que debe afrontar y pagar nuestro país este año ascienden a 6 mil millones de dólares. Solamente en el campo energético habría que invertir 20 mil millones de dólares durante cinco años para volver a alcanzar el autoabastecimiento.

Esto significa que necesitamos capitales extranjeros y privados, que pueden ser financieros o no. Pero jamás empresas que deben ser dueñas de su promoción pueden ser beneficiarias de un régimen de promoción estatal que está destinado a pequeños proyectos: estamos hablando de 1.200 millones de pesos.

Desgraciadamente, esto que en apariencia constituye una buena herramienta, al no haber sido utilizado de esa manera nos obliga a no seguir acompañando al Poder Ejecutivo con este proyecto, como sí lo hicimos con anterioridad.

Además, no es menor el cambio que ha sufrido este proyecto de ley en esta Cámara. A propósito quiero recordar al cuerpo que el señor ministro de Economía estuvo en el Senado defendiendo esta iniciativa y su participación como órgano de aplicación, sosteniendo que el Ministerio de Planificación le debía dar criticidad a la ley. Es decir, que debía definir quiénes podrían ser los beneficiarios de las actividades que se quisieran promover, mientras que el Ministerio de Economía debía finalmente resolver a quién beneficiar, porque se trataba de recursos impositivos. Es un ingreso que el Estado resigna en beneficio de la actividad productiva. Esto se cambió en esta Cámara sin mayores argumentaciones. Lo cierto es que hay dos ministerios que participan: el de Economía, que resigna recursos, y el de Planificación, que dice a quién se le debe dar el beneficio.

Por los motivos expuestos, nos vemos obligados a no acompañar la sanción de este proyecto de ley.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A.O.). – Señor presidente: voy a realizar algunas consideraciones que nos parecen importantes a la hora de fundamentar nuestro apoyo a este proyecto.

La primera tiene que ver con el hecho de que queda la sensación, luego de la intervención de algún diputado, de que el Estado nacional saca plata del fisco, la carga en un camión y se la da a los distintos grupos empresarios más importantes de nuestro país. La verdad es que tengo que decir algo con toda claridad: el único costo fiscal que tendrá esta norma será un costo financiero, porque los dos mecanismos –la devolución anticipada del IVA y la amortización en el impuesto a las ganancias– lo que hacen es permitir a las empresas que deduzcan impuestos en un momento anterior a que se produzca el hecho efectivo de la deducción. Pero en términos reales el fisco, o sea, el Estado nacional, no ve afectado desde ningún punto de vista lo que significa su superávit fiscal. Simplemente, en un primer momento, cuando se adjudiquen estos proyectos, recaudará menos, para recaudar más cuando los efectos de estas imputaciones anticipadas se empiecen a diluir en el tiempo, como tiene que ocurrir.

Quiero dejar aclarado que se trata de una ley con un costo fiscal cero, y con un costo financiero que es el que acabo de explicitar.

Por otra parte, me parece que uno no puede analizar la economía del malo que se plantea. Creo que todos somos absolutamente conscientes de que la economía de un país no se puede analizar entre buenos y malos, siendo los malos las grandes empresas y los buenos las pequeñas y medianas empresas. La verdad es que hacer un corte horizontal cuando todo el mundo sabe que las grandes empresas son en general generadoras de cadenas de valor donde están involucradas las pymes, es no contar la verdadera fotografía de la realidad económica de nuestro país. Es decir, que cada vez que alguna gran empresa, cada vez que alguna de estas empresas amigas de Federico Pinedo, ha tenido un beneficio de este tipo, se generaron beneficios a toda la cadena de pymes, porque ello está asociado al funcionamiento de cada una de las empresas. Quiero que esto quede absolutamente claro.

Cuando los señores diputados dicen que hubo un mayor porcentaje de montos de inversión en las grandes empresas que en las pequeñas y medianas empresas, la verdad es que resulta lógico y obvio: la participación en el producto bruto de las grandes empresas en términos de

concentración siempre es más alto que el de las pequeñas y medianas empresas. Entonces, desde el punto de vista del monto de la inversión que planifica una gran empresa, siempre es más alto que respecto del que planifica una pyme.

En términos de números de empresas, lo que sucedió en el anterior régimen es que prácticamente alrededor de 50 grandes empresas –un poco más o un poco menos– recibieron este beneficio, y 50 pymes también lo recibieron.

En todos los llamados a licitación –salvo algunos casos– no se alcanzó a cubrir el cupo, ni de parte de las grandes empresas ni de parte de las pequeñas y medianas empresas. Es decir, que durante la vigencia del régimen siempre teníamos más cupo disponible para que tanto las pequeñas y medianas empresas como las grandes pudiesen acceder a este tipo de beneficio, que es cierto que es riguroso, como no podría ser de otra manera. Si no, estaríamos en una arrebatiña, en un festival de tipo fiscal, en donde cualquiera se puede presentar y acceder a este tipo de beneficio. Es cierto que la rigurosidad fiscal para acceder a este tipo de beneficios en general es más fácil que la tengan resuelta las grandes empresas que las pymes.

Asimismo, quiero transmitir que cuando hablamos de pequeñas y medianas empresas no nos estamos refiriendo a la minipyme. En general, por la definición de la Secretaría de Industria, pequeñas y medianas empresas son las que pueden llegar a facturar hasta 60 millones de pesos al año. Vale decir que estamos hablando de un volumen de una magnitud más o menos interesante.

También es importante destacar que se trata de un beneficio que ha incorporado a dieciséis provincias argentinas y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o sea que ha sido un beneficio bastante federal en cuanto a lo que significa su distribución.

No es cierto que los beneficios estén concentrados o direccionados exclusivamente hacia el sector exportador o más concentrado de la economía. Les puedo decir que en la provincia de Santa Fe la empresa Lácteos Santa Fe o Milkaut han recibido estos beneficios, y también las empresas metalúrgicas Basso, Motor Parts y Cadem han sido beneficiarias de este sistema en los últimos tres años.

Sintetizando, para tranquilidad de todos los señores diputados vuelvo a decir lo que expresé anteriormente. No estamos hablando de un costo fiscal para el Estado. Existe simplemente un costo financiero. Lo que el Estado deja de percibir ahora lo percibe en el tiempo y recupera esa percepción en la medida en que se va cumpliendo con el proyecto de inversión.

En segundo término, en la realidad económica no se puede hacer un corte horizontal. Las cadenas de valor integradas implican que detrás de una gran empresa siempre hay pymes que están asociadas a ese mecanismo de producción.

En tercer lugar, es obvio que si ahora estamos poniendo más de mil millones de pesos de cupo fiscal para las grandes empresas y 200 millones de pesos de cupo fiscal para las pymes, estamos previendo montos de inversión más importantes en las grandes empresas que en las pequeñas y medianas, como lo indica cualquier lógica económica.

Las últimas dos reflexiones son las siguientes. Nosotros no queremos discutir el tema del INDEC, pero la verdad es que si quieren tener datos sobre los niveles de pobreza e indigencia en la Argentina pueden ir a cualquier universidad privada o instituto privado y allí les van a certificar que esos niveles han bajado de manera notable en los últimos cuatro años y medio de gestión del ex presidente Kirchner y que es una performance extraordinaria desde el punto de vista del crecimiento social.

Y si no quieren ver porcentajes, vean valores absolutos, con los que uno se equivoca menos. Esos valores indican que se crearon 3.300.000 nuevos puestos de trabajo, que como he dicho aquí más de una vez, equivalen a más de tres ciudades de Rosario completas en generación de empleo respecto a cantidad de habitantes; digo esto para que vean la magnitud del número.

Entonces, la *performance* de la economía argentina durante los últimos cuatro años y medio ha sido más que concreta y satisfactoria, y como decía el señor diputado Agosto, ciertamente podemos decir que el crecimiento económico y la generación de riqueza en la Argentina van acompañados con la generación de empleo y la mejora de cada uno de los indicadores sociales de nuestro país.

Por eso, señor presidente, vamos a votar afirmativamente este proyecto de promoción de

inversiones, que es una de las tantas herramientas que tiene el Estado argentino para favorecer las inversiones. Queremos que la Argentina siga creciendo a los niveles de crecimiento económico que ha tenido en los últimos cuatro años y medio, y nos parece que estos instrumentos, que además no significan costo fiscal para el Estado, son válidos para permitir el crecimiento económico de nuestro país, para aumentar los niveles de inversión, para favorecer el desarrollo de las pymes, para tener un crecimiento más desarrollado regionalmente y fundamentalmente para potenciar la generación de empleo en la Argentina. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar nominalmente en general el dictamen de mayoría de la Comisión de Presupuesto y Hacienda recaído en el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado sobre promoción de inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura (Orden del Día N° 59).

La Presidencia informa a la Cámara que de acuerdo a lo establecido por el artículo 81 de la Constitución Nacional deberá indicarse el resultado de esta votación a fin de establecer si las adiciones o correcciones fueron realizadas por mayoría absoluta de los presentes o por las dos terceras partes de los mismos.

–Se practica la votación nominal.

– Conforme al tablero electrónico, sobre 209 señores diputados presentes, 154 han votado por la afirmativa y 54 por la negativa.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 154 votos por la afirmativa y 54 por la negativa.

Se han alcanzado los dos tercios de los votos conforme al artículo 81 de la Constitución. (*Aplausos.*)

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña, Agosto, Albarracín, Albrisi, Alfaro, Alvaro, Arbo, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Baladrón, Basteiro, Bedano, Bernazza, Berraute, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Brillo, Burzaco, Calchaquí, Calza, Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carlotto, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Comelli, Conti, Córdoba (S.M.), Coscia, Cremer de Busti, Cuevas, Daher, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, Delich, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Erro, Fadel, Fernández

Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Galantini, Galvalisi, García de Moreno, García (I.A.), García (M.T.), Genem, Giannettasio, Ginzburg, Godoy, González (J.D.), González (N.S.), Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Korenfeld, Kunkel, Leguizamón, Lenz, Llanos, Llera, López Arias, López (E.S.), López (R.A.), Luna de Marcos, Lusquiños, Marconato, Marino, Martiarena, Martínez Garbino, Massei, Merchán, Merlo, Moisés, Montero, Montoya, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Müller, Obeid, Obiglio, Oliva, Pais, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (M.A.), Pereyra, Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Petit, Pinedo, Prieto, Puiggrós, Recalde, Rejal, Rico, Rodríguez (E.A.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Santander, Segarra, Serebrinsky, Sluga, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Spatola, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Torrontegui, Vaca Narvaja, Vázquez de Tabernise, Velarde, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Votan por la negativa los señores diputados: Acuña Kunz, Aguad, Alcuaz, Augsburger, Azcoiti, Barrios, Bayonzo, Belous, Benas, Beveraggi, Bullrich (P.), Camaño (D.A.), Cortina, Cuccovillo, Cusinato, del Campillo, Fabris, Fein, Ferro, Flores, García Hamilton, García (S.R.), Gerez, Gil Lozano, Giubergia, Giudici, Gorbacz, Iglesias, Kenny, Kroneberger, Lanceta, Lemos, Linares, Lozano, Macaluse, Martín, Morán, Morandini, Morini, Naím, Nieva, Peralta, Pérez (A.), Portela, Quirós, Raimundi, Reyes, Rodríguez (M.V.), Sánchez, Sesma, Storni, Ulrich, Vega y Viale.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 2° a 11.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 12.

Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Vega. – Quiero formular una observación que atañe a la técnica legislativa.

Este artículo prohíbe el acceso al beneficio por una sola causa: en casos de delitos que tengan conexidad con fraudes o evasión impositiva.

Supongo que ha habido un error o, al menos, una confusión, pues quedarían habilitados para acceder al beneficio de este proyecto aquellas personas que hayan defraudado al Estado, según las conductas criminalizadas por el título XI, libro II, del Código Penal, vinculadas con delitos contra la administración pública.

Solicito a la comisión una aclaración, porque la única limitación para acceder al beneficio serían los delitos comunes en conexidad con obligaciones tributarias. *A contrario sensu*, debo entender que la comisión de cualquier otro delito habilita al ciudadano a acceder al beneficio.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – Quisiera saber cuál es la propuesta de modificación del señor diputado preopinante.

Sr. Vega. – La propuesta sería que a continuación de donde dice: “Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias...”, habría que agregar: “Asimismo aquellos que estuviesen denunciados por cualquiera de las conductas criminalizadas en el título XI, libro II, del Código Penal, que son los delitos contra la administración pública”.

De lo contrario, caeríamos al menos en una confusión. Creo que ha habido buena fe, pero una persona cuya conducta ha defraudado a la administración pública podría acceder al beneficio.

Sr. Presidente (Fellner). – ¿Tiene escrita la propuesta, señor diputado?

Sr. Vega. – No, la acabo de exponer.

Sr. Agosto. – Aquí se está sugiriendo incorporar la tipificación en caso de denunciados.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Vega. – Señor presidente: sea que fuesen denunciados, imputados o procesados, es igualmente sólido el argumento de que las evasiones tributarias no pueden ser la única causal de prohibición de acceso a este beneficio impositivo.

Considero que son tanto más graves los delitos contra la administración pública. Supongo que esto inhibe a un empresario, a una persona física o jurídica, de obtener este beneficio del

Estado.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Agosto. – No comprendemos con claridad la propuesta, de modo que vamos a votar el artículo tal como se encuentra redactado.

Sr. Aguad. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Aguad. – Señor presidente: teniendo en cuenta que los delitos tributarios son delitos contra la administración pública, se podría poner simplemente que no podrán ser beneficiarios de esta promoción aquellas personas que han sido condenadas por delitos contra la administración pública. Con eso se abarca absolutamente todo.

Sr. Díaz Bancalari. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Díaz Bancalari. – Señor presidente: podríamos avanzar contra aquel que tiene semiplena prueba, imputado o procesado, pero no es el caso del denunciado. Por lo menos, tiene que haber un grado de semiplena prueba de autoridad y culpabilidad.

Sra. Ibarra. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: me permitiré hacer un aporte.

Es razonable la incorporación de esos delitos vinculados con perjuicios a la administración pública. Generalmente la fórmula que se ha usado en varias normas se refiere a las personas que tengan procesamiento firme. Es razonable porque dado el grado de sospecha que tiene un procesamiento firme, consentido, confirmado por una alzada, estamos protegiendo los fondos públicos, que en definitiva son los del contribuyente. Pero tiene que existir un grado de verosimilitud que generalmente lo dan las normas de procesamiento firme.

Sr. Presidente (Fellner). – Con todo respeto, señora diputada, si nos puede apoyar con un texto escrito avanzaríamos bastante.

Sra. Rodríguez. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: estoy de acuerdo con lo que acaba de señalar la señora diputada preopinante, pero tienen un problema porque votaron esta ley. En el artículo 12 están todos los denunciados.

Con lo que se acaba de proponer se está exigiendo –lo cual me parece bien– un criterio más alto de imputación de plena o semiplena prueba, pero en el inciso *b*) del artículo 12 aparecen los querellados o denunciados. La querrela es un delito de acción privada. Por su parte, en el inciso *c*) están los formalmente querellados por delitos comunes.

Creo que habría que establecer algún tipo de sistematización para que no existan distintos criterios o estándares para quien es un denunciado o un procesado con procesamiento firme.

Para los que cometieron delitos contra la administración pública se fija un procesamiento firme, pero en el caso de una querrela –que puede ser por un delito mucho menor– el estándar está quedando muy por debajo.

Sr. López Arias. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

Sr. López Arias. – Señor presidente: a nadie se le escapa que es muy razonable lo que planteaba hace unos momentos el diputado preopinante.

Cuando se trata de legislar sobre temas tan complejos que tienen que ver con la libertad y con cuestiones vinculadas con el derecho penal, la experiencia me indica que hacerlo por impulsos y agregar modificaciones de buena voluntad a último momento en medio de una sesión, generalmente nos conduce a los peores desastres.

Lo que deberíamos hacer en este caso es sancionar el proyecto tal como ha sido presentado. Sin duda, en el caso de las denuncias por delitos fiscales hay una razón como para diferenciarlas, porque existe todo un trámite previo interno de la AFIP que luego fundamenta la presentación de la denuncia.

De todos modos, no quiero entrar en una discusión sobre si tiene más peso una denuncia que pueda presentar la AFIP o cualquier otra. Simplemente, deseo señalar que para discutir esto con fundamento habría que presentar un proyecto de ley complementario que nos per-

mita llevar a cabo una discusión a fondo. Personalmente lo acompañaría con mucho gusto, porque entiendo que es razonable la observación efectuada por el señor diputado. Pero introducir esa modificación en este momento sería un riesgo. Tengamos en cuenta que el camino del infierno está lleno de actos de buena voluntad.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

Sr. Díaz Roig. – Señor presidente: ésta es una cuestión que se reitera en las normas que establecen este tipo de inhibiciones fiscales. Mi posición –consta en varios Diarios de Sesiones– es semejante a la sustentada por el señor diputado Díaz Bancalari, porque la denuncia o la querrela no puede voltear la presunción de inocencia consagrada en los artículos 17 y 18 de la Constitución Nacional.

Por lo tanto, resultaría razonable plantear aunque sea un auto de procesamiento o de prisión preventiva, que establecen la plena prueba de la existencia del delito y la semiplena prueba de la culpabilidad o responsabilidad del procesado.

El hecho es que se viene utilizando una fórmula por la que reiteradamente me han rechazado las observaciones que en su momento he planteado en el ámbito de la comisión y en este recinto, dado que ese artículo in fine señala: “...a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal”. Entonces, al formular el auto de elevación de requerimiento, esto presupone la resolución de la situación procesal del denunciado o del querrellado.

Por lo tanto, considero que la Cámara debe proceder a aprobar el texto de acuerdo con la interpretación que acabo de hacer.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. O.). – Señor presidente: nuestro bloque se va a ajustar al criterio propuesto por el señor diputado López Arias. No estamos de acuerdo con ponernos a discutir en este momento, habiendo transcurrido varias horas de sesión, un tema que ya ha sido debatido en profundidad en la comisión respectiva. Vamos a mantener el despacho tal como ha sido presentado.

Entonces, como no aceptaremos ningún tipo de modificación, solicito que pasemos a la votación.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara procederemos en la forma solicitada por el señor diputado por Santa Fe.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma indicada.

Se va a votar el artículo 12.

–Resultado afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 13 a 16.

–El artículo 17 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Honorable Senado. (*Aplausos.*)

13

REGIMEN DE INDIVIDUALIZACION DE TODO RECIEN NACIDO Y DEL BINOMIO MADRE-HIJO

(Orden del Día N° 58)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública han considerado el mensaje 1.353 del 4 de octubre de 2007 y proyecto de ley por el cual se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo, teniendo a la vista los proyectos de ley de la señora diputada Camaño (G.) sobre derecho a la identidad. Régimen. Modificación del Código Civil y del decreto ley 8.204/63. Derogación de la ley 24.540 expediente 1.272-D.-06), y el proyecto de ley del señor diputado Atanasof sobre identificación para los recién nacidos, modificaciones a la ley 24.540 (expediente 3.614-D.-06); y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – *Objeto.* El objeto de la presente ley es la individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo, a fin de garantizar el derecho a la identidad de todas las personas desde su nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág.

Para el cumplimiento de la finalidad de la presente, se establece un sistema obligatorio destinado a garantizar la integridad de dicho binomio durante su permanencia en la internación institucional y al egreso.

Art. 2º – *Ámbito territorial de aplicación.* La presente ley y sus reglamentaciones rigen para todo el territorio nacional.

Art. 3º – *Momento de la individualización.* Cuando el nacimiento aconteciera en un establecimiento médico asistencial-público o privado, la individualización del binomio madre-hijo se realizará al momento del nacimiento.

Art. 4º – *Métodos y formas de individualización.* Producido el nacimiento, deberá colocarse una (1) pulsera en lugar visible del cuerpo de la madre, preferentemente en la muñeca, y dos (2) pulseras, una (1) en el tobillo y la otra en la muñeca del recién nacido. Un (1) broche de ombligo (*clamp*) será colocado en el cordón umbilical ligado al cuerpo del recién nacido. Las tres (3) pulseras y el broche tendrán cierre inviolable y estarán individualizados con igual código.

El código quedará registrado en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico de nacimiento y en el libro de partos del establecimiento médico-asistencial.

Dentro de las noventa y seis (96) horas del nacimiento, y siempre previo al alta médica del recién nacido, se tomará una (1) impresión plantar derecha al recién nacido y una (1) impresión dígito-pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento.

Art. 5º – *Nacimientos múltiples.* En los casos de nacimientos múltiples, se realizará el mismo procedimiento de individualización descrito en el artículo 4º de la presente respecto de cada uno de los recién nacidos. La madre tendrá tantas pulseras como recién nacidos haya dado a luz, cada una con un código propio.

De igual modo se confeccionarán tantos certificados médicos de nacimiento como recién nacidos, debiendo dejarse constancia en cada uno de ellos, de manera de vincular a todos los recién nacidos con la madre.

Art. 6º – *Certificado médico de nacimiento.* El médico u obstétrica que hubiera asistido al nacimiento deberá suscribir el certificado médico de nacimiento, el cual es la prueba del nacimiento y de la identidad del nacido.

Este certificado será extendido en un formulario numerado en el que constarán, como mínimo, los siguientes datos:

- a) De la madre: nombre, apellido, tipo y número de documento nacional de identidad, edad, nacionalidad, domicilio y la impresión dígito-pulgar derecha;
- b) Del recién nacido: nombre con el que se lo inscribirá, sexo, edad gestacional, peso al nacer e impresión plantar derecha;
- c) Tipo de nacimiento: simple o múltiple;

- d) Nombre, apellido, firma, sello y matrícula del médico u obstétrica que asistió al nacimiento;
- e) Fecha, hora y lugar del nacimiento y de la confección del certificado;
- f) Datos del establecimiento médico-asistencial: nombre y domicilio completos;
- g) Código de las pulseras y del broche de ombligo colocados a la madre y al recién nacido;
- h) Observaciones.

Art. 7º – *Formulario de certificado médico de nacimiento.* Los gobiernos locales proveerán a las direcciones generales del registro civil los formularios de certificado médico de nacimiento, prenumerados y que reúnan en su estructura e impresión los requisitos de seguridad que garanticen su inviolabilidad, para su remisión a los registros civiles. Las direcciones generales llevarán el control de su utilización.

Art. 8º – *Responsables de la individualización del binomio madre-hijo.* A los fines de la presente ley, será responsable de la individualización del binomio madre-hijo, el médico u obstétrica que asiste, dirige y supervisa el nacimiento, juntamente con las autoridades directivas del establecimiento médico-asistencial.

Art. 9º – *Nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta.* En caso de nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta médica, se procederá a la individualización del binomio madre-hijo siguiendo el método establecido en el artículo 4º de la presente. Tales acontecimientos deben constar en la historia clínica de la madre y del recién nacido, expresándose momento y circunstancias de los mismos.

Art. 10. – *Casos excepcionales.* Cuando por impedimento físico fuera imposible colocar todos o algunos de los elementos de individualización, se dejará constancia en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda, de las causas que sustentaron esa decisión. Los elementos de individualización no colocados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 11. – *Retiro de elementos de individualización.* Ante la necesidad de retirar de la madre o del recién nacido la/s pulsera/s y/o broche de ombligo (*clamp*), se dejará constancia de las causas que sustentaron esa decisión en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda. Los elementos de individualización retirados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 12. – *Madre sin documento de identidad.* Si al momento del nacimiento la madre no presentara su documento de identidad, deberá hacerlo antes del alta médica.

En caso de no presentarlo deberá dejarse constancia en el certificado médico de nacimiento. Para acreditar su identidad, la madre deberá presentar dos (2) testigos de conocimiento, que exhiban sus documentos nacionales de identidad y suscriban el certificado médico de nacimiento.

Art. 13. – *Personas menores de 18 años no emancipadas.* Para dar de alta médica a una persona menor de dieciocho (18) años no emancipada que acaba de dar a luz, es necesario que se haya presentado su padre, madre, tutor o guardador.

En caso contrario, deberá darse el alta médica, previa comunicación a la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 14. – *Nacimientos fuera de establecimientos médico-asistenciales.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial con asistencia de médico u obstétrica, el profesional debe trasladar a la madre y al recién nacido a un establecimiento médico-asistencial, donde se cumplimentará la totalidad de las disposiciones establecidas para los nacimientos acontecidos en los establecimientos médico-asistenciales.

Art. 15. – *Nacimientos sin asistencia de médico u obstétrica.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial sin asistencia de médico u obstétrica, la madre debe concurrir dentro de las noventa y seis (96) horas, junto con el recién nacido, a un establecimiento médico-asistencial.

Cuando haya certeza para la individualización del binomio madre-hijo, en el establecimiento médico asistencial se procederá en los términos de la presente ley.

Ante la imposibilidad de establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo, el establecimiento médico-asistencial sólo dejará constancia del registro de quien invoca la maternidad. La inscripción del nacimiento se efectuará conforme la normativa vigente para tales situaciones.

La reglamentación deberá fijar las condiciones en las cuales resulta posible establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo.

Art. 16. – *Alta y egreso del binomio madre-hijo.* Al dar el alta médica conjunta de la madre y el recién nacido, el profesional deberá adjuntar una (1) de las pulseras del recién nacido a su historia clínica, registrando fecha y circunstancias.

En el momento del egreso conjunto se debe constatar que la pulsera de la madre y la del recién nacido tengan el mismo código, abandonando el establecimiento médico-asistencial con las pulseras puestas.

Art. 17. – *Separación del binomio madre-hijo.* Cuando se produjera la separación del binomio madre-hijo, por muerte, derivación, alta de uno solo de sus integrantes, o por cualquier otra circunstancia, aquel que permanezca internado deberá conservar colocados los elementos de individualización hasta su egreso del establecimiento médico-asistencial.

Art. 18. – *Egreso del recién nacido sin la madre.* En el caso de continuar internada la madre, el egreso por alta médica del recién nacido sólo podrá concretarse por el cónyuge de la madre del recién nacido. Asimismo podrá concretarse por un familiar directo autorizado por la madre o su cónyuge ante la máxima autoridad

del establecimiento médico-asistencial, la que deberá incorporarse a la historia clínica del recién nacido. La madre también podrá autorizar a su convivente ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, incorporándose dicha autorización a la historia clínica. La reglamentación establecerá los requisitos necesarios para acreditar la convivencia.

Ante la imposibilidad de la madre o de su cónyuge de prestar la debida autorización, el egreso deberá formalizarse con la previa intervención de la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 19. – *Entrega de documentación.* Los establecimientos médico-asistenciales deberán entregar en forma documentada los certificados médicos de nacimiento al registro civil que corresponda al domicilio del establecimiento. Asimismo, deben extender a la madre una constancia que deberá contener nombre, apellido y número del documento de identidad de la madre, el número del certificado médico de nacimiento y el domicilio del registro civil de la jurisdicción correspondiente.

Art. 20. – *Seguridad de los establecimientos médico-asistenciales.* El personal de los establecimientos médico-asistenciales deberá poseer y exhibir una credencial institucional. La misma debe contener:

- a) Nombre del establecimiento médico-asistencial;
- b) Cargo o función desempeñada;
- c) Nombre y apellido y número de documento;
- d) Foto actualizada.

Cada establecimiento médico-asistencial deberá contar con un sistema de seguridad y control apropiado a cada realidad jurisdiccional, en el que se prevea el control específico de los ingresos y egresos de personas.

Art. 21. – *Reglamentación y entrada en vigencia.* El Poder Ejecutivo nacional deberá reglamentar la presente ley en un plazo de noventa (90) días, contados desde su publicación. La presente ley entrará en vigencia a los sesenta (60) días de publicada la reglamentación.

Art. 22. – *Sustitución.* Sustitúyese el artículo 242 del Código Civil por el siguiente:

Artículo 242: La maternidad quedará establecida, aun sin reconocimiento expreso, por la prueba del nacimiento y la identidad del nacido.

La inscripción será realizada por el registro civil por medio de los procedimientos y a partir de la documentación que establecen las leyes respectivas.

Esta inscripción deberá serle notificada a la madre, salvo su reconocimiento expreso.

Art. 23. – *Sustitución.* Sustitúyense los artículos 12 y 13 de la ley 26.061 por los siguientes:

Artículo 12: *Garantía estatal de identificación. Inscripción en el Registro del Estado y Capacidad de las Personas.* Los organismos del Estado deben garantizar procedimientos sencillos y rápidos para

que los recién nacidos sean identificados en forma gratuita, obligatoria, oportuna e inmediatamente después de su nacimiento, estableciendo el vínculo filial con la madre, conforme al procedimiento previsto en la ley vigente.

Ante la falta de documento que acredite la identidad de la madre o del padre, los organismos del Estado deberán arbitrar los medios necesarios para la obtención de la identificación obligatoria consignada en el párrafo anterior, circunstancia que deberá ser tenida especialmente en cuenta por la reglamentación de esta ley.

Debe facilitar la adopción de medidas específicas para la inscripción gratuita en el Registro del Estado y Capacidad de las Personas, de todos aquellos adolescentes y madres que no hayan sido inscriptos oportunamente.

Artículo 13: *Derecho a la documentación.* Las niñas, niños, adolescentes y madres indocumentados, tienen derecho a obtener los documentos públicos que comprueben su identidad, de conformidad con la normativa vigente y en los términos que establece el procedimiento previsto en la ley vigente.

Art. 24. – *Derogación.* Derógase la ley 24.540.

Art. 25. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 19 de febrero de 2008.

Wilma L. Ibarra. – Juan H. Silvestre Begnis. – Marta S. Velarde. – Graciela B. Gutiérrez. – Norberto P. Erro. – Antonio A. Morante. – Juan C. Scalesi. – María A. Torrontegui. – Adela R. Segarra. – Gladys B. Soto. – Verónica C. Benas. – Ivana M. Bianchi. – Graciela Camaño. – María A. Carmona. – Nora N. César. – Luis F. Cigogna. – Diana B. Conti. – Stella M. Córdoba. – Susana E. Díaz. – Mónica H. Fein. – Nancy S. González. – Leonardo A. Gorbacz. – Stella M. Leverberg. – Eduardo Lorenzo Borocotó. – María E. Martín. – Oscar E. Massei. – Paula C. Merchan. – Cristian R. Oliva. – Héctor P. Recalde. – Alejandro L. Rossi. – Raúl P. Solanas. – Adriana E. Tomaz. – Gustavo M. Zavallo.

En disidencia parcial:

Marcelo E. Amenta. – Wilma R. Baragiola. – Paula M. Bertol. – Elisa B. Carca. – Francisco J. Ferro. – Rubén O. Lanceta. – Fernando Sánchez. – Silvia Storni.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL

Señor presidente:

El proyecto del Poder Ejecutivo sobre el cual planteamos la presente disidencia, ingresado el 4 de octubre de 2007 (T.P. N° 137), viene a establecer el régimen de

individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo, con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

El proyecto, asimismo, modifica el artículo 242 del Código Civil y deroga la ley 24.540, la cual establece el régimen de identificación de los recién nacidos.

Ahora bien, el proyecto aparece presentado desde el Ejecutivo como asegurador del derecho a la identidad, adecuándose a las normas de la materia, como por ejemplo la Convención de los Derechos del Niño, de jerarquía constitucional. Nosotros, sin embargo, luego del análisis detallado del articulado del proyecto y de la normativa vigente en relación al mismo, en especial de la ley 24.540 que éste deroga, vemos como esencia del proyecto el establecimiento de la obligatoriedad de la metodología consistente en la colocación en madre e hijo de pulseras y broche de ombligo (*clamp*) para la verificación en el hospital del binomio madre-hijo, lo cual consideramos acertado a modo de medida de reaseguro, pero por otra parte advertimos que con la derogación de la ley 24.540, hay cuestiones que dejan en mayor desprotección al derecho humano a la identidad citado. Y, asimismo, agregamos luego algunas consideraciones respecto de omisiones tanto de la actual ley como de la propuesta, tendientes también a preservar el derecho a la identidad, en este caso, en el tiempo.

Algunas consideraciones sobre el derecho a la identidad:

Siguiendo un trabajo de M. Ferrari, puede definirse al derecho a la identidad como “el presupuesto de la persona que se refiere a sus orígenes como ser humano y a su pertenencia abarcando su nombre, filiación, nacionalidad, idioma, costumbres, cultura propia y demás elementos componentes de su propio ser”. (D’Antonio, Daniel Hugo, *El derecho a la identidad y la protección jurídica del menor*, Ed. 165-1297 y ss.)

En la identidad de la persona se encuentra la específica verdad personal que es la cognición de aquello que se es realmente, lo que el sujeto anhela conocer y desentrañar (verdad de origen), así como también comprende una multiplicidad de elementos de carácter cultural y espiritual.

La protección constitucional del derecho a la identidad se dirige a evitar un falseamiento y desnaturalización tanto del mismo sujeto, (verdad de origen) como en lo que concierne a su proyección social. Persigue, en definitiva, que la persona no quede cristalizada en la no coincidencia con su verdad histórica y por eso el derecho se endereza a la “defensa de la mismidad de la persona frente a toda acción tendiente a desfigurarla (Fernández Sessarego, Carlos, *Derecho a la identidad personal*, 1992, pp. 34, 234, 244, 259, 269/271).

El derecho a la identidad y el proyecto del Ejecutivo:

Aquí la cuestión sobre la que estaríamos tratando es sobre el derecho a la identidad en su faz verdad de

origen, tendiendo a preservar la realidad biológica del recién nacido. Pues bien, el mensaje del poder Ejecutivo postula que el proyecto viene a adecuarse a los tratados de derechos humanos incorporados por nuestro país a la Constitución Nacional tras la reforma de 1994.

Entre los instrumentos internacionales constitucionalizados en el artículo 75, inciso 22, reviste singular importancia la Convención sobre los Derechos del Niño, que reconoce a la identidad como uno de los derechos básicos de protección del menor (artículos 7, 8, 12.2, 17 incisos *a* y *d*); 20.3, 29, inciso *c*), y 30).

En cuanto a la identidad de origen, el artículo más claro de la convención resulta el 7°, el cual sienta que “el niño será inscripto inmediatamente después de su nacimiento y tendrá derecho desde que nace a un nombre, a adquirir una nacionalidad y, en la medida de lo posible, a conocer a sus padres y a ser cuidado por ellos”.

La ley 24.540 y el proyecto 16-P.E.-2007:

La ley 24.540, que el proyecto en cuestión pretende derogar, es la que establece el actual régimen de identificación de los recién nacidos.

En su artículo 2° sienta que “cuando el nacimiento aconteciere en un establecimiento médico asistencial público o privado, durante el trabajo de parto deberá identificarse a la madre, y producido el nacimiento y antes del corte del cordón umbilical, al recién nacido, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6°”.

El artículo 6° de la ley 24.540, por su parte, fija los requisitos de la identificación, la cual “deberá hacerse en una ficha única, numerada por el Registro Nacional de las Personas, en tres ejemplares, en la que constarán los siguientes datos:

”-De la madre: nombre y apellido, tipo y número de documento de identidad e impresión dactilar.

”-Del niño: nombre con el que se lo inscribirá, sexo, calcos papilares palmares y plantares derechos, y clasificación de ambos.

”-Si el niño ha nacido con vida.

”-Nombre, apellido y firma del identificador interviniente.

”-Nombre, apellido y firma del profesional que asistió el parto.

”-Fecha, hora y lugar del nacimiento y de la confección de la ficha.

”-Calcos tomados al egreso.

”-Datos del establecimiento médico asistencial: nombre y domicilio.

”-Observaciones.”

Creemos que los artículos 2° y 6° de la norma que se pretende derogar, son más protectorios en cuanto a las impresiones plantar y pulgar que la nueva propuesta. Esto en virtud de que el proyecto del ejecutivo sienta en su artículo 4° tercer párrafo que: “dentro de las no-

venta y seis (96) horas del nacimiento, se tomará una (1) impresión plantar derecha al recién nacido y una (1) impresión dígito pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento”.

Es decir, mientras los artículos 2° y 6° de la ley 24.540 establecen la identificación inmediata de producido el nacimiento y que esto se realice en una ficha única, con el proyecto del ejecutivo puede haber una dilación de hasta 96 horas para la toma de las impresiones y en cuanto a la cuestión de que se realice en ficha única, no queda en claro aquí si es obligación, ya que no está expresamente mencionado, con lo cual las impresiones podrían implementarse como un agregado posterior en otros documentos, lo que no consideramos adecuado.

Estamos sí de acuerdo con la incorporación tecnológica del nuevo método y forma de individualización que postula el proyecto (pulseras y *clamp*), pero a modo de reaseguro, es decir, sin perder de vista la cuestión de las impresiones plantar y del pulgar. Nos parece imprudente dejar en un segundo plano al método hasta ahora utilizado por uno nuevo en donde queda librado a la reglamentación su instrumentación. Además creemos que cuando los casos especiales impidan la inmediata implementación de ambos métodos, deberá dejarse expresa constancia de lo mismo en las historias clínicas de la madre y el/los hijo/s y en el certificado de nacimiento.

Además de tales argumentos centrales, surgen muchas otras observaciones al proyecto, como ser:

-En las enumeraciones de lo que debe contener el certificado médico de nacimiento (artículo 6°), entendemos que debería consignarse también el DNI del médico u obstétrica que asistió al nacimiento.

-El nacimiento sin vida al que alude el artículo 9° del proyecto, debe constar no sólo en las historias clínicas de la madre y del recién nacido, sino también en el certificado médico de nacimiento.

-Debe agregarse un inciso al artículo 6° del proyecto, que diga si el niño ha nacido con vida.

-En el artículo 9° debería hacerse mención a la obligación de extender acta de defunción.

-En el artículo 11, el cual alude al retiro de los elementos de individualización y sienta que se deje constancia en la historia clínica, entendemos que también se debe dejar constancia en el libro de parto. En el mismo sentido en el artículo 10, también corresponde dejar asentado en el libro de parto los casos excepcionales.

-En el artículo 12, en el cual se hace mención a testigos frente a una madre sin DNI, entendemos que deben éstos no sólo presentar sus DNI sino también consignar sus respectivos domicilios.

-En el artículo 14, en el cual se mencionan los nacimientos fuera de establecimientos médicos asistenciales, tenemos dudas respecto de la obligación que se le impone al médico de trasladar a la madre y al recién nacido a un establecimiento médico-asistencial.

–El artículo 15, el cual habla de nacimientos sin asistencia de médico u obstétrica y fuera de un establecimiento médico-asistencial, deja librado a la reglamentación las condiciones en las cuales resulta posible establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo. Creemos que es inadecuado ese párrafo, puesto que tales condiciones para establecer certeza deberían plasmarse en ley del congreso. A título de ejemplo, el artículo 32 del proyecto 288-S.-06, Orden del Día N° 3.033/2007, sienta que: “Inciso c): Los nacimientos ocurridos fuera de establecimiento médico asistencial, sin atención médica, con certificado médico emitido por establecimiento médico asistencial público con determinación de edad presunta y sexo, y en su caso, un certificado médico del estado puerperal de la madre y los elementos probatorios que la autoridad local determine. Se requerirá además, la declaración de (2) testigos que acrediten el lugar de nacimiento en la jurisdicción de que se trate, el estado de gravidez de la madre y haber visto con vida al recién nacido, los que suscribirán el acta de nacimiento”.

Y por último, una cuestión que nos parece también central y que debe expresarse, y no es contemplada ni en la ley 24.540 ni en el proyecto que estamos analizando: estamos hablando de la duración en el tiempo del certificado de nacimiento, las partidas y los libros de parto. Creemos que estos documentos deben estar archivados por un lapso de tiempo suficiente para poder ser vistos por las partes legítimamente interesadas, lo cual viene a consolidar el derecho a la identidad, que sino queda en una gran desprotección.

Por las razones expuestas, es que presentamos nuestra disidencia frente al proyecto y queremos dejar sentado asimismo que nos parece improcedente el tratamiento apresurado de un proyecto de esta relevancia en sesiones extraordinarias, obviándose el curso normal con las correspondientes reuniones de comisiones, citaciones de especialistas en la materia, etcétera, máxime tratándose de un proyecto que dista mucho de la perfección.

*Fernando Sánchez. – Francisco J. Ferro. –
Elisa Carca. – Vilma R. Baragiola. –Silvia
Storni. – Rubén O. Lanceta.*

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública, al considerar el mensaje N° 1.353 del 4 de octubre de 2007 y proyecto de ley por el cual se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo, y habiendo tenido a la vista los proyectos de ley de la señora diputada Camaño (G.) sobre derecho a la identidad. Régimen. Modificación del Código Civil y del decreto ley 8.204/63. Dero-

gación de la ley 24.540 (expediente 1.272-D.-06). Y el proyecto de ley del señor diputado Atanasof sobre identificación para los recién nacidos, modificaciones a ley 24.540 (expediente 3.614-D.-06), y con el fin de garantizar el derecho a la identidad en cumplimiento de lo establecido en los artículos 11, 12 y 13 de la Ley de Protección Integral de los Derechos del Niño, Niñas y Adolescentes, ley 26.061.

Así es que se crea un sistema obligatorio para todo el país, destinado a garantizar la integridad del binomio madre-hijo desde el momento del nacimiento, durante su permanencia en la internación institucional y al egreso.

Se propone una metodología simple, fácil de utilizar, de bajo costo y de probada utilidad en muchos países del mundo. Se trata de la colocación en madre e hijo de pulseras y broche de ombligo (*clamp*) inviolables y codificados, que permiten la verificación permanente de dicho binomio, aun por personal no calificado. Se prevé, además, que cada establecimiento médico asistencial deberá adoptar un sistema de seguridad y control apropiado a cada realidad jurisdiccional, tendiente al control específico de la integridad del binomio madre-hijo y del ingreso y egreso de personas. En caso de nacimientos múltiples se prevé el mismo procedimiento respecto de cada uno de los recién nacidos.

El proyecto remitido por el Poder Ejecutivo establece que dentro de las noventa y seis horas del nacimiento, se tomará una impresión plantal derecha al recién nacido y una impresión dígito pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento, en ese sentido el dictamen de la comisión propone modificar dicho párrafo a fin de dejar establecido que la impresión debe efectuarse dentro de las noventa y seis horas y siempre antes del alta médica.

El médico u obstétrica que hubiera asistido al nacimiento deberá suscribir el certificado médico de nacimiento, el cual es la prueba del nacimiento y de la identidad del nacido. El formulario debe ser numerado y el artículo 6° establece los datos que debe contener. Los gobiernos locales proveerán a las direcciones generales del registro civil los formularios de certificado médico de nacimiento, prenumerados y que reúnan en su estructura e impresión los requisitos de seguridad que garanticen su inviolabilidad para su remisión a los registros civiles.

Para dar de alta médica a una persona menor de dieciocho (18) años no emancipada que acaba de dar a luz, es necesario que se haya presentado su padre, madre, tutor o guardador. En caso contrario, deberá darse el alta médica, previa comunicación a la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

En cuanto a las madres sin documentos de identidad, el proyecto establece que si al momento del nacimiento la madre no presentara su documento de identidad, deberá hacerlo antes del alta médica. En caso de no presentarlo deberá dejarse constancia en el certificado médico de nacimiento. Para acreditar su identidad, la madre deberá presentar dos (2) testigos de conocimien-

to, que exhiban sus documentos nacionales de identidad y suscriban el certificado médico de nacimiento.

En caso de nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta médica, se debe proceder a la individualización del binomio madre-hijo siguiendo el método establecido en el artículo 4° de la presente. Tales acontecimientos deben constar en la historia clínica de la madre y del recién nacido, expresándose momento y circunstancias de los mismos. El proyecto remitido por el Poder Ejecutivo nacional dispone que la impresión plantal del recién nacido sólo se debe tomar si éste nació con vida. Sin embargo en el presente dictamen de la comisión se suprime dicho párrafo estableciendo que la impresión plantal debe ser tomada también en los casos de nacimientos sin vida.

El artículo 15 del proyecto establece que, ante la imposibilidad de establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo, el establecimiento médico-asistencial queda eximido de todo trámite y que la inscripción del nacimiento se efectuará conforme a la normativa vigente para tales situaciones, pero al respecto el dictamen de comisión propone modificar dicho párrafo imponiendo la necesidad de dejar constancia del requerimiento de inscripción.

En cuanto al egreso del recién nacido sin la madre, el proyecto establece que, en el caso de continuar internada la madre, el egreso por alta médica del recién nacido sólo podrá concretarse por el cónyuge de la madre del recién nacido. Asimismo el egreso del recién nacido podrá concretarse por un familiar directo autorizado por la madre o su cónyuge ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, la que deberá incorporarse a la historia clínica del recién nacido. Ante la imposibilidad de la madre o de su cónyuge de prestar la debida autorización, el egreso deberá formalizarse con la previa intervención de la autoridad local de aplicación de la ley 26.061. Al respecto el dictamen de la comisión modifica dicho artículo para posibilitar que la madre autorice a su conviviente para el retiro del recién nacido.

Por último, el dictamen agrega un artículo a fin de adecuar la ley 26.061, ya que sus artículos 12 y 13 remiten a la ley 24.540 a la que se propone derogar por el presente proyecto.

Vilma L. Ibarra.

ANTECEDENTE

Buenos Aires, 4 de octubre de 2007.

Al Honorable Congreso de la Nación

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el propósito de someter a su consideración un proyecto de ley tendiente a establecer un régimen de individualización del binomio madre-hijo, con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

Asimismo, se procura adecuar las normas de la materia, concordándolas con los tratados internacionales

de derechos humanos adoptados por nuestro país y la ley 26.061 sobre protección integral de los derechos de las niñas, niños y adolescentes.

El presente proyecto crea un sistema obligatorio para todo el país, destinado a garantizar la integridad del binomio madre-hijo desde el momento del nacimiento, durante su permanencia en la internación institucional y al egreso.

Se propone una metodología simple, fácil de utilizar, de bajo costo y de probada utilidad en muchos países del mundo. Se trata de la colocación en madre e hijo de pulseras y broche de ombligo (*clamp*) inviolables y uniformemente codificados, que permiten la verificación permanente de dicho binomio, aún por personal no calificado. Se prevé, además, que cada establecimiento médico-asistencial deberá adoptar un sistema de seguridad y control apropiado a cada realidad jurisdiccional, tendiente al control específico de la integridad del binomio madre- hijo y del ingreso y egreso de personas.

La presente iniciativa reemplaza integralmente a la ley 24.540 que establece el Régimen de Identificación de los Recién Nacidos vigente, la que no ha sido a la fecha reglamentada.

Es necesario reformar también el artículo 242 del Código Civil, en cuanto se modifican tanto el procedimiento de inscripción como los documentos a utilizarse.

Finalmente, cabe poner de manifiesto la importancia, para los fines de la presente ley, de la habilitación de nuevas oficinas del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas en los establecimientos médico-asistenciales, para realizar la inscripción de los nacimientos allí ocurridos, previsión que no se incluye en el proyecto por tratarse de asuntos de competencia provincial y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin embargo, la opinión de los especialistas recomienda que se creen oficinas del Registro del Estado Civil y Capacidad de las Personas encargadas de inscribir nacimientos en aquellos establecimientos médico-asistenciales donde se produzcan más de trescientos (300) nacimientos anuales, a fin de facilitar a las familias este trámite sustantivo, lo que contribuiría a asegurar el derecho a la identidad de todos los recién nacidos de nuestro país.

Dada la trascendencia de las finalidades perseguidas mediante el adjunto proyecto de ley y de las innovaciones metodológicas propuestas, el Poder Ejecutivo Nacional solicita al Honorable Congreso de la Nación que asigne la mayor prioridad posible a la consideración de este asunto.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.353

NÉSTOR C. KIRCHNER.

Alberto A. Fernández. – Alberto J. B. Iribarne. – Aníbal D. Fernández. – Alicia Kirchner. – Ginés González García.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – *Objeto*. El objeto de la presente ley es la individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo, a fin de garantizar el derecho a la identidad de todas las personas desde su nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

Para el cumplimiento de la finalidad de la presente, se establece un sistema obligatorio destinado a garantizar la integridad de dicho binomio durante su permanencia en la internación institucional y al egreso.

Art. 2º – *Ambito territorial de aplicación*. La presente ley y sus reglamentaciones rigen para todo el territorio nacional.

Art. 3º – *Momento de la individualización*. Cuando el nacimiento aconteciera en un establecimiento médico asistencial-público o privado, la individualización del binomio madre-hijo se realizará al momento del nacimiento.

Art. 4º – *Métodos y formas de individualización*. Producido el nacimiento, deberá colocarse una (1) pulsera en lugar visible del cuerpo de la madre, preferentemente en la muñeca, y dos (2) pulseras, una (1) en el tobillo y la otra en la muñeca del recién nacido. Un (1) broche de ombligo (*clamp*) será colocado en el cordón umbilical ligado al cuerpo del recién nacido. Las tres (3) pulseras y el broche tendrán cierre inviolable y estarán individualizados con igual código.

El código quedará registrado en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico de nacimiento y en el libro de partos del establecimiento médico-asistencial.

Dentro de las noventa y seis (96) horas del nacimiento, se tomará una (1) impresión plantar derecha al recién nacido y una (1) impresión dígito-pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento.

La impresión del recién nacido sólo se tomará si éste ha nacido con vida.

Art. 5º – *Nacimientos múltiples*. En los casos de nacimientos múltiples, se realizará el mismo procedimiento de individualización descrito en el artículo 4º de la presente respecto de cada uno de los recién nacidos. La madre tendrá tantas pulseras como recién nacidos haya dado a luz, cada una con un código propio.

De igual modo se confeccionarán tantos certificados médicos de nacimiento como recién nacidos, debiendo dejarse constancia en cada uno de ellos, de manera de vincular a todos los recién nacidos con la madre.

Art. 6º – *Certificado médico de nacimiento*. El médico u obstétrica que hubiera asistido al nacimiento deberá suscribir el certificado médico de nacimiento, el cual es la prueba del nacimiento y de la identidad del nacido.

Este certificado será extendido en un formulario numerado en el que constarán, como mínimo, los siguientes datos:

- a) De la madre: nombre, apellido, tipo y número de documento nacional de identidad, edad, nacionalidad, domicilio y la impresión dígito-pulgar derecha;
- b) Del recién nacido: nombre con el que se lo inscribirá, sexo, edad gestacional, peso al nacer e impresión plantar derecha;
- c) Tipo de nacimiento: simple o múltiple;
- d) Nombre, apellido, firma, sello y matrícula del médico u obstétrica que asistió al nacimiento;
- e) Fecha, hora y lugar del nacimiento y de la confección del certificado;
- f) Datos del establecimiento médico-asistencial: nombre y domicilio completos;
- g) Código de las pulseras y del broche de ombligo colocados a la madre y al recién nacido;
- h) Observaciones.

Art. 7º – *Formulario de certificado médico de nacimiento*. Los gobiernos locales proveerán a las direcciones generales del registro civil los formularios de certificado médico de nacimiento, prenumerados y que reúnan en su estructura e impresión los requisitos de seguridad que garanticen su inviolabilidad, para su remisión a los registros civiles. Las direcciones generales llevarán el control de su utilización.

Art. 8º – *Responsables de la individualización del binomio madre-hijo*. A los fines de la presente ley, será responsable de la individualización del binomio madre-hijo, el médico u obstétrica que asiste, dirige y supervisa el nacimiento, juntamente con las autoridades directivas del establecimiento médico-asistencial.

Art. 9º – *Nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta*. En caso de nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta médica, se procederá a la individualización del binomio madre-hijo siguiendo el método establecido en el artículo 4º de la presente. Tales acontecimientos deben constar en la historia clínica de la madre y del recién nacido, expresándose momento y circunstancias de los mismos.

Art. 10. – *Casos excepcionales*. Cuando por impedimento físico fuera imposible colocar todos o algunos de los elementos de individualización, se dejará constancia en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda, de las causas que sustentaron esa decisión. Los elementos de individualización no colocados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 11. – *Retiro de elementos de individualización*. Ante la necesidad de retirar de la madre o del recién nacido la/s pulsera/s y/o broche de ombligo (*clamp*), se dejará constancia de las causas que sustentaron esa decisión en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda. Los elementos de individualización retirados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 12. – *Madre sin documento de identidad*. Si al momento del nacimiento la madre no presentara su documento de identidad, deberá hacerlo antes del alta médica.

En caso de no presentarlo deberá dejarse constancia en el Certificado Médico de Nacimiento. Para acreditar su identidad, la madre deberá presentar dos (2) testigos de conocimiento, que exhiban sus documentos nacionales de identidad y suscriban el certificado médico de nacimiento.

Art. 13. – *Menores de 18 años no emancipadas.* Para dar de alta médica a una menor de dieciocho (18) años no emancipada que acaba de dar a luz, es necesario que se haya presentado su padre, madre, tutor o guardador.

En caso contrario, deberá darse el alta médica, previa comunicación a la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 14. – *Nacimientos fuera de establecimientos médico-asistenciales.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial con asistencia de médico u obstétrica, el profesional debe trasladar a la madre y al recién nacido a un establecimiento médico-asistencial, donde se cumplimentará la totalidad de las disposiciones establecidas para los nacimientos acontecidos en los establecimientos médico-asistenciales.

Art. 15. – *Nacimientos sin asistencia de médico u obstétrica.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial sin asistencia de médico u obstétrica, la madre debe concurrir a la brevedad, junto con el recién nacido, a un establecimiento médico-asistencial.

Cuando haya certeza para la individualización del binomio madre-hijo, en el establecimiento médico asistencial se procederá en los términos de la presente ley.

Ante la imposibilidad de establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo, el establecimiento médico-asistencial queda eximido de todo trámite. La inscripción del nacimiento se efectuará conforme la normativa vigente para tales situaciones.

La reglamentación deberá fijar las condiciones en las cuales resulta posible establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo.

Art. 16. – *Alta y egreso del binomio madre-hijo.* Al dar el alta médica conjunta de la madre y el recién nacido, el profesional deberá adjuntar una (1) de las pulseras del recién nacido a su historia clínica, registrando fecha y circunstancias.

En el momento del egreso conjunto se debe constatar que la pulsera de la madre y la del recién nacido tengan el mismo código, abandonando el establecimiento médico-asistencial con las pulseras puestas.

Art. 17. – *Separación del binomio madre-hijo.* Cuando se produjera la separación del binomio madre-hijo, por muerte, derivación, alta de uno solo de sus integrantes, o por cualquier otra circunstancia, aquel que permanezca internado deberá conservar colocados los elementos de individualización hasta su egreso del establecimiento médico-asistencial.

Art. 18. – *Egreso del recién nacido sin la madre.* En el caso de continuar internada la madre, el egreso por

alta médica del recién nacido sólo podrá concretarse por el cónyuge de la madre del recién nacido. Asimismo el egreso del recién nacido podrá concretarse por un familiar directo autorizado por la madre o su cónyuge ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, el que deberá incorporarse a la historia clínica del recién nacido.

Ante la imposibilidad de la madre o de su cónyuge de prestar la debida autorización, el egreso deberá formalizarse con la previa intervención de la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 19. – *Entrega de documentación.* Los establecimientos médico-asistenciales deberán entregar en forma documentada los certificados médicos de nacimiento al registro civil que corresponda al domicilio del establecimiento. Asimismo, deben extender a la madre una constancia que deberá contener nombre, apellido y número del documento de identidad de la madre, el número del certificado médico de nacimiento y el domicilio del registro civil de la jurisdicción correspondiente.

Art. 20. – *Seguridad de los establecimientos médico-asistenciales.* El personal de los establecimientos médico-asistenciales deberá poseer y exhibir una credencial institucional. La misma debe contener:

- a) Nombre del establecimiento médico-asistencial;
- b) Cargo o función desempeñada;
- c) Nombre y apellido y número de documento;
- d) Foto actualizada.

Cada establecimiento médico-asistencial deberá contar con un sistema de seguridad y control apropiado a cada realidad jurisdiccional, en el que se prevea el control específico de los ingresos y egresos de personas.

Art. 21. – *Reglamentación y entrada en vigencia.* El Poder Ejecutivo nacional deberá reglamentar la presente ley en un plazo de noventa (90) días, contados desde su publicación. La presente ley entrará en vigencia a los sesenta (60) días de publicada la reglamentación.

Art. 22. – *Sustitución.* Sustitúyese el artículo 242 del Código Civil por el siguiente:

Artículo 242: La maternidad quedará establecida, aún sin reconocimiento expreso, por la prueba del nacimiento y la identidad del nacido.

La inscripción será realizada por el registro civil por medio de los procedimientos y a partir de la documentación que establecen las leyes respectivas.

Esta inscripción deberá serle notificada a la madre, salvo su reconocimiento expreso.

Art. 23. – *Derogación.* Derógase la ley 24.540.

Art. 24. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

NÉSTOR C. KIRCHNER.

Alberto A. Fernández. – Alberto J. B. Iribarne. – Aníbal D. Fernández. – Alicia Kirchner. – Ginés González García.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: estamos considerando una iniciativa que tuvo tratamiento conjunto en las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública, la última de las cuales es presidida por el señor diputado Sylvestre Begnis, a quien agradezco especialmente, dado el trabajo y el esfuerzo puestos de manifiesto para poder debatir hoy en el recinto este dictamen conjunto.

Se trata de un proyecto presentado por el Poder Ejecutivo por el que se establece un nuevo régimen de individualización del binomio madre-hijo, con vocación de proteger el derecho a la identidad con mucha más eficacia que en la actualidad, dando así cumplimiento a la ley de protección integral de los derechos de las niñas, niños y adolescentes, y a tratados internacionales, en particular, la Convención sobre los Derechos del Niño. Hemos tenido a la vista proyectos de la señora diputada Camaño y del ex diputado Atanasof.

Venimos a derogar el régimen de la ley 24.540. Tratándose del derecho a la identidad, quiero aclarar que para la Argentina se trata de una cuestión crucial. Ello, porque ha sido un derecho que fue avasallado por quien tiene que proteger y garantizar su intangibilidad –el Estado–, en particular durante la última dictadura militar, cuando se sustituyó la identidad de numerosos menores cuyos padres fueron víctimas de desaparición forzada.

A muchos de ellos todavía no se les ha restituido la identidad, aunque desde la recuperación democrática se viene trabajando en eso. Con esta vocación de proteger un derecho humano que consideramos inalienable, venimos a abordar un tema más. Ha sido muy importante la decisión del Poder Ejecutivo de presentar un proyecto de ley para garantizar con eficacia el mayor grado de certeza posible en relación con la identidad específica del menor respecto de su madre.

En el tratamiento de la iniciativa hemos recogido aportes de los distintos bloques. Quiero expresar mi reconocimiento al trabajo conjunto hecho en las dos comisiones por representantes

del bloque del Frente para la Victoria, de la Coalición Cívica, de la Unión Cívica Radical, del PRO, en definitiva, de todos aquellos diputados que aportaron ideas aun después de haber sido emitido el dictamen, con el objeto de llegar al mejor instrumento posible.

El objeto de la regulación legal se establece en el artículo 1°. Es importante marcar el sentido de su alcance, es decir, cuáles son los objetivos de esta ley. Se trata de garantizar la integridad del binomio madre-hijo durante su permanencia en la internación en el establecimiento asistencial y a su egreso.

Básicamente, la iniciativa en debate apunta a garantizar la intangibilidad de esa identidad durante todo el proceso que dura la internación, en el establecimiento y a su egreso, determinando requisitos obligatorios que regirán en todo el país. Esta es una ley básica cuyo cumplimiento puede ser exigido en toda la Argentina. Todas las jurisdicciones locales deberán cumplir al menos con estos requisitos a los fines de la identificación, y ciertamente podrán sancionar leyes locales que agreguen requisitos para garantizar aun más el proceso de identificación. Lo que establecemos en esta norma deberá ser cumplido en todo el territorio de la Argentina.

Según el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo se entiende la identificación como un proceso de varias etapas; no se trata de un solo momento, el que comprende la identificación del recién nacido con su mamá. El primer momento –ésta es una de las innovaciones más importantes que establece esta iniciativa– está vinculado con el método de individualización al producirse el nacimiento, que determina la incorporación de las pulseras: una que debe colocarse en un lugar visible de la mamá, preferentemente en la muñeca, y dos con el mismo código de identificación al recién nacido, una en la muñeca y otra en el tobillo. Es un método que tiende a la visibilidad inmediata de la identificación.

Las tres pulseras tienen cierre inviolable y están identificadas con un código que se registra en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico y en el libro de partos.

Un segundo momento del proceso de identificación, que se hace al producirse el nacimiento, es el que comprende el certificado médico. Este

certificado es la prueba del nacimiento y de identidad del recién nacido. En esta norma se establecen todos los requisitos que deben cumplirse, y hemos hecho algunas incorporaciones que luego voy a mencionar para garantizar la mayor cantidad de datos ciertos y fehacientes en el registro médico de nacimientos.

El tercer momento del proceso de identificación se refiere a un método que no es tan visible sino más perdurable en el tiempo. Me refiero a la huella plantar del recién nacido y a las huellas dactilares de la madre. Se establece –y vamos a introducir algunas modificaciones– la necesidad de que antes del alta y siempre antes de las veinticuatro horas se obtenga la impresión plantar derecha del recién nacido y la impresión dígito pulgar derecha de la madre, y se incorporen al certificado médico de nacimiento.

Un cuarto momento de este proceso de identificación es el de la inscripción. Debemos destacar una de las modificaciones más importantes de esta norma, porque en la actualidad el proceso de inscripción del recién nacido lo hace la madre, el padre o el familiar que se acerque al registro civil con el certificado extendido por el centro asistencial. Esto significa que cuando uno se atiende en un instituto asistencial, el sanatorio o el hospital, le suministran dos certificados: uno queda en el sanatorio y otro se entrega a la familia, para ser llevado al registro civil e inscribir al recién nacido. De modo que para esta inscripción estamos dependiendo del hecho de que dicho certificado no se pierda, que efectivamente la familia vaya en término, etcétera.

Ahora este esquema se cambia, quien es la encargada de enviar al registro civil del domicilio del establecimiento asistencial el certificado médico para que sea inscrito el recién nacido es la propia institución médica. Esto determina la automaticidad del acto a través de una burocracia eficaz que se establece entre el registro civil y el instituto, sin depender de la entrega de papeles a familiares que deben concurrir al registro.

Ahora, el propio centro asistencial debe enviar al registro civil los certificados médicos; deben quedar las constancias pertinentes y todo queda anotado en la historia clínica con las respectivas copias.

Un último momento determina que aun cuando la familia no comparezca, el registro civil

efectúa la inscripción con los datos que recibe del centro asistencial. El proyecto de ley que estamos considerando contempla temas muy específicos y determina que para los casos de nacimientos múltiples la mamá tendrá la misma cantidad de pulseras que hijos. De esta forma se podrá identificar visiblemente con el mismo procedimiento la cantidad de hijos que tiene y, por supuesto, la misma cantidad de huellas plantares. Todo se va a repetir, no es que por haber tenido varios hijos haya un solo proceso de identificación, sino que son tantos como hijos se tenga.

Se establecen todas las características del certificado médico con mucha precisión, sobre todos los datos. Se determina la responsabilidad de la individualización no sólo en el médico, el obstetra o la partera sino también en las autoridades de los establecimientos.

Por otra parte, este proyecto también hace referencia a los casos de nacimientos sin vida, para los que establecemos que se debe realizar la misma identificación y se agrega que tal identificación constará en la historia clínica de la madre y del recién nacido sin vida y en el certificado médico de nacimiento. Todo esto va a quedar asentado.

Por otro lado, el proyecto también contempla el caso de las mujeres menores de 18 años no emancipadas y lo adecuamos a la ley de protección integral de niños, niñas y adolescentes porque logramos salir del esquema tutelar de dar intervención al Poder Judicial para dársela –como corresponde según la nueva ley de protección integral de derechos– a la autoridad local de aplicación de la ley integral de protección de los derechos de niños.

Asimismo, se tienen en cuenta dos situaciones para los nacimientos fuera de establecimientos médico asistenciales. Cabe aclarar aquí que este proyecto regula centralmente la identificación para los nacimientos dentro de los establecimientos asistenciales y durante su egreso. Para aquellos casos en que se produzca un nacimiento fuera del establecimiento médico asistencial, pero intervenga un médico, se hace recaer en éste la responsabilidad de trasladar a la madre y al niño a un establecimiento para su identificación. Aquí hubo un aporte interesante de un colega –que seguramente después hablará sobre esta cuestión– para que también el médico

tuviera la obligación de acercarse al instituto médico asistencial por haber asistido a la madre en el nacimiento en la vía pública, o donde fuere. Entonces, imponemos al médico la carga pública de trasladar a la madre y al niño al centro asistencial y de dar fe de la identificación.

Por su parte, para aquellos casos de nacimientos fuera de establecimientos asistenciales y sin participación médica u obstétrica, se establece que si se acercan al establecimiento asistencial se confeccione el certificado médico si hay certeza en la identidad de la madre. Por supuesto, en caso de que no exista certeza sólo se dejará constancia del requerimiento de identificación. Esto es lo que corresponde a fin de no hacer una inscripción que pueda confundir una identidad. Este es un aporte que se ha hecho en la comisión y que hemos incorporado por consenso de los distintos bloques.

Asimismo, se ha introducido una modificación en el artículo 18, referido al egreso del recién nacido sin la madre. En la actualidad, la ley establece que cuando se retira un niño sin su madre –por ejemplo, en el caso de que ésta deba quedar internada– deberán tomarse sus impresiones papilares y registrarse los datos de quien lo retire, tipo y número de documento de identidad y las impresiones de ambos pulgares. En la actualidad la ley no fija un límite para quien lo retira. Se han establecido algunas restricciones. El recién nacido puede ser retirado por la madre, por su cónyuge –que tiene la presunción de paternidad– y se ha incorporado la posibilidad de que la madre, y en caso de que ella no pueda, el padre, puedan autorizar por escrito ante las autoridades del establecimiento asistencial al familiar que lo puede retirar. En la comisión se incorporó también el caso de la pareja conviviente, con autorización escrita de la madre, debiéndose establecer en la reglamentación los requisitos estrictos para determinar la convivencia.

En esta cuestión se atienden los casos del altísimo porcentaje de parejas que conviven en nuestro país y tienen hijos sin contar con la libreta de matrimonio. En el caso de que la mamá no tuviera un familiar directo cerca, por ser hija única, estar alejada de sus padres o que estos hayan fallecido, el chico quedaría sin poder salir del sanatorio, con la probabilidad de que su padre se vea imposibilitado de retirarlo.

Eso iría no sólo en perjuicio de la madre y del padre sino también del niño.

Entonces, en estas circunstancias, hoy lo puede retirar cualquiera, dejando las huellas dactilares. Ahora estamos estableciendo requisitos de autorización escrita para familiares directos o parejas convivientes, fijándose la prueba de convivencia a través de la reglamentación.

Asimismo, se establecen algunas medidas mínimas que deben cumplirse en todo el país en materia de seguridad de los establecimientos médico asistenciales. Se impone la obligación de que cada persona que trabaja en el instituto donde se atienden los padres debe contar con la credencial institucional, donde figure el nombre del establecimiento, cargo o función, nombre y apellido, número de documento y foto actualizada. Esto da garantía y seguridad acerca de la persona que atiende al recién nacido en el instituto asistencial.

Por otra parte, se sustituyen dos artículos de la ley de protección integral de niños, niñas y adolescentes. Se está haciendo una adaptación porque tiene una remisión a la ley vigente. Como se está derogando la ley vigente, se establece que en esas remisiones en vez de decir “la ley número tal”, se diga “la ley vigente”. Se trata de una adaptación necesaria porque de lo contrario quedaría la remisión a una ley que va a ser derogada.

Estos son los datos más salientes del proyecto y para facilitar el debate en general –a fin de no repetir los temas que ya hemos recogido en el debate en comisión vinculado con las modificaciones que se hicieron con el aporte de todos para lograr un mejor instrumento legislativo– voy a enumerar las modificaciones que van a ser agregadas.

Sin perjuicio de lo señalado, posteriormente cada señor diputado que haya planteado modificaciones podrá especificarlas o explicarlas. En primer lugar debo aclarar que por pedido del propio Ministerio de Salud –esto lo hemos conversado con la mayoría de los bloques– se está dejando de lado y no se está incorporando la utilización del *clamp* o broche en el ombligo.

Aclaro que se trató de una idea inicial que se planteó y se incorporó al proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, estableciendo que el broche en el ombligo tuviera el mismo código

identificadorio que las pulseras para lograr una mejor identificación.

Según nos informó el Ministerio de Salud, en una nota que nos ha enviado, no es posible actualmente porque no existe en el mercado ese tipo de *clamps*, y es muy dificultoso lograr que se fabriquen, hasta por cuestiones de esterilidad, los *clamps* con los códigos. O sea que el *clamp* hoy es al sólo efecto de la cicatrización del corte del cordón umbilical, pero no es un método identificatorio.

Teniendo en cuenta que no hay proveedores y que no tenemos posibilidades de contar con *clamps* con códigos de identificación, no tiene sentido incorporar tal disposición, reitero, porque no es un método de identificación.

Sé que el tema ha sido planteado por la señora diputada Müller y por otros colegas que se acercaron con esta duda. Consultado el Ministerio de Salud, efectivamente nos mandó una nota sobre esta cuestión. Hemos hablado con los distintos bloques sobre la necesidad de retirar las referencias al *clamp* porque hoy no es un método de identificación.

En virtud del planteo de la señora diputada Camaño y de otros colegas de la Coalición Cívica y del radicalismo, vamos a reducir las 96 horas que se habían fijado para tomar la huella plantar a 24 horas. Lo hemos consultado y no hay una rigurosidad específica en ese plazo. Es un plazo que se había puesto arbitrariamente. Les pareció muy interesante la propuesta que efectuamos, en el sentido de que la huella se tome antes del alta y antes de las veinticuatro horas. Esto haría que la norma fuese más rigurosa y precisa. Además se trata de un aporte que ha efectuado la mayoría de los bloques.

También existe una propuesta, que creo que es del radicalismo o de la Coalición Cívica, a fin de que se conserven los libros de partos por un plazo de cien años, para que dos o tres generaciones puedan revisar la situación de identidad de las personas.

La Subsecretaría de Derechos Humanos nos envió una nota manifestando que le parecía auspicioso el hecho de que no se destruyeran los libros de partos, porque era una cuestión muy valiosa a los fines de la protección de la identidad.

También vamos a establecer que se tome la huella plantar, aun si el niño nació sin vida. Se

va a solicitar que en el certificado médico se especifique si nació con o sin vida, y vamos a incorporar la situación del conviviente en el punto que hemos planteado.

Esos son los principales criterios que hemos establecido para incorporar modificaciones.

Quiero terminar diciendo que se trata de una iniciativa muy importante del Poder Ejecutivo, con el fin de proteger el derecho a la identidad y los derechos humanos y ser muy eficaces en materia de identificación de las personas. Se trata de que haya en el país un régimen único, con requisitos mínimos que den certeza en cuanto a la individualización de las personas.

También agradezco la participación de los bloques porque hemos trabajado mucho en estos días. Muchos diputados y diputadas nos han acercado muy buenas propuestas de modificación que hemos ido incorporando. Por eso les pido a los colegas que, teniendo en cuenta el nivel de consenso al que hemos arribado con este dictamen, nos acompañen con su voto.

Aprovecho la oportunidad para agradecer al señor diputado Sylvestre Begnis y a la señora diputada Camaño, quienes han trabajado mucho en este proyecto. Ojalá aprobemos esta iniciativa y contemos con una buena norma para garantizar los derechos humanos y la identidad, algo que en la Argentina hemos aprendido a valorar con mucho dolor por las violaciones que han sufrido. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Sylvestre Begnis. – Señor presidente: en el mismo sentido en que lo fundamentó la señora diputada Ibarra, y tal como fue considerado en conjunto por las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública, entendemos que este proyecto que nos ha remitido el Poder Ejecutivo es más que oportuno e imprescindible para garantizar de por vida a la madre que ése es su hijo, y al niño, que ésa es su mamá. Queremos evitar las equivocaciones –voluntarias o no– que permanentemente han ocurrido con los nacimientos.

De los 700 mil nacimientos anuales, la mitad tiene financiamiento de las obras sociales, el 14 por ciento tiene financiamiento del sistema de mutuales y prepagas, y el resto, que no tiene recursos, es atendido en los hospitales. Para

todos ellos buscamos un sistema equitativo de alcance nacional que garantice el objetivo que persigue la norma.

Como en todas las leyes, se puede decir que el alcance no es absoluto, pero el solo hecho de garantizar que en los próximos diez años la identidad de siete millones de personas estará fuera de toda duda o confusión es suficiente argumento.

Se considera que entre 40 mil y 60 mil partos se van a efectuar fuera de los establecimientos asistenciales. Algunos de ellos, según prevé la futura norma, tendrán la posibilidad de recibir asistencia de una obstetra o de un médico, pero hay un porcentaje que por estar en el medio rural, por condiciones climáticas o por problemas culturales —como pasa con nuestras poblaciones originarias y demás— no se allanan al parto institucional. Por ejemplo, y esto lo he vivido personalmente, las poblaciones wichis paren en cuclillas, haciendo un pozo y agarradas de las ramas de un árbol; no aceptan estar acostadas ni colocarse en una camilla o en el sillón de parto. De manera tal que bastaría decir que por más que nosotros hiciéramos un esfuerzo para este tipo de recuperación del niño en condiciones sanitarias, siempre va a haber algún tipo de excepción que parte de la cultura.

La salud está federalizada y es responsabilidad de las provincias. Esta es una obligación constitucional: son principios de la Constitución Nacional y de las Constituciones de las provincias. Los registros civiles son provinciales, pero la ley establece un derecho nacional que está fundado en la ratificación de los tratados de los derechos del niño y también de la no discriminación de la mujer. De manera que el acuerdo o la combinación entre provincias y Nación es fundamental.

Hoy, tuvimos la fortuna de aprobar un acuerdo con las provincias sobre seguridad vial para homogeneizar y normatizar una cantidad de acciones que van a garantizar una mayor seguridad en materia de tránsito, traslado de personas y carga. De la misma manera, en la parte reglamentaria será obligatorio que las provincias tengan una disposición favorable para cumplir en el tiempo más corto posible algunas de estas recomendaciones.

Por ejemplo, hay provincias que ya colocan una pulsera que identifica a la madre y al niño

de manera simultánea. Esta experiencia tiene que ser tomada para poder ser trasladada al resto de las provincias. Jorge Obeid, en Santa Fe, tomó la decisión de poner oficinas de Registro Civil dentro del hospital para evitar el traslado de papeles y lograr que la inmediatez del registro del nacimiento se haga en el propio establecimiento. Esto obviamente no se puede hacer en un hospital rural, donde ocurren ocho, diez, doce o veinte partos por año. En esos casos no se puede poner una oficina de Registro Civil por razones de costo, pero seguramente habrá alguna manera de facilitarlo.

Con respecto a todo el grupo de partos que mencionábamos recién, que también es una cifra que asusta, se va a requerir de las provincias una intensificación del proceso de captación de las embarazadas en los primeros meses de gestación, porque esto significa para ellas no sólo la garantía de los controles durante el período de gestación sino también desarrollarlo en las mejores condiciones posibles, incluyendo el aspecto nutritivo, la incorporación del ácido fólico, la vacunación, la medicación gratuita, etcétera, durante el período del embarazo, parto y puerperio. Esto también comprendería el primer año de vida conforme al Plan Materno Infantil que rige en la República Argentina para todos los habitantes o el Plan Nacer, que es para todos aquellos que no tienen recursos y se extiende hasta los seis años.

Habría que pensar en ampliar algunos de los beneficios económicos que pueden ser atractivos, como el salario familiar por nacimiento, la incorporación del subsidio por hijo a cargo en el salario familiar o algunos incentivos como la dación de leche, que se está cumpliendo en la totalidad de la República Argentina, pero de la cual quedan excluidas aquellas mujeres que no van a instituciones a hacerse controlar o que no llevan sus hijos con ese fin.

De manera tal que esta norma, que amplía notablemente la seguridad para nuestros recién nacidos en la República Argentina, merece y va a contar con el apoyo de nuestro bloque. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Fein. — Señor presidente: nosotros también vamos a dar nuestro voto afirmativo a la

iniciativa en consideración, que en lo sustancial incorpora un nuevo método de identificación, con pulseras en el recién nacido y en la madre, con un mismo código, además del *clamp*, y que mantiene la impresión plantar y digital—como aquí se ha dicho— del recién nacido y de la madre.

Creemos que este proyecto es un importante avance que complementa el método vigente en la actualidad, ya que al incorporar estas pulseras permite una mejor identificación del recién nacido y de su madre dentro de un establecimiento sanitario. Tal como se ha planteado, este método se utiliza en muchos países y en muchas maternidades de nuestro país y ha sido considerado fácil y posible por las sociedades científicas. De manera que nos parece muy importante que se aplique en todo el país.

Asimismo, queremos destacar la necesaria incorporación de la edad de la menor en esta norma. El artículo 13 habla de 18 años, lo que finalmente viene a despejar dudas en cuanto al tema de la edad. Nos parece correcto y creemos que se han tenido en cuenta los datos de las maternidades públicas, donde más del 30 por ciento de las mujeres que allí tienen partos son menores de 21 años. De modo que creemos que hablar de 18 años es un importante avance.

También creemos que la documentación de oficio que deberán extender tanto el profesional como el establecimiento va a aportar una mejor identificación de los niños recién nacidos.

Asimismo queremos destacar, como se dijo en la comisión, que si bien esta norma no abarca la complejidad de lo que es el drama social de la venta de bebés, que tiene que ver con la pobreza, la marginación y la deficiencia en el desarrollo de la salud reproductiva, constituye un importante aporte para los establecimientos.

Seguramente, dentro de poco tiempo este Congreso seguirá avanzando en algunos métodos, como es la ley 1.226/03 de la Ciudad de Buenos Aires, que incorpora la tarjeta única de identificación con recolección de una gota de sangre de la madre y del recién nacido y que plantea el resguardo de estas tarjetas en el Registro Civil y la entrega de una tarjeta a la madre.

Finalmente, queremos decir que no se encuentra prevista orgánicamente la colaboración

del gobierno nacional en la implementación necesaria para la aplicación de esta ley, ni en las provincias ni en los municipios, respecto a la organización y disposición de insumos.

En la norma se habla de mecanismos adecuados, de establecimientos, de estructuras edilicias, de cantidad de personal capacitado suficiente, de mecanismos de seguridad en los establecimientos, de una nueva organización de los registros civiles, y no aparece claramente cómo va a participar el gobierno nacional, tanto en su financiamiento como en el financiamiento de la implementación en cada provincia.

Sabemos que muchos de los problemas que hoy tenemos, incluso el de la mortalidad infantil, sobre todo la neonatal precoz, tienen que ver con la falta de acceso de muchas mujeres a los sistemas de salud, a lugares de parto institucionalizados, a controles adecuados del embarazo, y sería sumamente importante que a través de mecanismos que tiene el gobierno nacional—como el COFESA— o de aquellos que se definan exista un financiamiento claro para la aplicación de esta norma en todo el territorio nacional, para que en el lugar de nacimiento de cada recién nacido pueda estar garantizada esta identificación, más allá de la capacidad económica de cada provincia o de cada lugar de origen.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Sánchez. — Señor presidente: ningún proyecto de ley que sanciona el Congreso es un proyecto de ley cualquiera. Si bien esta iniciativa es breve y simple, tiene como objetivo ayudar a garantizar nada más y nada menos que el derecho a la identidad de las personas.

Por eso, el total de los integrantes de las dos comisiones que han trabajado en el tema le han prestado la atención suficiente como para lograr los consensos necesarios, partiendo de la lectura del proyecto del Poder Ejecutivo, que hemos considerado bien intencionado, aunque nos despertó algunas dudas que nos hicieron plantear algunas disidencias.

En la comisión, como se ha expresado antes, hemos podido incluir varias modificaciones. El trabajo no se ha agotado en ese momento, sino que hemos continuado con la labor y hemos eliminado la mayor parte de las disidencias.

La señora diputada Ibarra ha mencionado las virtudes del proyecto, que no son pocas. Además, ha señalado las virtudes de los logros que hemos alcanzado mediante el consenso resultante del trabajo en las comisiones y en los momentos posteriores.

Dado el objetivo planteado por el proyecto, que no es para nada minimizable, podemos señalar como avances el sistema de pulseras —que sería complementario de la toma de huellas plantares y palmares de los recién nacidos y de la madre—, que ayuda a garantizar, por lo menos dentro de los sistemas sanitarios públicos y privados, la identificación del binomio madre-hijo.

Además, se incorporan los otros pasos que establece la ley para la identificación del recién nacido, como por ejemplo la remisión directa al registro civil del certificado de nacimiento y el otorgamiento de una constancia a la madre, al padre o al mayor responsable para su posterior registración. Todos estos constituyen avances significativos. Otra medida también rescatable del proyecto enviado por el Poder Ejecutivo es la seguridad en los centros asistenciales.

Entre las incorporaciones que hemos logrado en el análisis en comisión y en conversaciones posteriores se encuentra la obligatoriedad de la identificación de los recién nacidos sin vida y la identificación de los recién nacidos por el mecanismo de esta iniciativa y el que establece la ley 24.540, de la toma de las huellas palmares y plantares antes de las veinticuatro horas y siempre antes del alta médica.

De igual manera, quedan algunas materias pendientes para alcanzar completamente el objetivo planteado por esta iniciativa, que es compartido por otras normas nacionales vigentes.

Como ha dicho el señor diputado Sylvestre Begnis, quedan pendientes los casos establecidos por los artículos 14 y 15. Es decir, los nacimientos ocurridos fuera de instituciones de salud, cuyo número no es menor: cuarenta a cincuenta mil partos. También se puede mencionar un acercamiento de los registros civiles a los lugares de nacimiento.

La diputada Mónica Fein también ha mencionado algunos aspectos vinculados con la salud reproductiva y el sistema general de salud para abarcar estos temas con mayor integridad.

Asimismo, podemos citar la responsabilidad del Registro Nacional de las Personas no sólo con respecto a la identificación al momento del nacimiento, sino también durante toda la vida, a fin de se que puedan reclamar los derechos que la Constitución garantiza.

Quiero recalcar la apertura enorme y sincera que han tenido los miembros de ambas comisiones para poder receptor algunas observaciones que se han hecho, no sólo por parte de diputados de la oposición, sino también del oficialismo.

Celebro que se hayan alcanzado estos consensos porque es una iniciativa que tiene un objetivo alto. Como dije antes, es un proyecto corto y simple, pero se refiere nada más y nada menos que a la identidad de las personas.

Por ello, debemos celebrar el consenso alcanzado.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Storni. — Señor presidente: realmente celebramos el hecho de que este proyecto haya logrado los consensos necesarios.

La revisión de uno de los puntos más polémicos, que era la posibilidad de identificación dentro de las 96 horas, y que se ha reducido a 24 como tiempo máximo, es un avance significativo.

Todo lo que facilite el proceso de identificación del recién nacido y de la relación binomio madre-hijo, y todo lo que contribuya a evitar los problemas que eventualmente puedan derivar en la sustitución de identidad o en el tráfico de niños es bienvenido.

Hubo un esfuerzo importantísimo por parte de los representantes de ambas comisiones para lograr este consenso y por ello es que vamos a acompañar este proyecto que incorpora nuevos elementos que van a facilitar el proceso de identificación.

No voy a abundar en mayores detalles que ya han sido expuestos. Simplemente, quería adelantar el acompañamiento a este proyecto por parte de la Unión Cívica Radical.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. — Señor presidente: suscribo lo expuesto por los colegas preopinantes.

Debo decir que mi límite absoluto —era también el límite de nuestro bloque— era el tiempo

que transcurría entre el nacimiento y el plazo para hacer la identificación. Si se hubieran mantenido las 96 horas iniciales esta ley hubiera sido de altísimo riesgo; mucho más riesgosa que la vigente hasta tanto se sancione la que se encuentra en tratamiento.

Aquí no se cambia un método de identificación, sino que se incorpora uno que brinda mayor seguridad; el famoso método de las pulseras.

El método de identificación de las personas es el mismo que el que está vigente. Se ha incorporado tecnología existente en el mundo para reasegurar aquello que inicialmente era indubitable.

Festejo que la diputada Ibarra haya accedido a poner el límite de las 24 horas. La ley todavía vigente tiene muy en claro este aspecto ya que establece que la identificación debe ser inmediata, y dentro de lo posible antes del corte del cordón umbilical.

Lamento que no hayamos podido destinarle más tiempo al tratamiento de esta ley para discutirla a fondo. Hace 24 horas hemos descubierto que el *clamp* modificado no existe, y aparecía como una de las maravillosas virtudes de esta ley.

Simplemente, el desconocimiento técnico y científico de algunas cuestiones que tratamos los diputados nos obliga a recurrir al auxilio de otras ciencias o a gente con experiencia en el tema.

Me queda una enorme preocupación, que no me va a inhibir de acompañar en general este proyecto. El artículo 15 es a mi juicio políticamente indigerible y constitucionalmente objetable. Estamos delegando facultades legislativas en el Poder Ejecutivo.

Todos aquellos que no nacieron institucionalizados no son los hijos de los ricos, sino de los pobres. Son los hijos de nuestra sociedad marginada, en nuestro conurbano, en el profundo campo o allá en las provincias pobres. No nos acordamos de los que más riesgo tienen.

El negocio de la trata de personas menores surge de ahí más que de los hospitales. Cuando ocurre en algún hospital aparecen denuncias y sale publicado en los diarios.

Además, no es más del 30 por ciento el sector de riesgo de los institucionalizados que por razones socioculturales o económicas pueden sufrir la sustitución de una criatura.

Los demás, como los que están en las prepagas, se cuidan solos.

También nos estamos olvidando de más de 60 mil chicos que nacen fuera de las instituciones públicas y privadas. Esto es imperdonable desde el punto de vista político. Y desde lo jurídico no podemos delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de establecer de qué manera se va a dar certeza, tal como lo indica este proyecto de ley.

Me pregunto cómo va a hacer el médico para dar certeza cuando una madre llegue con su hijo. Podrá tener algún indicio, ya sea porque conoció la gravidez de la mujer o porque conoció a un médico que la atendió; incluso, puede tener la certeza de que esa mujer parió, pero nunca de que el hijo es el que tiene en sus brazos.

¿Qué hacemos con aquellos de los que nada sabemos, es decir, dónde y cuándo nacieron? ¿Lo vamos a dejar librado simplemente a una decisión del Poder Ejecutivo? En principio, nos estamos ocupando de los que están en mejor situación; esta bien que lo hagamos, pero estamos olvidando a los olvidados y marginando a los desposeídos. Tomemos conciencia de que debemos ocuparnos de esa sociedad marginada, a la que ahora también marginamos desde el punto de vista civil.

Sé que es tarde para hacer un proyecto deseable y casuístico para los nacidos fuera de las instituciones, pero le pido a la señora diputada Vilma Ibarra que al menos tenga la grandeza de aceptar la necesidad de ponerle un corsé al Poder Ejecutivo en relación con este párrafo que establece que será el encargado de determinar la forma de dar certeza. Al menos digámosle que deberá hacerlo en un plazo determinado, teniendo en cuenta la evolución de los elementos científicos y tecnológicos para alcanzar el objetivo que persigue este proyecto, es decir, la pertenencia y la relación del binomio madre-hijo. Digamos al menos eso.

Recordemos que la anterior ley tiene más de diez años y nunca fue reglamentada. ¿Qué pasaría si con esta norma ocurriera lo mismo? ¿Acaso vamos a judicializar todos los casos de nacidos fuera de las instituciones públicas o privadas?

Por otra parte, cuando hablamos de 60 mil chicos –no lo dije yo sino el diputado Sylvestre Begnis en el ámbito de la comisión–, debemos

tener en cuenta que son los casos que conocemos, pero nada sabemos de los chicos que nacieron y luego murieron, cuyos cuerpos quizás están enterrados en el patio de alguna villa o en algún estero.

Entonces, pido por favor que durante el tratamiento en particular del artículo 15 al menos tengamos la grandeza de ponerle un marco y fijar un plazo para que el Poder Ejecutivo reglamente la ley, que puede ser de 90 o 120 días.

También es necesario que se prevea la posibilidad de recurrir a los elementos que nos brindan la ciencia y la tecnología para determinar la identidad sin riesgo a equivocarnos. Hoy un ADN se hace con un cabello. ¿Cuánto le puede costar al Estado hacer 60 mil ADN por año? ¿Acaso éste es un impedimento? ¿No son más costosas las pulseras? Para hacer un ADN no tenemos que invadir el fuero íntimo de las personas, porque ya no es necesario sacarles sangre contra su voluntad.

Por lo tanto, comprometo el acompañamiento del bloque de la Unión Cívica Radical, al tiempo que ruego que tengamos la grandeza, en el tratamiento en particular, de agregar dos renglones al artículo 15, acordándonos de los marginados, de los desposeídos, dando certeza a su identidad, pues necesitan más protección que el resto.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Bertol. – Señor presidente: adelanto nuestro apoyo a un proyecto que, a nuestro juicio, cumple acabadamente con el fin propuesto, que es la protección del derecho a la identidad de los menores, así como también la identificación del binomio madre-hijo.

Sr. Presidente (Fellner). – Si me permite, la señora diputada Ibarra está solicitando una interrupción por medio de la Presidencia.

Sra. Bertol. – La concedo, señor presidente.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una interrupción, tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: para que no quede la sensación de que alguna situación no ha sido contemplada, quiero aclarar que el artículo 21 –que probablemente no fue leído– del proyecto en tratamiento establece un plazo de noventa días para la reglamentación de la ley.

Además, después de haber suscrito el dictamen de comisión, prácticamente con todos los bloques hemos estado trabajando mucho dado que varios legisladores se acercaron con propuestas. Asimismo, nos hemos puesto en contacto con los ministerios que tendrán injerencia en esta ley: Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Justicia –en razón de los registros– y Ministerio de Salud. Ellos, que pidieron la sanción de este proyecto de ley, tienen la vocación de ponerse a trabajar rápidamente.

Si no establecemos estos requisitos es porque somos conscientes de las realidades de las diferentes jurisdicciones locales. En consecuencia, muy respetuosos del federalismo, queremos dar la posibilidad de que en la reglamentación se determinen las necesidades de cada lugar del país.

Si hay un gobierno que ha trabajado por la vigencia de los derechos humanos y su intangibilidad ha sido esta gestión, y en ello todos estamos contestes. Por eso hemos trabajado con tanto ahínco entre todos los bloques. Está previsto el plazo de reglamentación y aquellos tres ministerios tienen fuerte vocación para hacerse cargo de la reglamentación en los términos planteados.

Sr. Presidente (Fellner). – Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Bertol. – Señor presidente: como decía, adelantamos nuestro voto afirmativo ya que consideramos que estamos en presencia de un muy buen proyecto de ley.

Por otro lado, informo que retiraré la disidencia parcial que presentara a raíz de que en el artículo 18 se había incorporado al conviviente y nos parecía que la prueba exigida no era suficiente. Hemos acordado con los presidentes de las comisiones de Salud y de Legislación General que el criterio sea más restrictivo.

Finalmente, solicito autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Benas. – Señor presidente: en principio, adelanto el voto afirmativo del bloque de ARI en el entendimiento de que el proyecto en debate constituye un avance en relación con los

tratados internacionales a los que ha adherido nuestro país y a la ley 26.061, de protección integral de los derechos de las niñas, niños y adolescentes.

De todas formas, considerando la flexibilidad que ha tenido la señora diputada Ibarra para incorporar en este debate cuestiones que no terminaron de ser saldadas en la discusión en comisión, queremos formular algunas observaciones sin perjuicio de que compartimos fervorosamente los objetivos de este proyecto.

Tales observaciones guardan relación con esta cuestión a la que recién se refirió la señora diputada, con buen criterio, en cuanto a la necesidad de propender al federalismo que debería regir en nuestro país. Por tal motivo, consideramos que hubiese sido muy positivo que este proyecto incorporara alguna asignación presupuestaria para garantizar también los buenos deseos del señor diputado Sylvestre Begnis, que compartimos, y la necesidad de asegurar este derecho a la identidad para todos aquellos habitantes de nuestro país que por diversas razones –a veces culturales pero la mayoría de las veces de orden económico– no pueden acceder a la totalidad de los derechos que pretendemos garantizar desde este proyecto de ley y a otros tantos de los que se encuentran excluidos.

Sería bueno que las autoridades nacionales asignaran los recursos suficientes para que estos procesos de identificación y de garantía de identidad pudieran efectivizarse en todas las provincias de nuestro país, sobre todo considerando que en las provincias con menores recursos se producen con gran asiduidad los hechos lamentables de robos de bebés y venta de niños recién nacidos. Precisamente son estas provincias las que tienen mayores dificultades para afrontar este tipo de mecanismos que nosotros estamos proponiendo que se generalicen a través de la asignación de recursos por parte de la Nación.

También quiero destacar la inquietud de un señor diputado de la Unión Cívica Radical, que planteaba su preocupación respecto de los casos de nacimientos producidos sin asistencia profesional. Yo hice alguna observación en la comisión, no solamente acerca del artículo 15 sino también del artículo 14, respecto a que en un primer momento se planteó la obligación del médico y del obstetra de firmar el certificado médico de nacimiento. Esto es bastante

particular, porque generalmente son profesionales quienes firman dichos certificados, pero el obstetra no es médico. Aunque éste es un aspecto menor, resulta curioso que alguien que no es médico pueda firmar un certificado de nacimiento.

Volviendo al tema que estaba planteando, resulta una obligación importante que el médico que asiste a la madre fuera de un centro médico asistencial sea el responsable de realizar el traslado de ella y su recién nacido. Es indispensable que las autoridades sanitarias de las jurisdicciones cuenten con los medios necesarios para poder trasladar a la mamá y al niño al lugar donde se hará la identificación. Esta situación no está prevista, y dada la circunstancia de que no se garantizan fondos, tal vez resulte de cumplimiento dificultoso en algunas jurisdicciones.

Por otro lado, puede tener consecuencias no valiosas o no deseadas el hecho de que se imponga al médico trasladar a la mamá y al recién nacido, o trasladarse junto con ellos, si no dispone de los medios para efectivizarlo. Temo que los profesionales puedan resultar remisos a asistir a alguien en su domicilio, sabiendo que después tendrán que realizar todo ese proceso junto con la mamá y el niño.

Más allá de estas observaciones –que no disminuyen la calidad del proyecto sino que surgen a raíz de algunas dudas respecto de la posibilidad de que efectivamente se ponga en práctica de manera rápida– destaco como positivo el tratamiento que otorga la norma a los menores de 18 años no emancipados, pues se enmarca en la ley 26.061. Evidentemente, esto se orienta a generar criterios de responsabilidad y de autonomía progresiva en las personas menores, y también a crear la responsabilidad del Estado de brindar la asistencia necesaria para garantizar la atención materna durante el período de gestación y la del recién nacido al menos durante su primer año de vida.

En síntesis, estamos de acuerdo con los objetivos y la voluntad de este proyecto, y por ello lo acompañaremos afirmativamente.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por San Luis.

Sra. Torrontegui. – Señor presidente: el derecho a la identidad, juntamente con el dere-

cho a la vida, son los primeros que reconoce la Convención Interamericana sobre los Derechos del Niño, incorporada a nuestra Constitución Nacional por la reforma de 1994. En 1995 y después de mucha discusión se sancionó la ley 24.540, de identificación del recién nacido, fijándose un plazo de 180 días para su reglamentación. Trece años después la ley sigue sin reglamentar y nos encontramos hoy para derogar aquella y sancionar una nueva que la reemplace.

El bloque Frejuli va a votar afirmativamente esta iniciativa porque creemos que es imprescindible contar con una ley de identificación del recién nacido y de su madre a fin de asegurar el binomio madre-hijo.

El tráfico de niños en nuestro país es una realidad imposible de desconocer. Por otra parte, resulta muy difícil investigar esos casos, ya que quienes denuncian luego desaparecen o niegan conocer el hecho.

El cálculo de la supuesta sustracción y comercialización del recién nacido ascendía, según las estimaciones de la Fundación Adoptar de la provincia de Tucumán, a diez mil bebés en los últimos diez años. Esta cifra es verdaderamente escalofriante. Necesitamos contar con este instrumento para prevenir ese delito de lesa humanidad.

Los derechos humanos de nuestros recién nacidos se ven vulnerados permanentemente, y este Parlamento hoy está abocado a sancionar la norma para garantizar el efectivo ejercicio del derecho.

Nuestro país ha sido pionero en la identificación de los recién nacidos. La ex Maternidad Peralta Ramos de esta ciudad comenzó con esta práctica en 1938. La Policía Federal Argentina cuenta con un servicio de identificación reconocido internacionalmente por su excelencia.

Con estos valiosos elementos disponibles creemos necesario que la reglamentación prevea la capacitación del equipo asistencial para asegurar la toma correcta de los calcos plantares para que la identificación del binomio madre-hijo se haga con absoluta corrección. Sólo así el derecho queda garantizado. El kit de pulseras nos parece muy útil para la seguridad intrahospitalaria, pero no identifica.

La ley que hoy derogamos nunca fue reglamentada. Hace un momento y ante el planteo

de un diputado preopinante, la presidenta de la Comisión de Legislación General, Vilma Ibarra, nos ha transmitido la vocación del Poder Ejecutivo de reglamentar la norma en el tiempo previsto. Esto nos alegra y nos da mayor confianza aun para el apoyo de esta ley tan necesaria para la seguridad del binomio madre-hijo.

Deseo también agradecer en nombre de nuestro bloque los consensos logrados y la buena voluntad de los colegas presidentes de ambas comisiones, tanto de Legislación General como de Acción Social y Salud Pública, al aceptar los aportes que hemos considerado de importancia para esta norma.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

Sra. Diez. – Señor presidente: adelanto el apoyo de nuestro bloque a este proyecto, porque entendemos que es muy importante contar con normas de fondo sobre el derecho a la identidad del niño que estén realmente vigentes, y no como ha sucedido con la ley que hoy se está derogando.

Me complace que se haya modificado a 24 horas el plazo original de 96. Esta era una cuestión que en Salta, las autoridades que están más allegadas a esta temática nos habían comentado, al igual que lo referente a los libros de parto.

Quiero hacer hincapié en la falencia o debilidad que tiene este proyecto en los artículos 14 y 15, referidos a los supuestos de nacimientos domiciliarios o sin asistencia médica. Es cierto que con anterioridad a mí otros señores diputados han opinado sobre este tema, que es muy importante ya que es alto el porcentaje de este tipo de nacimientos. Estoy convencida de que este proyecto debió haber previsto esta cuestión y no podemos dejarla pasar por alto. No estoy de acuerdo con que este tema sea objeto de una reglamentación. Creo que nosotros, como legisladores nacionales, debemos prever esta problemática. En nuestra provincia es un problema de cierta relevancia. Y contrariamente a lo que dijo el señor diputado Lanceta, no creo que sea un problema de provincias pobres nada más, porque estoy convencida de que la mía no es una provincia pobre.

Entiendo que quizá sea un problema de zonas más humildes, que no es sinónimo de pobreza o de cultura. Por ejemplo, las comunidades aborígenes, por un problema de cultura, tienen

a sus hijos sin llegar a un hospital y se calcula que más o menos el 40 por ciento de los niños nacidos en las comunidades aborígenes no llegan a un hospital para ser inscritos.

Pienso que es una problemática para tener en cuenta y reitero que no sólo es un problema de marginalidad y de pobreza. En nuestra provincia fundamentalmente es un problema de geografía. Resulta muy difícil a veces llegar a determinados lugares. No es lo mismo un lugar sin montañas que otro con ellas, y por eso repito que es esencial que el legislador tenga en cuenta esta cuestión. Por eso espero que el tema de los noventa días sea reglamentado, a fin de que la cuestión sea solucionada.

Creo que debe ser objeto de una norma de fondo, pero como no la tenemos momentáneamente pienso que es muy importante seguir de cerca la reglamentación.

Esto fundamentalmente se refiere a los nacimientos domiciliarios, que son muchos más de lo que muchos podemos creer. Aunque quizás parezca alejado de los centros urbanos, es un problema real de gran incidencia.

En cuanto a la otra cuestión, aclaro que la comenté con la señora diputada Ibarra a los efectos de la reglamentación, justamente porque el artículo 15 se refiere a la certeza de la individualización del binomio madre-hijo. En nuestra provincia, como calculo que ocurre en otras, quizás con distintos nombres, existen los auxiliares de salud, denominados agentes sanitarios y que están dentro de la atención primaria de la salud. Se trata de la persona que tiene el primer contacto con la mujer embarazada y luego con esta madre que tuvo un niño.

Nosotros proponemos –la señora diputada Ibarra me ha dicho que ella también colaboraría en la reglamentación– que se inserte como parte de la reglamentación el siguiente texto: “Como prueba de certeza en los lugares donde exista la figura del agente sanitario o similar y éste tome conocimiento en forma directa de un nacimiento, deberá notificar al establecimiento institucional público más próximo los datos personales de la madre y del o de los recién nacidos a fin de que la institución arbitre los medios para dar cumplimiento al artículo 14”.

Pensamos que de esta manera hacemos un aporte para buscar una forma de dar certeza al

binomio madre-hijo, justamente en todos estos casos que son nacimientos domiciliarios.

Sr. Presidente (Fellner). – Habiéndose agotado la lista de oradores, se va a votar nominalmente en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 197 señores diputados presentes, 193 han votado por la afirmativa, registrándose además 3 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 193 votos afirmativos y no hay negativos. (*Aplausos.*)

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Albarracín, Albrisi, Alcuaz, Alfaro, Alvaro, Ardid, Areta, Argüello, Arriaga, Augsburger, Azcoiti, Baladrón, Baldata, Barrionuevo, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Bisutti, Bullrich (P.), Burzaco, Calchaquí, Calza, Camaño (D.A.), Camaño (G.), Canela, Cantero Gutiérrez, Carlotto, Carmona, Celles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Conti, Córdoba (S.M.), Cortina, Coscia, Cremer de Busti, Cuccovillo, Cuevas, Cusinato, Daher, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, del Campillo, Delich, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Erro, Fabris, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galantini, Galvalisi, García de Moreno, García Hamilton, García (I.A.), García (S.R.), Genem, Gerez, Giannettasio, Gil Lozano, Gioja, Giubergia, Giudici, Godoy, González (M.A.), González (N.S.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Iglesias, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Kroneberger, Kunkel, Lanceta, Leguizamón, Lemos, Lenz, Llanos, Llera, López Arias, López (R.A.), Lozano, Luna de Marcos, Lusquiños, Macaluse, Marconato, Martiarena, Martin, Martínez Oddone, Massei, Merchán, Merlo, Moisés, Montero, Morán, Morandini, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Nieva, Obeid, Obiglio, Pais, Paroli, Pasini, Pastoriza (M.A.), Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Petit, Portela, Puiggrós, Quirós, Recalde, Reyes, Rico, Rioboó, Rodríguez (E.A.), Rodríguez (M.V.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Segarra, Serebrinsky,

Snopek, Solá, Solanas, Soto, Storni, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Torrontegui, Urlich, Vaca Narvaja, Vargas Aignasse, Vázquez de Tabernise, Viale, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Arbo, García (M.T.) y Landau.

Sr. Presidente (Fellner). – Se deja constancia del voto afirmativo del señor diputado Cantero Gutiérrez.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: durante la consideración en particular iré mencionando los artículos que tienen modificaciones que fueron aceptadas, de manera de ir votándolos uno a uno.

Sr. Presidente (Fellner). – Así se hará, señora diputada.

En consideración en particular el artículo 1º.
Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 2º y 3º.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 4º.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: voy a proponer que el artículo 4º quede redactado de la siguiente forma: “Métodos y formas de individualización. Producido el nacimiento, deberá colocarse una (1) pulsera en lugar visible del cuerpo de la madre, preferentemente en la muñeca, y dos (2) pulseras, una (1) en el tobillo y la otra en la muñeca del recién nacido. Las tres (3) pulseras tendrán cierre inviolable y estarán individualizadas con igual código.

”El código quedará registrado en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico de nacimiento y en el libro de partos del establecimiento médico-asistencial.

”Dentro de las veinticuatro (24) horas del nacimiento, y siempre previo al alta médica del recién nacido, se tomará una (1) impresión plantar derecha al recién nacido y una (1) impresión dígito-pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento.

”Los libros de partos deberán ser conservados por un plazo de cien (100) años.”

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 4º con el texto modificado en los términos expuestos por la señora diputada por la Capital.

– Resulta afirmativa.

– Sin observaciones, se vota y aprueba el artículo 5º.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 6º.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: este artículo queda redactado tal cual lo está ahora hasta el inciso *f*). Proponemos que se modifiquen los incisos *g*), *h*) e *i*). El inciso *g*) diría lo siguiente: “Código de las pulseras colocadas a la madre y al recién nacido”. El texto del inciso *h*) sería: “Si el niño ha nacido con o sin vida”. Y el inciso *i*), que se agrega, diría: “Observaciones”.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 6º con las modificaciones propuestas por la señora diputada por la Capital.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 7º y 8º.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 9º.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: propongo que este artículo quede redactado de la siguiente manera: “Nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta. En caso de nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta médica, se procederá a la individualización del binomio madre-hijo siguiendo el método establecido en el artículo 4º de la presente. Tales acontecimientos deben constar en el certificado médico de nacimiento y en la historia clínica de la madre y del recién nacido, expresándose momento y circunstancias de los mismos”.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 9º con las modificaciones propuestas por la señora diputada por la Capital.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 10 a 13.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 14.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: conforme a una propuesta que hizo mi compañero del bloque del Frente para la Victoria y que nos pareció prudente incorporar, este artículo quedaría redactado de la siguiente manera: “Nacimientos fuera de establecimientos médico-asistenciales. Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial con asistencia de médico u obstetra, el profesional debe trasladarse junto a la madre y al recién nacido a un establecimiento médico-asistencial donde se cumplirá la totalidad de las disposiciones establecidas para los nacimientos acontecidos en los establecimientos médico-asistenciales”.

Quiero aclarar que el término que se debe emplear no es “obstétrica” sino “obstetra”, como bien me señaló recién el señor diputado Delich, ya que el título que se expide es el de obstetra, de manera que habría que corregir esa palabra.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 14 con las modificaciones propuestas por la señora diputada por la Capital.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 15.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: en este artículo sólo habría que reemplazar la palabra “obstétrica” por “obstetra”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. – Señor presidente: vamos a proponer un agregado a este artículo, y aprovecho para decir que no es que no haya plazo de reglamentación sino que me refería a que en idéntico plazo se reglamente el conjunto de la ley, incluida mi particular sensibilidad en este proyecto en lo que hace a los nacidos fuera de las instituciones.

El último párrafo quedaría redactado así: “La reglamentación deberá fijar las condiciones en las cuales resulta posible establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo,

basada en los recursos científico-tecnológicos que resultaren aptos, a los fines de garantizar la identificación que persigue la presente”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: coincido con el espíritu que plantea el señor diputado preopinante, pero no corresponde que le dé esa indicación a los técnicos de los ministerios, que por supuesto van a hacer todas las especificaciones relativas a esto sobre la base de los datos científicos que tenemos. No se podría hacer de otro modo. Me parece que es redundante. En todos nuestros ministerios tenemos técnicos especializados para hacer la identificación.

Por lo tanto, señor presidente, la redacción queda como está.

Sr. Presidente (Fellner). – A fin de dejarlo perfectamente aclarado, queda como sugerencia de la comisión solamente la corrección de la palabra “obstétrica” por “obstetra”.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. – Señor presidente: en realidad, si no orientamos el sentido de la reglamentación, podemos dejar librados a otros métodos la manera de dar certeza, entre comillas. Por ejemplo, se podría decir que la mera presencia de dos testigos de la gravidez o embarazo de la mujer es bastante para dar certeza.

Entonces, no creo que podamos dejar librado a la reglamentación tamaño espectro. No le estamos diciendo a los técnicos del Ministerio de Salud, que trabajarán denodadamente en esto, qué es lo que tienen que hacer, que creo que es un ADN. Les estamos diciendo que tienen que recurrir a elementos que proveen la ciencia y la tecnología, sin decirles cuáles, a los efectos de que la certeza sea tal y no meramente formal.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Camaño. – Señor presidente: creo que si entendiéramos lo que estamos legislando, probablemente no pondríamos tanto énfasis como el que pone el legislador preopinante en las definiciones que ha dado respecto de los artículos 14 y 15. Le recuerdo al legislador que en realidad todo lo referente a la identificación de las personas se rige por la ley 17.671, que en su artículo 9° establece claramente las fórmulas

por las cuales se identifican las personas. Esto está ocurriendo hoy y ha ocurrido ayer. De hecho, ocurrió con mi papá y mi tío, tal como recién se lo comentaba a la señora diputada Ibarra. Estoy hablando de las identidades que se van a buscar a los registros civiles. Esto hoy se hace de manera sencilla y simple. La madre, el padre o algún familiar se acerca al Registro Civil, identifica mediante algún tipo de testimonios o pruebas la identidad de la criatura y ésta queda anotada.

Entonces, me parece que le estamos pidiendo demasiado a esta norma, que tiene un fin específico. El fin específico es la posibilidad de la perfecta identificación del binomio en el momento de la institucionalización, es decir, en el momento del parto. Nosotros no podemos pretender de esta norma más de lo que nos puede dar. Además, a los efectos de la identidad rigen códigos de fondo.

Lo que se intenta en los artículos 14 y 15 es salvar la situación referida a aquellos casos en los que no tenemos la posibilidad de que la institución esté en el medio; éstos son casos que ocurren, incluso al momento de identificar al individuo.

Lo que se establece en estos dos artículos es lo siguiente. Por un lado, se fija una responsabilidad superior al médico que atiende, aun cuando no esté en la institución, que es la de trasladar al binomio y dar testimonio de haber atendido a esa madre y a ese chico en el momento del nacimiento.

En el caso del artículo 15, que tanto dolor de cabeza está generando, si lo leemos atentamente, encontraríamos que estamos queriendo decir que una persona tiene a su hijo en su casa, pero pueden ocurrir dos cuestiones. Muy probablemente esa persona haya sido atendida en algún momento y también esté tutelada por algún tipo de programa social. Probablemente, encontremos una serie de circunstancias que nos señalen que ha habido un embarazo y que la criatura es producto de dicho embarazo.

Por eso la certeza no la podemos establecer en una ley. Esas certezas, que pueden ser muchas más que las dos que estoy mencionando, las tiene que establecer el Poder Ejecutivo. ¿Quién no, si no, se podría encargar de la perfecta reglamentación de la iniciativa en este caso?

Creo que deberíamos relajarnos un poco. La norma, como ha sido explicitada, es muy buena. Además, se ha tenido una enorme generosidad en toda la discusión y se han agotado todas las inquietudes de los señores legisladores.

Hemos arribado prácticamente a un consenso unánime. Esto no puede ser óbice para que sigamos planteando la desconfianza de que el Poder Ejecutivo reglamente de una u otra manera esta certeza. De hecho, el Poder Ejecutivo y los Poderes Ejecutivos provinciales hoy tienen a su cargo la identidad de las personas.

Por lo tanto, podríamos poner la iniciativa a votación y terminar con la discusión.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. González (M.A.). – Señor presidente: coincido totalmente en que estamos ante un proyecto, además de necesario, brillante. Se observa el trabajo y el consenso, pero disiento totalmente con la diputada preopinante.

Creo que es absolutamente necesaria la prueba señalada por el diputado de la Unión Cívica Radical, porque no podemos hablar en potencial. No se puede hablar de problemas, sobre todo cuando se trata de una persona que conoce perfectamente la adopción, cómo se realiza y cómo se compran y se venden los bebés, lo que hemos vivido en la Cámara.

En consecuencia, no se trata de dudar de que el Poder Ejecutivo de turno pueda tener o no capacidad para la reglamentación de la iniciativa. Nosotros queremos una iniciativa que nos brinde seguridad. Se habla del momento del parto, y ello puede ocurrir en medio del campo. Puede ser que no se sepa ni cuándo ni cómo sucedió.

No sería la primera vez que alguien se presente con el bebé después de varios días de nacido. En consecuencia, no dudamos de nadie ni tenemos mala fe. Por el contrario, queremos contribuir a una iniciativa que busca la excelencia en un tema tan arriesgado y peligroso, como es la identidad de las personas, sabiendo lo que sucede.

Ello ocurre aquí mismo, en la Capital Federal, porque escuché a algunos diputados hablar de que a veces ello se presenta más en las provincias pobres. No, ello también ocurre en la Capital Federal, donde hay más plata. También

ocurre en los sanatorios de la Capital Federal; no necesitamos ir a Misiones, donde es normal ver que una señora que quiere adoptar vaya a ver a las monjitas. Todos conocemos a las monjitas de Misiones; el que no las conoce es porque no quiere conocerlas.

Entonces, podríamos agregar el ADN. Hoy se puede obtener de un simple cabello. También se les hace a los animales; cuando un caballo de carrera no tiene identificación se le hace el ADN, porque no se le va a preguntar a la yegua qué paso cuando lo tuvo.

Entonces, ¿por qué discutir y decir que vamos a dejar que el personaje de turno lo establezca en la reglamentación? Sabemos perfectamente lo que a veces ocurre con las reglamentaciones; los diputados que hacemos las leyes lo vivimos en carne propia. Hacen referencia al espíritu de los legisladores cuando sancionaron la ley. ¡Hasta interpretan nuestros espíritus!

Sr. Presidente (Fellner). – Ha vencido el tiempo de que disponía señora diputada. Le ruego que redondee su exposición.

Sra. González (M. A.). – Pido mil disculpas, señor presidente. Me confundí por lo avanzado de la hora y debido a la importancia del tema que estamos tratando.

Nuestro bloque va a acompañar al diputado de la Unión Cívica Radical. Considero que la propuesta no está de más sino que, por el contrario, contribuye a la excelencia de una ley tan importante como la doctora Vilma Ibarra ha pretendido hacer.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: hemos estado en comunicación con el presidente de la Comisión de Salud, el señor diputado Sylvestre Begnis.

Para acotar la discusión deseo decir que somos prudentes y sabemos lo que se busca con esta ley; lo establece en su objeto el artículo 1º. Se trata de preservar la identificación madre-hijo durante la internación en un establecimiento asistencial y al egreso. Ese es el objeto de la ley.

Por medio de una norma que busca preservar la identidad no podemos resolver problemas sociales que debemos atacar desde muchos aspectos. No es ésta una ley penal ni una ley vinculada a la seguridad de los establecimientos.

Se relaciona con un derecho humano que es la identidad. Estamos preservando ese derecho y para ello se ha trabajado durante mucho tiempo.

Me parecen interesantes las propuestas. Algunas llegaron ahora, pero se trabajó mucho durante estos días en la comisión hasta llegar a emitir dictamen.

La redacción que tenemos es correcta y no vamos a innovar en cuestiones vinculadas con aspectos de índole social, que serán materia de otra ley. Por ejemplo, el caso de las mujeres jóvenes embarazadas que no llegan a la asistencia pública es materia de otro debate. Hoy, estamos abocados al registro civil, al certificado médico y a las pulseras dentro de los institutos asistenciales.

Dicho esto, debo manifestar que hay acuerdo en las dos comisiones para mantener la redacción tal como la he leído, y solicito que se pase a votar.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 15 con la única modificación del término obstétrica por obstetra.

– Resulta afirmativa.

– Sin observaciones, votan y aprueban los artículos 16 y 17.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en el artículo 18.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: en este artículo se han recogido las propuestas del señor diputado Cigogna y de la señora diputada Bertol, quien ha levantado su disidencia. Es así que hemos dejado la redacción como quedó establecida: “Egreso del recién nacido sin la madre. En el caso de continuar internada la madre, el egreso por alta médica del recién nacido sólo podrá concretarse por el cónyuge de la madre del recién nacido. Asimismo podrá concretarse por un familiar directo autorizado por la madre o su cónyuge ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, la que deberá incorporarse a la historia clínica del recién nacido. La madre, también podrá autorizar a su pareja conviviente ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, incorporándose dicha autorización a la historia clínica. La reglamentación establecerá con rigurosidad los

requisitos necesarios para acreditar la convivencia de la pareja.

”Ante la imposibilidad de la madre o de su cónyuge de prestar la debida autorización, el egreso deberá formalizarse con la previa intervención de la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.”

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 18 con la modificación propuesta por la señora diputada Ibarra.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: como omití proponer una modificación en el artículo 11, solicito su reconsideración. Habíamos acordado suprimir la expresión “y/o broche de ombligo (*clamp*)”.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración la moción de reconsideración formulada por la señora diputada por la Capital.

Se va a votar. Se requieren dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración nuevamente el artículo 11.

Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Ibarra. – Señor presidente: tal como lo acabo de señalar, solicito que se elimine en el artículo en tratamiento la expresión “y/o broche de ombligo (*clamp*)”.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 11 con la modificación propuesta.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Massei. – Señor presidente: creo que también habría que reconsiderar el artículo 6º, porque a raíz de las modificaciones introducidas en los artículos 14 y 15 habría que suprimir la palabra “obstétrica”, que figura en el primer párrafo del artículo y en el inciso *d*).

Sr. Presidente (Fellner). – Teniendo en cuenta que esa modificación ya fue aprobada por la Honorable Cámara, si hay asentimiento, la Presidencia procederá a hacer la corrección en el

texto cada vez que se utilice dicha expresión.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma indicada.

Teniendo en cuenta que no hay oradores anotados para plantear nuevas modificaciones, si hay asentimiento de la Honorable Cámara se votarán en conjunto los artículos 19 a 24.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma indicada.

Se van a votar en forma conjunta los artículos 19 a 24 inclusive.

–Resulta afirmativa.

–El artículo 25 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Honorable Senado.

Sra. Marino. – Pido la palabra para una aclaración.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una aclaración tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

Sra. Marino. – Señor presidente: dado que en el momento en que se votó nominalmente el proyecto que acabamos de sancionar debí ausentarme por unos minutos del recinto, solicito que se considere mi voto por la afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara se procederá en la forma solicitada por la señora diputada por San Juan.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en consecuencia.

14

MARCA COLECTIVA

(Orden del Día N° 55)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

por el cual se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 19 de febrero de 2008.

Miguel D. Dovená. – Walter A. Agosto. – Marcelo López Arias. – María J. Acosta. – Sergio A. Basteiro. – Lía Bianco. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María Carmona. – Jorge Cejas. – Luis F. Cigogna. – María Cremer de Busti. – Alfredo C. Dato. – María G. de la Rosa. – Norberto Erro. – Patricia Fadel. – Marcelo O. Fernández. – Irma García. – Juan Gioja. – Luis A. Illarregui. – Beatriz Korenfeld. – Gustavo Marconato. – Jorge Montoya. – Antonio Morante. – Carlos Moreno. – Juan País. – Carlos D. Snopce. – Gladys Soto. – Mariano West.

En disidencia parcial:

Marcelo E. Amenta. – Patricia Bullrich. – Luis Galvalisi. – Julián Obiglio. – Laura Sesma.

Buenos Aires, 20 de diciembre de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto E. Balestrini.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Marca colectiva es todo signo que distingue los productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social.

Art. 2° – Sólo podrá solicitar y ser titular de la misma un solo agrupamiento constituido por productores y/o prestadores de servicios inscritos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social creado por el decreto del Poder Ejecutivo nacional 189/2004.

Art. 3° – A los efectos registrales se aplicará a la marca colectiva lo establecido por los artículos 1°, 2° y 3° de la ley 22.362, de marcas y designaciones.

Art. 4° – Será autoridad de aplicación el Instituto Nacional de la Propiedad Industrial, organismo autárquico creado por ley 24.481, modificado por ley 24.572.

Art. 5° – Juntamente con la solicitud de registro o de transferencia se deberá acompañar el acta de constitución del agrupamiento, el certificado de efector de economía social y el reglamento de uso.

Art. 6° – El reglamento de uso deberá ser aprobado por el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social y contendrá:

- a) La denominación o identificación del agrupamiento solicitante;
- b) Domicilio real;
- c) Objeto del agrupamiento de productores o prestadores de servicios;
- d) Organo de administración que, conforme su propia normativa, esté facultado para representar a la entidad;
- e) Condiciones de afiliación, las que incluirán como requisito esencial estar inscrito en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social;
- f) Requisitos que deben cumplir las personas afiliadas para obtener la autorización de uso de la marca colectiva;
- g) Cualidades comunes que deben presentar los productos y/o servicios referidas al origen empresarial, la calidad, el modo de producción o fabricación u otras características;
- h) Reglas y demás condiciones a que debe sujetarse el uso de la marca colectiva por las personas autorizadas a su uso;
- i) Mecanismos de supervisión y verificación para el control del uso de la marca colectiva, conforme a las reglas y condiciones referidas precedentemente;
- j) Infracciones y correspondientes sanciones por el uso de la marca en forma distinta de lo regulado en el reglamento, incluyendo la suspensión, cancelación temporal o definitiva de la autorización de uso;
- k) Procedimientos para la aplicación de las sanciones;
- l) Motivos por los que se puede prohibir el uso de la marca a un miembro de la asociación;
- ll) Y otros que establezca el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social.

Art. 7° – Toda modificación del reglamento de uso de la marca colectiva adquirirá validez y eficacia desde su aprobación por el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social.

Art. 8° – La solicitud de una marca colectiva incluye la petición de registro en todas las clases del nomenclador internacional que utiliza la autoridad de aplicación. Esta podrá proceder a la concesión de la solicitud en relación a un número determinado de las clases cuando resulte procedente, y podrá ampliar dicha concesión respecto a otra u otras en cuanto se hayan removido los impedimentos legales que pudieron existir.

Art. 9° – La oposición a la solicitud de registro de una marca colectiva deberá deducirse en forma individual y en relación a cada una de las clases com-

prendidas en la misma. La autoridad de aplicación resolverá las oposiciones que se deduzcan contra las marcas colectivas, el plazo será de 6 (seis) meses contados a partir de la notificación de su interposición al solicitante. La resolución que dicte la autoridad de aplicación será recurrible judicialmente dentro del plazo de 30 (treinta) días hábiles de notificada, ante la Justicia Federal en lo Civil y Comercial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 10. – La oposición que se deduzca en cada clase de la marca colectiva solicitada, abonará el duplo del arancel fijado por ese concepto para la marca singular.

Art. 11. – Sin perjuicio de lo previsto en la ley 22.362, el decreto reglamentario de la Ley de Marcas y Designaciones, 558/81, modificado por el decreto 1.141/2003 respecto de la solicitud del registro son causales específicas de nulidad la falta de cumplimiento a lo requerido por el artículo 3º de la presente; y de denegatoria que el reglamento de uso resulte contrario a la ley, al orden público, a la moral y buenas costumbres o pueda inducir a error sobre el carácter colectivo de la marca que se trate.

Art. 12. – Cuando se solicite la renovación de la marca colectiva se presentará una declaración jurada en la que se consignará si la misma ha sido utilizada en los últimos cinco (5) años por lo menos en una de las clases registradas y se indicará, según corresponda, el producto o servicio.

Art. 13. – La extinción del derecho de propiedad de una marca colectiva se producirá por las causales y en las condiciones previstas en los artículos 23, 24, 25 y 26 de la ley 22.362, como asimismo en caso de baja fundada del registro a que refiere el artículo 2º de la presente.

Art. 14. – Quedan exentos del pago de aranceles los beneficiarios de la presente ley.

Art. 15. – El Ministerio de Desarrollo Social brindará asistencia gratuita y especializada a los efectores de la economía social en todos aquellos trámites de registro de marcas colectivas y elaboración de uso.

Art. 16. – El Ministerio de Desarrollo Social en forma articulada con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) promoverá y facilitará el acceso a programas de calidad, capacitación y asistencia técnica que aseguren no sólo la calidad de los procesos y productos sino también las mejoras de las condiciones sociolaborales de producción y para ello celebrarán los acuerdos que fueren menester.

Art. 17. – Será de aplicación el decreto reglamentario de la Ley de Marcas y Designaciones, 558/81, modificado por el decreto 1.141/03, en cuanto sea compatible con todo lo normado por la presente ley.

Art. 18. – No serán de aplicación para las marcas colectivas, los artículos 7º, 9º, 10 primera parte, 17, 18, 19 y 20, párrafo 1º, de la Ley de Marcas y Desig-

naciones, 22.362, en tanto resultan incompatibles con la presente ley.

Art. 19. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JOSÉ J. B. PAMPURO.

Juan H. Estrada.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DEL SEÑOR DIPUTADO JULIAN M. OBIGLIO

(artículos 1º, 6º, 8º, 9º y 10) proyecto de ley 275-S.-2006

Señor presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de fundar mi disidencia respecto del proyecto de ley 275-S.-2006, remitido por el Poder Ejecutivo nacional, que cuenta con media sanción del Senado, y que tiene por objeto la creación de la marca colectiva.

En principio, es deseable y necesario que el Honorable Congreso de la Nación regule el instituto de las marcas colectivas. La marca colectiva es una herramienta muy útil para impulsar la asociación de pequeños emprendedores, ahorrando costos en la identificación de productos regionales y fomentando la formalidad, ya que ellos muchas veces se comercializan sin ser protegidos con una marca que otorgue estándares de calidad e indique sus características. Es una herramienta que agrega valor y colabora con el desarrollo de pequeños emprendedores.

Pero el proyecto del Ejecutivo nacional aprobado por el Senado dista de ser la mejor normativa para este instituto. La primera objeción que debo señalar es la definición que realiza de una marca colectiva, que difiere del tratamiento que se le otorga al instituto en el derecho marcario internacional. El Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial, al cual se encuentra adherida la República Argentina mediante la ley 17.011, define marca colectiva como aquellas marcas de productos o servicios “pertenecientes a colectividades cuya existencia no sea contraria a la ley del país de origen”.¹

Si bien el convenio de París establece que cada país se encuentra facultado para legislar sobre las condiciones particulares bajo las cuales una marca colectiva puede protegerse, el mismo establece que “la protección de estas marcas no podrá ser rehusada a ninguna colectividad cuya existencia no sea contraria a la ley del país de origen, por el motivo de que no esté establecida en el país donde la protección se reclama o de que no se haya constituido conforme a la legislación del país”.²

El proyecto de ley, en cambio, al definir el instituto se refiere a “productos y/o servicios elaborados

¹ Artículo 7ºbis - Convenio de París para la Protección de la Propiedad Intelectual.

² *Ibidem.*

o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social”, con lo cual propone algo diferente a lo previsto por el Convenio de París. Sumado a ello, la descripción amplia y poco demarcatoria sobre las condiciones necesarias para ser un efector de economía social dificultará la inserción de muchos productores, regulados por este instituto, conforme a lo dispuesto por el decreto 189/04 (creador del Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social).

Si bien desde el Ministerio de Desarrollo Social podría haberse pensado en la incorporación de pequeños actores de las economías regionales al sistema marcario, otorgándole una protección a su propiedad intelectual, llamando a ésta “marca colectiva”, en razón de verdad les correspondería denominarla de otra manera, ya que internacionalmente en materia marcaria esa denominación tiene otras implicancias.

Como consecuencia del enfoque hacia un pequeño grupo de actores de las economías regionales, este proyecto termina excluyendo a otro tipo de asociaciones, cooperativas y pequeños empresarios que, sin tener un certificado de efector, sí impulsan economías regionales, y de este modo no podrían acceder a una marca colectiva. Ello implica un elemento de discriminación que violenta los derechos contenidos en los artículos 14 y 14 bis de nuestra Constitución Nacional. Esta forma de legislar excluye a emprendedores, pequeños empresarios o cooperativas que, al no obtener el certificado de efector social, verán prohibido el acceso a la registración de su propiedad intelectual como una marca colectiva. Sumado a ello, esta normativa no logrará insertarse dentro de las categorías existentes en el derecho marcario internacional, impidiendo el crecimiento y desarrollo de las economías locales.

La sana intención de regular el instituto de marca colectiva debe ser aprovechado para crear un marco normativo de marcas colectivas de la manera en que internacionalmente están definidas, y a esta nueva protección marcaria denominarla “marca de efectores sociales”. Es preciso recordar que ésta es una materia en la cual organismos internacionales como la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual –OMPI– tratan de homogeneizar las legislaciones, facilitando así el comercio internacional.

En segundo lugar, al regular el reglamento de uso común de la marca el proyecto equivoca el rumbo en dos aspectos fundamentales. El primero es que no permite que la organización asociativa establezca otros requisitos para el reglamento de uso común, siendo los integrantes de aquélla los primeros interesados en regular sus relaciones. Debería legislarse estableciendo los requisitos mínimos y permitiendo que sus integrantes puedan disponer los restantes. En segundo lugar, al momento de enumerar los requisitos, el inciso *l)* prevé: [...] Y todos los otros que establezca el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía social”. Con esto se estaría dando al funcionario regis-

tral la posibilidad de aumentar los requisitos sin ningún criterio objetivo, otorgándole un poder discrecional que podría derivar en abusos y discriminaciones de acuerdo a su criterio político personal.

Finalmente, pero no menos importante, el tercer fundamento de la disidencia parcial del proyecto en cuestión es el procedimiento de inscripción regulado para este instituto a partir del artículo 8º del proyecto. Veamos:

a) Para comenzar, se otorgan facultades a la administración para conceder la marca en más clases que las que el interesado solicita, facultad no contemplada en la ley de marcas, la cual se cita como aplicable. Allí encontramos una seria contradicción. La ley actual de marcas –como todas las legislaciones que regulan la materia en otros países– prevé un sistema de clases, una nomenclatura que diferencia productos y servicios. Cada interesado puede proteger su producto o su servicio en una o más clases, conforme a su voluntad y de acuerdo con los rubros que vaya a desarrollar con la marca. El interesado es el que mejor sabe en qué clases es conveniente registrar su marca. Esta nueva ley, en cambio, le da a la administración la facultad y la responsabilidad de elegir las clases en donde la marca va a ser protegida, pudiendo no cubrir o exceder las necesidades del interesado. En caso de no cubrir, se generarían perjuicios innecesarios a los solicitantes, haciéndose responsable el Estado de las equivocaciones de sus funcionarios. Pero en el caso de otorgar una protección que vaya más allá de las necesidades de los solicitantes también se causarían perjuicios, esta vez al resto de la comunidad, ya que aquellos que podrían solicitar la inscripción de marcas similares en otros rubros verían coartada arbitrariamente dicha posibilidad.

b) Se prevé que el INPI resuelva sobre las oposiciones, cuando, en cambio, en el caso de las marcas comunes, aquéllas son resueltas por acuerdo de partes o bien por la justicia federal civil y comercial. Es un cambio que, en caso de establecerse, debería ser igual para todo el sistema marcario. Pero no encuentra lógica esta distinción de procedimiento, por el solo hecho de tratarse de una marca colectiva.

En conclusión, la regulación del instituto es una cuestión deseable para el desarrollo de la economía argentina, pero esta legislación generará mayores problemas que soluciones. La definición otorgada no se condice con el derecho marcario internacional, y el derecho marcario argentino no debe ir en contra de los sistemas marcarios internacionales. Esa contradicción les quitará protección a nuestros productos y no permitirá una correcta inserción en los mercados regionales y transoceánicos. La discriminación de los pequeños productores que tendrán vedado el acceso a este instituto, sumada a la deficiente asignación de competencia jurisdiccional, son fundamentos sobrados para el rechazo parcial.

Un punto más queda por indicar en esta presentación, y es la decisión de la Comisión de Industria de solicitar

la desafectación del giro previsto para su par de Justicia, para este proyecto. Recordemos que el artículo 69 del Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados determina la competencia de dicha comisión para “[...] leyes de procedimiento civil y administrativo.” Los artículos 8º, 9º y 10 del proyecto en tratamiento regulan el procedimiento para obtener la marca colectiva. No quedan dudas de que si se aplicara el Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, la Comisión de Justicia debería dictaminar sobre el proyecto en cuestión.

Por todas las razones expuestas expreso mi disidencia parcial respecto a los artículos 1º, 6º, 8º, 9º y 10 del proyecto en análisis.

Julián M. Obiglio.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social; no encontrando objeciones que formular al mismo, aconsejan su sanción.

Miguel D. Dovená.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Dovená. – Señor presidente: el proyecto en tratamiento venido en revisión se inscribe en el marco de consolidación de la política que estamos llevando adelante desde el año 2003, que básicamente se vincula con una política social de ayuda y asistencia a los más necesitados.

Creemos que el Estado debe hacerse presente en todos los rincones de la Argentina para ayudar a los efectores sociales, microemprendedores y pequeños artesanos, porque donde nadie los defiende, cada vez que el mercado los ataca el Estado tiene que generar cierta ayuda y protección.

También resulta necesario profundizar esta política de inclusión social mediante la utilización de la marca colectiva. En este sentido, el proyecto en consideración tiene por finalidad incorporar el instituto de la marca colectiva a nuestra legislación, a fin de estimular el desarrollo integral de personas emprendedoras de escasos recursos, a quienes nos proponemos

brindarles las herramientas necesarias para que puedan crecer en sus emprendimientos y hasta posicionar sus marcas en un mercado distorsionado por estos días. Como sabemos que llevar a cabo esto requiere mucho esfuerzo e inversión inclusive para un empresario, mediante la presente norma es nuestra intención facilitar la inserción de productores al mercado: artesanos, agricultores y otros efectores sociales que no cuentan con estructura para producir en grandes escalas, y limitan sus ventas a la región o localidad en la que producen.

La marca individual ya existente es el signo que distingue el producto o servicio de un titular respecto de otro; la que nosotros proponemos es una marca de propiedad colectiva comprendida en una forma asociativa, y conforme se define en el proyecto, se limita a aquellas marcas cuyo objetivo es el desarrollo de la economía social.

Las marcas colectivas difieren de las individuales, que sirven para distinguir a los productos de un industrial o de un comerciante o los de su competidor, y pretenden atraer la atención del público, por su origen de naturaleza social, sistema de producción y calidad del producto.

Por eso decimos que este proyecto está destinado a proteger los intereses sociales, rescatar la identidad y los saberes populares desaprovechados ganando nuevas formas organizativas por parte de efectores de la economía social.

Entonces, la utilización de la marca colectiva como signo distintivo de los productores y los servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social es un modo de dotar a pequeños productores de un derecho de propiedad que se convierte en una herramienta para su crecimiento y desarrollo social.

A su vez, posee funciones especiales como distinguir la calidad estándar de los productos, lo cual constituye un requisito muy necesario en el mercado. La función de la marca colectiva implica también informar al público acerca de ciertas características comunes del producto. Su implementación ayuda a la comercialización y proporciona un marco para la cooperación entre los productores locales, lo que la convertirá en un poderoso instrumento de la economía social.

Propiciar una marca colectiva servirá para apoyar la producción local y regional promo-

viendo oportunidad de empleo, desarrollo y progreso para quienes están excluidos de las reglas del mercado, y genera programas innovadores a nivel de políticas sociales.

Los poseedores de marcas colectivas podrán reducir sus costos y ganar en competitividad protegiendo y diferenciando sus productos, logrando así estándares de calidad.

Este proyecto estuvo en tratamiento durante todo el año pasado. Ha habido observaciones de diferentes señores diputados, y uno de los cuestionamientos era si realmente se necesitaba esta ley.

Algunos grupos considerados efectores sociales, de acuerdo con lo determinado en el decreto 189/04, podrían acceder al sistema marcatario tal cual está, si tuvieran un adecuado asesoramiento, por ejemplo, a través del Ministerio de Desarrollo Social, y esto podría ordenarse por ley como obligatorio. Esta fue una de las propuestas. Nosotros entendemos que es un trámite muy complejo y difícil, que requiere el apoyo de especialistas; es decir que está absolutamente fuera del alcance de los llamados “efectores sociales”, para los cuales contar con el asesoramiento del Ministerio de Desarrollo Social no les mejoraría mucho el acceso al sistema.

La convicción inclusiva que nos alienta es la base y el sustento filosófico de esta ley, que tiende a crear un sistema especial dentro del sistema general, destinado exclusivamente a las personas físicas o jurídicas inscritas en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social, creado por el decreto 189/04, que contarán con el apoyo y la colaboración del Ministerio de Desarrollo Social y de la propia autoridad de aplicación, que será el Instituto Nacional de Propiedad Intelectual.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Dovená. — También se planteó la posibilidad de usar el concepto de marca colectiva. Las observaciones realizadas por algunos diputados y asesores son coincidentes con las expuestas por la Asociación Argentina de Agentes de la Propiedad Industrial. Esta asociación es una suerte de corporación de estudios de abogados que se dedica específicamente a tramitar marcas

y tiene un *lobby* muy fuerte inclusive en este querido Congreso de la Nación, a punto tal que muchos asesores a gritos y en discusiones sucesivas, defendiendo a estos estudios, trataron de boicotear la aprobación de esta norma. Algunos diputados, con poca información quizás, acompañaron algunas de estas disidencias planteadas por estos asesores que representaban claramente a estos estudios jurídicos.

Respecto de la designación de “marca colectiva” se planteaba que colisionaría con lo establecido por los tratados internacionales aprobados por este Congreso, como sería el caso del Convenio de París para la Protección de la Propiedad Intelectual, que tiene jerarquía superior a las leyes según el inciso 22 del artículo 75 de la Constitución Nacional.

La designación de “marca colectiva” prevista en la norma se ajusta a lo indicado en el artículo 7° bis del Tratado de París, que en su inciso 2 establece: “Cada país decidirá sobre las condiciones particulares bajo las cuales una marca colectiva ha de ser protegida y podrá rehusar la protección si esta marca es contraria al interés público”. En este caso, en la Argentina una de las marcas colectivas sería la de los efectores sociales, por eso no se observan incompatibilidades normativas.

Otro cuestionamiento planteado es el siguiente: ¿puede el INPI –Instituto Nacional de Propiedad Industrial– absorber el mayor trabajo y dedicación que le impone la ley sin resentir sus tareas habituales? Esta es una observación que el propio presidente del INPI se encargó de aclarar. No solamente ha sido parte en la confección de este proyecto sino que también manifestó que están absolutamente preparados para afrontar lo que venga y dispuestos a hacerlo correctamente.

En relación con el artículo 8° algunos señores diputados preguntaban si era admisible que al solicitante no se le exija pedir expresamente la o las clases de marcas que desea registrar. Según dicho artículo la solicitud de una marca colectiva incluye la petición de registro en todas las clases del nomenclador. Aclaro que hay más de cuarenta clases diferentes. Si bien es cierto que los que solicitan el registro de marca deben indicar la clase, para este caso particular tal asignación queda en cabeza del INPI. En este marco, a los efectores sociales les

cabría exponer una ajustada descripción de las actividades que pretenden registrar, corriendo por cuenta del INPI su encuadramiento; cuestión que aparece como razonable para el caso sobre el que se pretende legislar. A nadie se le puede ocurrir que se registrará en todas las clases; no es posible fabricar aviones, reactores nucleares, e incluirlos en todas las clases a cada uno de los efectores sociales.

También se hicieron observaciones sobre el artículo 7º, en relación con la responsabilidad del Ministerio de Desarrollo Social como autoridad de aplicación. Nosotros creemos que la autoridad de aplicación debe ser el INPI y, por supuesto, el Ministerio de Desarrollo Social. En este caso, los efectores sociales deben someter las modificaciones del reglamento de uso a la aprobación del Registro Nacional de Efectores creado en el ámbito del Ministerio de Desarrollo Social por el decreto 189/04.

Siempre está el contralor final del INPI, autoridad de aplicación según la ley 22.362, que mantiene su vigencia en todos sus términos—esta norma es la que tiene que ver con todas las marcas en general—, salvo lo expresamente señalado en el artículo 18 del proyecto que indica que no serán de aplicación los artículos 7º, 9º, 10, primera parte, 17, 18, 19 y 20, primer párrafo.

Por otro lado, hubo observaciones en relación con el monto del arancel exigido para deducir oposiciones, que se estableció en el doble que para la marca singular. Esto es así porque creemos que los efectores sociales están en desprotección. Cualquier ciudadano de cualquier empresa, cualquier comerciante, industrial o empresario que tenga dinero puede oponerse a una de las marcas colectivas. Creemos que esa discusión no debe darse entre los pares. Por eso, para que haya una oposición, creemos que tiene que pagar el doble que el común de la gente.

Dicho esto, solicito la aprobación de este proyecto sin ninguna modificación, tal como ha venido del Senado. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Flores. — Señora presidenta: quisiera plantear los acuerdos y las disidencias que tenemos en relación con el proyecto de ley de marca colectiva.

Estamos de acuerdo en que es necesario dar instrumentos a los productores que han sido vulnerados en sus condiciones de trabajo —con políticas económicas que los dejaron excluidos— para que sus productos tengan un mayor valor agregado, como es la marca. Quizás no responda esto al concepto de ayuda sino de agregar valor a sus productos.

También estamos de acuerdo con que estos instrumentos sirvan para la economía solidaria y social, una economía que ha contenido a los millares de trabajadores y sectores populares que fueron ofendidos con políticas que los dejaron afuera, mientras que ellos siempre tuvieron como norte la cultura del trabajo y la dignidad de las personas. Esta economía solidaria y social, que no debe ser considerada de segunda, los contuvo y los dignificó. El trabajo, como elemento fundamental de esa dignificación, hoy debe ser sostenido. Es importante que esta Cámara de Diputados instrumente las normativas para agregar valor a una economía distinta a aquella de crisis que vivimos hace muy poco.

En lo que respecta a las cuestiones que no compartimos, cabe mencionar en principio el concepto de marca colectiva. Todas las consideraciones y las leyes que a nivel internacional se toman como marca colectiva tienen como concepto fundamental su regionalización. Los signos más importantes tienen que ver con la integración social en su territorio y con las bondades que tiene un producto que se incorpora como un valor agregado a esa marca colectiva. No pertenece a un sector social en particular, ya que inhibiría la posibilidad de ascenso en la escala social si solamente fuera hecho para los efectores sociales, cuyo techo para serlo es ganar 12 mil pesos.

Entonces, con el espíritu de que la economía solidaria o social que contuvo a millones de personas sea de primera, la marca colectiva también debe tener ese objetivo.

El objetivo fundamental que debe tener esta normativa debe ser el de instalar en los mercados verdaderos que tienen estos productos que hoy están diseminados en el mundo el valor agregado de la marca colectiva.

Para los productores algodoneros del Chaco es muy importante el mercado que se abre en Europa. Hoy, muchos quieren esos productos porque tienen agregado el valor de procedencia.

También hay nuevos consumidores responsables que empiezan a asociar a estas marcas colectivas con el valor vida. A veces esos mercados no están tan desarrollados en el mercado interno sino en el internacional. Entonces, una ley que no contemple los parámetros internacionales solamente está ayudando a los efectores sociales para que lo sigan siendo toda su vida. No los ayuda a desarrollarse como emprendedores capaces de transformar su realidad para que nunca más los cuestionen, los vulneren o los ofendan los planes económicos.

Entonces, la cuestión de los parámetros internacionales no es cualquier cosa. Los mercados internacionales son donde mayor valor agregado se da a estos productos. Hay nuevos conceptos en los consumidores internacionales. Se consumen productos donde la belleza es el contenido, pero hoy también se están consumiendo productos donde la belleza tiene este contenido social. Esta amalgama del contenido más la belleza y más el contenido social es lo que le da un enorme valor agregado y hoy son codiciados por los sectores de mayor élite del mundo.

Creo que nosotros también tenemos que posibilitar que los emprendedores sociales hagan negocios con estos sectores porque esto permite una integración social que posibilita que estos sectores excluidos puedan tener objetivos que vayan mucho más allá de su condición de vida.

El tema de los emprendedores sociales en el sentido de que sean los que de alguna manera determinen la marca colectiva, no sólo tiene el techo de los que pueden ganar hasta 12.000 pesos por año, con lo cual dejarían de ser emprendedores sociales y por lo tanto se cuestionaría la propiedad de la marca colectiva, sino también, de alguna manera, una marca colectiva que no tenga en cuenta la integración social está determinando que dicha marca sea el signo de la pobreza.

Nosotros tenemos que legislar para que no se afecte a estas personas con el signo de la pobreza. Imagino que si en este lugar estuviésemos legislando para posibilitar normativas para grupos cerealeros que tienen que exportar o normativas para *holdings* petroleros que tienen que exportar, y se tomaran los límites que tiene la propuesta de marca colectiva, indudablemente algún funcionario tendría que estar poniendo las barbas en remojo.

Tenemos que pensar bien el significado de legislar sobre la marca colectiva, y a lo mejor sólo tendríamos que poner como signo distintivo lo social y dejar la cuestión habilitada para seguir consensuando una ley que en verdad contemple los objetivos de la marca colectiva a nivel internacional, y que abra la posibilidad del otro gran valor que tiene la marca colectiva, que es la posibilidad de asociativismo.

El asociativismo entre distintos sectores sociales es también un valor agregado en el mundo. Hay consumidores, hay nichos de mercado que pueden posibilitar que estos productos tengan cabida en el mundo con un mayor valor agregado para nuestros productos.

Se necesita además abrir el registro de efectores sociales, con una autoridad de aplicación que sea absolutamente transparente. Es decir que si se hace un pedido al registro público éste se halle a disposición de las organizaciones que lo soliciten, y no como ahora que se pide el registro público –como el último estudio hecho por el CIPPEC relacionado con el Ministerio de Desarrollo Social– y nos es negado.

Debe haber alguna normativa que transparente la gestión como para poder desarrollar la cuestión de la marca colectiva. Creo que es muy importante lo que estamos legislando porque se afecta a efectores sociales, a productores que son personas. Esta ley afecta la ilusión que tienen muchos productores yerbateros de Misiones, los productores algodóneros, mis hermanos tobas del Chaco, los artesanos de Jujuy y Salta y los productores de dulce de Mendoza.

Es innumerable la cantidad de personas que tienen expectativas con la posibilidad de que esta marca colectiva les permita agregar valor a su trabajo, y que de alguna manera tengan la posibilidad de mejorar su calidad de vida.

Entonces, con estas disidencias parciales, apelamos a que los señores diputados puedan pensar en la necesidad de seguir trabajando con un objetivo claro, que no sea la ayuda a los “pobrecitos” efectores sociales sino el hecho de potenciar el trabajo asociativo para colocar los productos en el mundo, que tenga que ver con la dignidad de las personas y del trabajo, y que tenga valor agregado porque esto de la marca colectiva también es un negocio. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Fein. – Señora presidenta: solicito autorización para insertar el texto de mi discurso en el Diario de Sesiones.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Se tendrá presente su solicitud, señora diputada.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señora presidenta: considero que las explicaciones brindadas por el interbloque de la Coalición Cívica han sido sumamente elocuentes y claras.

Nosotros queremos resaltar justamente la importancia de legislar sobre esta materia a los fines de llevar una solución a la gente. Pero en esto de legislar también debemos saber que existen normas internacionales a las cuales la República Argentina ha adherido, como es en este caso el Tratado de París, en virtud del cual la propiedad industrial se encuentra normada en la ley 17.011. Entendemos que las marcas colectivas a las que hace mención el tratado no tienen nada que ver con las que se proponen, en el proyecto en consideración.

Si nos apartamos de lo establecido a nivel internacional cuando nos referimos a las marcas de efectores como marcas colectivas, vamos a dar origen a una importante confusión.

Por otro lado, consideramos que si se quiere legislar sobre este tipo de marcas para ser utilizadas por los sectores sociales vulnerables, también deberían incorporarse a otros sectores mercedores de este tipo de incentivo.

En efecto, esta legislación está dirigida a personas físicas y jurídicas que se encuentran en estado de vulnerabilidad, excluyéndose a otros sectores productores, que es a lo que hacía referencia el señor diputado preopinante.

Si lo que se desea es incorporar a nuestro sistema marcario las marcas colectivas, debemos contar con una ley específica, sin que se modifique la Ley de Marcas.

Por otra parte, el procedimiento aplicable a los efectores sociales es distinto del establecido para los sujetos alcanzados por la Ley de Marcas. Al respecto, el artículo 8º establece que la solicitud de una marca colectiva incluye la petición de registro en todas las clases del nomenclador internacional que utiliza la autoridad de aplicación. O sea que deben extenderse

a las cuarenta y cinco clases del nomenclador y no limitarse a una en particular, porque además de agravar la situación administrativa va a ocasionar grandes atrasos en la tramitación de los expedientes, con costos innecesarios.

En el artículo 9º se establece el procedimiento de oposición. En este punto encontramos una discrepancia, porque este artículo viola nuestro sistema constitucional en cuanto al derecho a la igualdad y en lo referido al artículo 31.

La Ley de Marcas vigente establece que la oposición debe sustanciarse en sede administrativa, pero será la Justicia la que decida finalmente. En cambio, el proyecto en análisis propone otro régimen legal, contradictorio con el vigente en la Ley de Marcas, otorgando un procedimiento diferente y especial para un grupo de personas, estableciendo que la autoridad de aplicación va a tener poder decisorio. Lógicamente que esto viola el sistema de división de poderes, lo que va en contra del principio general de las leyes, que tiene por objeto legislar para toda la sociedad.

Por otro lado, en relación con el artículo 10, recuerdo que cuando discutíamos en la Comisión de Presupuesto y Hacienda, su presidente, del Frente para la Victoria, planteaba la objeción en cuanto a la inconstitucionalidad, ya que viola el derecho a la igualdad al establecer que la oposición que se deduzca a cada marca colectiva pagará el doble del arancel determinado para oponerse a una marca singular.

Nosotros creemos que si se va a legislar sobre este tipo de marcas para beneficiar a sectores sociales vulnerables también debemos incorporar –como decía anteriormente– a los otros sectores que necesitan de este tipo de incentivos.

Por eso es que hemos planteado nuestra disidencia parcial respecto de este proyecto, porque entendemos que el espíritu de esta iniciativa es algo que están necesitando justamente todos estos sectores de la sociedad argentina.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Obiglio. – Señora presidenta: teniendo en cuenta la hora y el tiempo que llevamos sesionando voy a ser extremadamente breve.

Nuestro bloque coincide en líneas generales con el objetivo y el espíritu de este proyecto, pero ha efectuado algunas observaciones bas-

tante técnicas. Creemos que hay cuestiones que son perfectibles y que podrían hacer más eficiente la aplicación de esta norma.

Sabemos que el oficialismo quiere aprobar este proyecto, y es su intención no aceptar modificaciones. Ya hemos realizado algunas propuestas cuando se trató en comisión, pero no las reiteraremos ahora porque entendemos que no tendría sentido. Me voy a remitir a lo expresado en las observaciones que hemos presentado por escrito.

Pido autorización para insertar mi posición en el Diario de Sesiones y adelanto que vamos a votar negativamente los artículos 1°, 6°, 8°, 9° y 10 en oportunidad del tratamiento en particular. Pido que se deje constancia de lo expuesto.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Así se hará, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Lozano. – Señora presidenta: coincido con los argumentos vertidos por el señor diputado Flores, compartiendo la importancia que tiene legislar sobre la problemática de la economía social. Particularmente respecto de esta marca colectiva de la que estamos hablando me preocupa que en el espíritu del proyecto haya una suerte de restricción tanto en términos conceptuales como en términos prácticos. Existe una restricción en términos conceptuales porque la verdad es que la cuestión de la economía social no remite a la vulnerabilidad de la persona sino a una forma de organización solidaria del proceso productivo y por lo tanto no tiene que ver con la escala ni con el hecho de la supervivencia o no, o la vulnerabilidad de los sectores de los cuales estamos hablando. En tal sentido –tal cual está planteado en la norma– esto termina siendo una estrategia ultrafocalizada que se concentra en principio en los más pobres, aquellos que se encuentran en situación de vulnerabilidad social, para asistirlos y termina marginando a formas asociativas de trabajadores que autogestionan su fuente de trabajo con miras a superar el horizonte de la supervivencia.

Creo que ése es un límite importante en términos conceptuales que habría que ver si se puede modificar sobre todo en el texto de los artículos 2° y 5°.

Pasando a la cuestión estrictamente práctica, esto implica que se acota la posibilidad de ac-

ceder al término de marca colectiva a aquellos que están incluidos en el Registro de Efectores del Ministerio de Desarrollo Social. La verdad es que por lo menos la encuesta que el propio ministerio encargó a la Universidad Nacional de General Sarmiento en los últimos años –y que pagó– indica que de los emprendimientos asociativos encuestados, sólo el 13 por ciento de ellos se encontraba inscrito en este registro. Y dentro de los que iniciaron el trámite, en realidad sólo la mitad pudo acceder al número que le corresponde para figurar dentro del registro.

Por lo tanto, si este régimen lo terminamos restringiendo exclusivamente a esta cuestión, corremos el riesgo de que muchos emprendimientos asociativos queden fuera de este tipo de beneficio. Una propuesta que podría ser importante considerar es no sólo tomar el registro de desarrollo social sino incorporar las formas asociativas registradas en el INAES desde 1998. Esto podría ser un modo de ampliación bastante más interesante.

También sería bueno tomar los resultados que dio esa encuesta hecha por la Universidad Nacional de General Sarmiento, que entre otras cosas concluyó que el monotributo social no ha resultado efectivo como mecanismo para remover los obstáculos formales al desarrollo y funcionamiento de los emprendimientos de la economía social, y entender, por lo tanto, que la forma más generalizada de habilitación e inscripción formal es la habilitación municipal. De los emprendimientos encuestados, el 63 por ciento funcionaba con un permiso de carácter municipal.

Por lo tanto, me parece que, partiendo de la definición del artículo 1°, habría que tratar de salvar la restricción que establecen los artículos 2° y 5° según la cual sólo pueden acceder a la marca colectiva los que están inscritos en un registro que por definición es absolutamente minoritario. Esto es básicamente lo esencial que quería plantear.

Por otra parte, me parece que en el artículo 15 sería bueno incorporar, además de lo que el propio artículo menciona, el tema de hacer una campaña de difusión informativa importante, de manera tal que no sólo accedan aquellos que están informados sino que esta cuestión sea pública.

Con respecto al artículo 16, me parece que además de mencionar la posibilidad de la apoya-

tura técnica por parte del INTI o del INTA sería razonable incorporar la posibilidad de que estos organismos subsidien, por ejemplo, los costos para acceder a las normas ISO.

En síntesis, creo que hay cosas importantes para agregar que realmente permitirían ampliar el radio de acción de este tipo de propuestas que estamos discutiendo.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. Bullrich. – Señora presidenta: después del discurso del señor diputado Flores, en representación del bloque, voy a pedir autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. West. – Señora presidenta: yo también voy a pedir autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones. No obstante, quiero decir que comparto plenamente el espíritu que manifestó el señor diputado Flores e incluso lo que han expresado algunos diputados de otros bloques.

Nosotros estamos dispuestos a continuar buscando un amplio consenso en lo que tiene que ser una política de Estado para atender las necesidades de aquellos que dieron el testimonio de enfrentar la situación difícil y angustiante de la pobreza con la dignidad del trabajo e hicieron de su lucha personal un camino que realmente es un ejemplo. Entre todos debemos buscar los mejores caminos para que eso crezca como una verdadera fuerza productiva y ponga de pie a nuestro pueblo en su dignidad.

– Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Eduardo Alfredo Fellner.

Sr. West. – De modo que nosotros vamos a apoyar este proyecto tal como ha venido del Senado como un primer paso para luego seguir elaborando juntos algo mucho más amplio, que es este camino de la marca colectiva, de las cadenas de valor y de todo tipo de asociatividad entre los productores, que realmente están encontrando un camino para enfrentar la pobreza.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 169 señores diputados presentes, 153 han votado por la afirmativa y 4 por la negativa, registrándose además 11 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Ha habido 153 votos afirmativos y 4 negativos.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Alcuaz, Amenta, Argüello, Arriaga, Azcoiti, Baladrón, Baldata, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Bullrich (P.), Burzaco, Calchaquí, Calza, Canela, Cantero Gutiérrez, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Conti, Córdoba (S.M.), Cortina, Coscia, Cremer de Busti, Cuccovillo, Cuevas, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, del Campillo, Depetri, di Tullio, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Fernández, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galantini, García de Moreno, García (I.A.), García (M.T.), García (S.R.), Genem, Gerez, Giannettasio, Gil Lozano, Ginzburg, Giubergia, Godoy, González (J.D.), González (N.S.), Gorbacz, Gullo, Halak, Herrera (A.), Herrera (G.N.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Iglesias, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Kunkel, Lanceta, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, López (E.S.), López (R.A.), Marconato, Marino, Martiarena, Martín, Massei, Merchán, Montero, Morán, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Obiglio, Oliva, Pais, Paroli, Pasini, Pastoriza (M.A.), Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Petit, Portela, Puiggrós, Quiroz, Reyes, Rico, Rodríguez (E.A.), Rodríguez (M.V.), Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Scitutto, Segarra, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Urlich, Vaca Narvaja, Viale, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Votan por la negativa los señores diputados: Beveraggi, González (M.A.), Lozano y Pérez (J.R.).

–Se abstienen de votar los señores diputados: Aguad, Alfaro, Arbo, Belous, Benas, Bisutti, Llera, Macaluse, Martínez Oddone, Morandini y Raimundi.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda aprobado en general.

Se han registrado los votos por la afirmativa de los señores diputados Gorbacz, Bianco,

Giubergia, Viale, Damilano Grivarello y Díaz Bancalari.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señor presidente: dado lo avanzado de la hora quisiéramos saber si la comisión va a aceptar modificaciones durante la discusión en particular.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Dovená. – La comisión no va a aceptar ningún tipo de modificaciones al articulado.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 2° a 9°.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el artículo 10.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. García. – Señor presidente: si bien el señor miembro informante hizo una aclaración, sobre este artículo por el doble arancel, uno tiene que hacer un esfuerzo para entender el porqué de dicho gravamen ya que no habría razón para aumentar el costo administrativo de quien quiere hacer valer su derecho frente a otro.

Sin embargo, un argumento válido podría ser el de contrarrestar la actividad de aquellos que del registro de marca hacen su actividad comercial buscando en la negociación posterior su medio de vida.

Ciertamente proteger aumentando el costo de oposición frente a productores o prestadores de servicios inscriptos en el Registro de Efectores puede tener algún tipo de racionalidad por su situación de debilidad en el giro comercial.

Lo que no se puede es, en función de la protección, afectar a otro sector de la producción y el empleo que batalla constantemente frente a los vaivenes del mercado, como son las pequeñas y medianas empresas.

Por eso, proponemos agregarle al artículo 10, “con excepción de las empresas encuadradas en la ley 24.467 que pagarán arancel simple”.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Dovená. – No se acepta la modificación, señor presidente.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar el artículo 10 según la redacción del dictamen de comisión.

–Resultado afirmativa.

Sra. Rodríguez. – Pido la palabra para una aclaración.

Sr. Presidente (Fellner). – Para una aclaración tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: dado que ésta no fue una votación nominal, quiero que quede constancia del voto negativo del interbloque y de la bancada que representamos.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda constancia del sentido del voto, señora diputada.

Si hay asentimiento de la Honorable Cámara procederemos a votar en un solo acto los artículos 11 a 18.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se van a votar los artículos 11 a 18.

–Resultado afirmativa.

–El artículo 19 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado. (*Aplausos*)

15

REGULACION DE LOS SISTEMAS TURISTICOS DE TIEMPO COMPARTIDO (Orden del Día N° 56)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Legislación General y de Turismo han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se regulan los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido –STTC–, y habiéndose tenido a la vista el proyecto de ley de la señora diputada Córdoba (expe-

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

diente 80-D.-07) y el proyecto de ley del señor diputado Ferri (expediente 874-D.-06), ambos sobre régimen de sistemas turísticos de tiempo compartido, y el expediente 2-S.-07 del Honorable Senado de la Nación mediante el cual remite fe de erratas correspondiente a la sanción del Honorable Senado al proyecto de ley sobre regulación de los Sistemas Turísticas de Tiempo Compartido (expediente 284-S.-06); y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 19 de febrero de 2008.

Vilma L. Ibarra. – Juan A. Salim. – Marta S. Velarde. – Liliana Korenfeld. – Claudia Gil Lozano. – Norberto P. Erro. – María I. Diez. – María J. Acosta. – Nora N. César. – Luis F. Cigogna. – Diana B. Conti. – Stella M. Córdoba. – Héctor E. Del Campillo. – Juan C. Díaz Roig. – Nancy González. – Graciela Gutiérrez. – Daniel Katz. – Timoteo Llera. – Oscar Massei. – Antonio A. Morante. – Manuel A. Morejón. – Cristian R. Oliva. – Hugo Perié. – Julia Perié. – María de los Angeles Petit. – Héctor P. Recalde. – Alejandro L. Rossi. – Raúl P. Solanas. – Silvia B. Vázquez.

En disidencia:

Francisco Ferro. – Rubén Lanceta. – Fernando Sánchez.

En disidencia parcial:

Marcelo E. Amenta. – Luis Galvalisi.

Buenos Aires, 20 de diciembre de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto E. Balestrini.

Tengo el agrado de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º – *Ámbito de aplicación.* La presente ley regula los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), con independencia de la naturaleza de los derechos que se constituyan o transmitan y del régimen legal al que se encuentren sometidos los bienes que los integran.

Art. 2º – *Tipificación.* El Sistema Turístico de Tiempo Compartido debe integrarse con uno o más inmuebles, afectados a su uso periódico y por turnos para el alojamiento u hospedaje y para brindar otras prestaciones compatibles con su destino.

Art. 3º – *Definiciones.* A los fines de la presente ley se define como:

- *Sistema Turístico de Tiempo Compartido.* Es el previsto en el artículo 2º, en adelante STTC.
- *Usuario.* Es quien adquiere el derecho de uso periódico en un Sistema Turístico de Tiempo Compartido, por sí o por terceros.
- *Propietario.* Es el titular dominial de un inmueble, quien lo afecta total o parcialmente, al sistema turístico de tiempo compartido.
- *Emprendedor.* Es la persona física o jurídica propietaria o con justo título de disposición del inmueble, que constituye el STTC para comercializar períodos de disfrute y brindar a los usuarios las prestaciones que lo integran, por sí o por intermedio de terceros.
- *Vendedor.* Es la persona física o jurídica que, en nombre y representación del emprendedor, promueve y ofrece en venta períodos de uso en un STTC.
- *Revendedor.* Es la persona física o jurídica que, por sí o por cuenta y orden de un usuario intermedia en el mercado secundario para la comercialización de períodos de un STTC.
- *Administrador.* Es la persona física o jurídica, que tiene a su cargo la gestión y coordinación del mantenimiento y uso de los bienes que integran un STTC.
- *Red de intercambio.* Es la persona física o jurídica que intermedia entre la oferta y la demanda de períodos de los STTC, prestando servicios adicionales a usuarios.
- *Prestador.* Es la persona física o jurídica que comercializa STTC, y que de acuerdo al rol que ocupa en la comercialización del STTC responderá ante posibles conflictos que susciten con los usuarios.
- *Período de uso.* Son las fechas que le corresponden a un usuario en un STTC. Su extensión puede establecerse mediante las siguientes unidades de medidas, sin perjuicio de las que en el futuro determine la autoridad de aplicación:

1. *Unidad de medida temporal.* Es la extensión del período de uso contado en días, semanas o meses. La unidad de medida temporal puede ser determinada o determinable, de tal modo que:

- Si el uso corresponde durante las mismas fechas de los años calendarios sucesivos, dará lugar a un período temporal fijo.
- Si corresponde dentro de una temporada o entre determinadas fechas del año calendario, a elección del usuario y sujeto a disponibilidad, el período temporal será flotante.

2. *Unidad de medida por puntos.* Es aquella mediante la cual se adquieren derechos de uso canjeables y con equivalencias preestablecidas, entre un conjunto de prestaciones en diferentes unidades o STTC, con capacidad de alojamiento y turnos de extensión variables.

- *Establecimiento vacacional.* Es el bien inmueble o parte de él, incluidas sus unidades vacacionales y sus áreas comunes, afectado total o parcialmente a un STTC.
- *Unidad vacacional.* Es el departamento, suite, cabaña y en general toda unidad habitacional, que comprenda áreas de dormitorio, baño y espacios de ocupación exclusiva, que, a su vez forme parte de un establecimiento afectado total o parcialmente al STTC.
- *Club vacacional.* Es la modalidad que asume el STTC cuando el período de uso, según se hubiese convenido en el contrato, se puede utilizar en diversas temporadas, en diferentes tipos de unidades, con capacidades de ocupación diversas, en fechas variables y en distintos establecimientos afectados total o parcialmente a un STTC.

CAPÍTULO II

De la autoridad de aplicación de los STTC

Art. 4° – *Autoridad de aplicación.* La Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación o el organismo que en el futuro la sustituya será autoridad de aplicación y ente fiscalizador de los STTC.

La autoridad de aplicación debe instrumentar normas de procedimientos eficaces tendientes a la protección de los derechos del usuario de los STTC ya la prevención y solución de conflictos entre las partes intervinientes. A tal efecto, se podrán suscribir convenios de cooperación, delegación y fiscalización.

Art. 5° – *Facultades.* La autoridad de aplicación, por sí o a través del organismo en que ella delegue, queda facultada a inspeccionar y verificar en todo el territorio nacional el cumplimiento de las normas que regulen el STTC, sin perjuicio de la aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, y normas complementarias, a través de sus respectivas autoridades de aplicación. Para el desempeño de esa función podrá inspeccionar los libros y documentos de los responsables, levantar actas de comprobación de las infracciones, efectuar intimaciones, promover investigaciones, solicitar la documentación que considere necesaria, promover acciones judiciales, solicitar órdenes de allanamiento, requerir el auxilio de la fuerza pública y llevar adelante

toda otra medida que sea necesaria a los fines del cumplimiento de la presente ley.

Art. 6° – *Registro. Inscripción.* Créase el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales Afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, que funcionará en el ámbito de la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación.

Los titulares de los complejos o establecimientos vacacionales, los emprendedores, los administradores, los vendedores y revendedores, así como las redes de intercambio, previo al inicio de sus respectivas actividades, deberán inscribirse en aquel registro, a cuyos efectos los titulares de los establecimientos vacacionales justificarán el cumplimiento de los requerimientos edilicios y funcionales acordes a su destino y categoría, y los prestadores cumplimentarán los recaudos de idoneidad y solvencia, adecuados a la actividad de que se trate, que fijará la autoridad de aplicación. Son requisitos para el ejercicio de dichas actividades, la inscripción en el registro previa habilitación otorgada por la autoridad de aplicación.

Art. 7° – *Denegatoria.* La autoridad de aplicación deberá denegar el otorgamiento de habilitaciones a:

- a) Quienes no puedan ejercer el comercio;
- b) Los fallidos por quiebra durante el período de inhabilitación dispuesto por la ley 24.522 y sus modificatorias;
- c) Los condenados con la accesoria de inhabilitación para ejercer cargos públicos; los condenados por hurto, robo, defraudación, cohecho, emisión de cheques sin fondos y delitos contra la fe pública; los condenados por delitos cometidos en la constitución, funcionamiento y liquidación de sociedades. En todos los casos hasta después de diez (10) años de cumplida la condena;
- d) Los funcionarios de la administración pública cuyo desempeño se relacione con el objeto de la sociedad, hasta dos (2) años desde el cese de sus funciones.

CAPÍTULO III

De la constitución del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 8° – *Afectación.* La constitución de un Sistema Turístico de Tiempo Compartido requiere la afectación de uno o más inmuebles a la finalidad de aprovechamiento periódico y por turnos, la que deberá formalizarse mediante escritura pública.

Art. 9° – *Requisitos.* La escritura de constitución del STTC será otorgada por el emprendedor, debiendo prestar el consentimiento el titular del dominio del inmueble, cuando aquél no lo fuere. Los bienes deberán estar libres de gravámenes, restricciones e interdicciones y, ni el emprendedor ni el propietario, en su caso, podrán tener anotaciones personales en los registros

respectivos. Se exceptúan de lo dispuesto precedentemente los fideicomisos constituidos a favor de los futuros usuarios, cuando dichos bienes se encuentren en construcción, y las hipotecas que garanticen obligaciones originadas en mutuos que estén destinados a la construcción de inmuebles afectados a un STTC.

Art. 10. – *Contenido de la escritura.* La escritura de constitución hará constar la expresión de voluntad del emprendedor y del propietario en su caso, de afectar determinados bienes a un STTC y expresamente deberá contener:

a) Respetto de los bienes:

1. La descripción e identificación catastral y registral de los inmuebles.
2. El detalle de las unidades vacacionales, su capacidad y descripción de los espacios y cosas de uso común de los establecimientos, de conformidad al plano del proyecto de la obra aprobado por la autoridad competente.
3. La especificación de las unidades habitacionales y áreas comunes que se destinarán a los futuros usuarios, en caso de que el establecimiento fuera parcialmente afectado al STTC.
4. La acreditación del cumplimiento de los recaudos previos al inicio de la comercialización de inmuebles en construcción.
5. El procedimiento a seguir para la adición de unidades vacacionales y diez (10) espacios y cosas de uso común y diez (10) servicios no previstos en la escritura de constitución y fórmula para la determinación y corrección de las cuotas por gastos del sistema.
6. La constancia de la conformidad del acreedor hipotecario cuando el bien sobre el que se constituirá el STTC, estuviere gravado.
7. Las reglas aplicables a los supuestos de destrucción parcial o total y vetustez del o de los inmuebles;

b) Respetto de los usuarios:

1. La naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor de los futuros usuarios y, en caso que corresponda, plazo de duración.
2. La determinación de la cantidad, extensión y categorías de los períodos de uso, sean éstos expresados mediante unidades de medida temporales o por puntos y procedimiento para su modificación, respetando los derechos adquiridos por los usuarios.
3. El procedimiento para solicitar disponibilidades para los usuarios de períodos de uso flotantes y por puntos.

4. Las reglas de utilización de las unidades vacacionales, de las cosas, espacios comunes y servicios y sanciones por su incumplimiento.
5. El procedimiento para la transmisión de los derechos a los futuros usuarios, sin perjuicio de la aplicación de las normas que sean propias de su naturaleza o tipo.
6. Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, éste no podrá exceder de un año, ni el mínimo de períodos podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del total de los períodos a comercializar.
7. El reglamento de uso y administración de los inmuebles afectados al STTC;

c) Respetto de la administración:

1. La forma de designación y remoción del administrador. Facultades, deberes y su remuneración.
2. Los rubros que conforman los gastos del STTC o, en su caso, las reglas para su individualización.
3. La indicación de los factores objetivos mediante los cuales se determinará la proporción de gastos correspondientes a cada usuario. Si se tratare de inmuebles en construcción, deberán consignarse las variaciones proporcionales a la habilitación de las distintas etapas de la obra. Si el emprendedor optare por ofrecer la prestación del servicio de administración y mantenimiento por el sistema de ajuste alzado relativo, deberá consignarse el plazo de vigencia, durante el cual no podrán aumentarse los montos, debiendo especificarse claramente los rubros no cubiertos y el sistema a utilizarse una vez expirado dicho plazo.
4. El tiempo y forma en que deberán abonarse los gastos del STTC.
5. La previsión para la formación y mantenimiento de un fondo de reserva para gastos imprevistos o extraordinarios, a los que deberán aportar todos los usuarios en forma proporcional a su contribución a los gastos ordinarios.
6. La individualización de aquellos servicios que requerirán pagos adicionales al momento de su utilización.
7. Las normas que regirán ante el pago en mora de los gastos del sistema y sanciones para los morosos.

8. El procedimiento a seguir para la modificación de la escritura de constitución del STTC.
9. La constancia de encontrarse los bienes asegurados contra incendio y otros.

Art. 11. – *Inscripción.* El título constitutivo deberá ser inscrito en el Registro de la Propiedad respectivo y en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales Afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, dependiente de la autoridad de aplicación de la presente ley, previo a todo anuncio, ofrecimiento o promoción comercial.

Art. 12. – *Efectos de la constitución del STTC.* La inscripción del título constitutivo en el Registro de la Propiedad del Inmueble competente determinará:

- a) La inhibición del emprendedor y en su caso del propietario, para apartarse de la destinación comprometida. Sin embargo, el emprendedor podrá comercializar los períodos de disfrute no enajenados, por otros sistemas de alojamiento turístico;
- b) La oponibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, al acreedor hipotecario que consintiere la constitución del STTC y al que la conociere al tiempo de constituirse el gravamen, así como también a los sucesivos titulares de dominio o de otros derechos de cualquier naturaleza sobre los bienes afectados al STTC;
- c) La intangibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, que no podrán ser alterados o disminuidos por sucesores particulares o universales, ni por terceros acreedores del propietario o del emprendedor, ni siquiera en caso de concurso o quiebra.

Art. 13. – *Modificación de la escritura de constitución.* Toda modificación del título constitutivo deberá otorgarse mediante escritura pública, que también se inscribirá en los registros respectivos. Podrá realizarse por el emprendedor, con la conformidad del propietario en su caso. Podrá realizarse por los usuarios o con su intervención, sólo cuando así correspondiese a la naturaleza o tipo de derechos que se les hubiesen conferido por el régimen jurídico al que se encuentren sometidos los bienes, en cuyo caso el procedimiento para la modificación se regirá por las normas pertinentes.

CAPÍTULO IV

Del Contrato de Tiempo Compartido

Art. 14. – *Concepto.* A los fines de la presente ley, se denomina contrato de tiempo compartido, independientemente del nombre o forma jurídica que se utilice, y del régimen jurídico a que se encuentren sometidos los bienes, a todo convenio escrito en virtud del cual una persona llamada emprendedor, por sí o a través de terceros, se obliga a proporcionar en forma periódica y durante un tiempo determinado, turnos de alojamiento

u hospedaje, en una unidad vacacional con el mobiliario y enseres necesarios para su uso y goce y con las cosas y espacios comunes, en uno o varios establecimientos vacacionales, que constituyen un STTC, con la calidad, características y demás condiciones expresamente pactadas, a otra persona llamada usuario, quien a su vez se obliga a pagar un precio determinado en dinero a cambio de dichas prestaciones, además de obligarse a cubrir con la frecuencia convenida, los gastos de administración y mantenimiento correspondientes.

Art. 15. – *Contenido del contrato.* El contrato de tiempo compartido debe contener, bajo pena de nulidad y sin perjuicio de lo que corresponda a la naturaleza y tipo de derecho que se constituya o se transmita, como mínimo los siguientes datos, referencias y cláusulas:

- a) Nombres, domicilio, estado civil; nacionalidad, tipo y número de documento de identidad, de las personas físicas;
- b) Denominación y domicilio y sede de las personas jurídicas, acreditándose su existencia, inscripción en el registro correspondiente cuando fuera exigible y la representación de quienes comparecen por ella;
- c) En ambos casos, cuando se invoque representación, deberá acompañarse copia del documento que la acredite;
- d) Naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor del usuario y en caso de corresponder, su duración, que no podrá exceder el plazo de vigencia de la afectación de los bienes al STTC;
- e) Ubicación e identificación catastral y registral del o de los inmuebles en los que se suministrarán los períodos de uso, con determinación expresa de si se encuentran afectados al STTC o en construcción, consignándose en este último caso, las fechas estimadas de conclusión de las distintas etapas de la obra;
- f) Plazo, condiciones y montos de los gravámenes que el propietario hubiese constituido sobre los bienes afectados al STTC en los términos del artículo 9°;
- g) Identificación del tipo, capacidad y equipamiento de la unidad vacacional en que se alojará el usuario. Fecha estimada de habilitación si se encontrase en construcción;
- h) Determinación del o de los períodos vacacionales a los que podrá acceder el usuario, con indicación de si el o los turnos que le correspondieran se encuentren confirmados o estén sujetos a disponibilidad de espacio;
- i) Especificación de que se acompaña el reglamento de uso y administración, como anexo al contrato;
- j) Nombre y domicilio y sede, en su caso, del administrador;

- k) Proporción que corresponde al usuario para el pago de los gastos del STTC. Cuando se escogiese el procedimiento de ajuste alzado relativo, se consignará el monto estipulado y el plazo de vigencia;
- l) Constancia de que el STTC se encuentra constituido en los términos de la presente ley y de su anotación en los registros respectivos;
- m) Individualización de los seguros contra incendios y daños totales y parciales con que cuentan el o los establecimientos vacacionales afectados al STTC, así como los seguros de responsabilidad civil que amparan a los usuarios en su integridad física y sus pertenencias;
- n) Indicación de si el STTC cuenta con un programa interno de intercambio y si se encuentra afiliado a alguna red de intercambio, consignando en tal caso su nombre, domicilio y sede, en su caso. Si se suscribiera simultáneamente el contrato entre la red de intercambio y el futuro usuario, deberá dejarse constancia de la recepción de un ejemplar del mismo por éste;
- o) *Precio y condiciones de pago.* Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de los futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, se deberá hacer constar dicha circunstancia y el mecanismo a aplicarse, en caso de cumplirse la condición resolutoria, para la devolución de los créditos que se generen con más los intereses que correspondan;
- p) Indicación con caracteres destacados, de la facultad de arrepentimiento que se le confiere al usuario en el plazo de cinco (5) días para revocar su decisión de suscribir el contrato de tiempo compartido, cuando no se hubiera celebrado previamente precontrato o reserva de compra;
- q) Compromiso del emprendedor de brindar una prestación equivalente o una compensación adecuada, si ello no fuera posible, en el caso de que el usuario se viera impedido del uso y goce de las prestaciones vacacionales contratadas, por causas que le sean atribuibles a aquél;
- r) Lugar y fecha de celebración.

Art. 16. – *Cláusulas abusivas.* Las cláusulas contractuales abusivas, no serán oponibles al usuario.

Art. 17. – *Precontratos.* Las reservas de compra de períodos vacacionales mediante las cuales el futuro usuario se obligue a suscribir un contrato de tiempo compartido, se realizarán en tantos ejemplares como partes intervengan, debiendo indicarse, bajo pena de nulidad, la fecha o plazo en que se suscribirá este último, que nunca podrá ser superior a los sesenta (60) días de la fecha de suscripción a la reserva.

Art. 18. – *Desistimiento.* El futuro usuario tendrá el derecho de revocar su aceptación en el precontrato o reserva de compra de períodos vacacionales, sin necesidad de expresión de causa, siempre que lo haga dentro de los siete (7) días de su suscripción, mediante comunicación cursada por medio fehaciente. Igual derecho tendrá cuando no se hubiere suscrito el precontrato o la reserva, en cuyo caso el plazo de arrepentimiento se computará a partir del otorgamiento del contrato de tiempo compartido. La facultad de arrepentimiento no puede ser renunciada ni dispensada y debe estar incluida en forma clara y notoria en el instrumento suscrito.

El emprendedor o el vendedor en su caso, procederán a la devolución de los importes recibidos por todo concepto, dentro de los treinta (30) días de recibida la comunicación.

Art. 19. – *Deberes del emprendedor.* Son deberes del emprendedor:

- a) Establecer el régimen de utilización y administración de las cosas y servicios que forman parte del STTC y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del administrador que hubiese designado;
- b) Habilitar un registro de transacciones, que supervisará la autoridad de aplicación, en el que asentará, dentro de los diez (10) días de celebrado el contrato, los datos personales de los usuarios y su domicilio, períodos de uso, el o los establecimientos a que corresponden, tipo, capacidad y categoría de las unidades vacacionales. También deberá registrar en él los cambios de titularidad;
- c) Garantizar mediante un fideicomiso el uso de los futuros usuarios, en la oportunidad y condiciones comprometidas, cuando el o los establecimientos vacacionales del STTC se encuentren en construcción;
- d) Abonar las cuotas por gastos del sistema de las unidades no enajenadas cuando, por cualquier título, las ceda temporariamente a terceros.

Abonar toda suma por gastos del sistema, que exceda el monto de la oferta cuando se hubiera optado por el sistema de ajuste alzado relativo.

Art. 20. – *Deberes de los usuarios.* Son deberes de los usuarios:

- a) Usar los bienes que constituyen el STTC conforme a su naturaleza y destino, sin alterarlos ni sustituirlos y sin impedir a otros usuarios disfrutar de los turnos de alojamiento que les correspondan;
- b) Responder por los daños a la unidad vacacional, al establecimiento, o a sus áreas comunes, ocasionados por ellos, sus acompañantes o las personas que hubieren autorizado, siempre que

tales daños no fueran ocasionados por su uso normal y regular o por el mero transcurso del tiempo;

- c) Comunicar a la administración toda cesión temporal o definitiva de sus derechos, conforme a los procedimientos establecidos en el reglamento de uso;
- d) Abonar en tiempo y forma las cuotas por gastos del STTC y del fondo de reserva, así como todo gasto que pueda serle imputado particularmente. Para ejercer sus derechos el usuario deberá tener las cuentas al día.

Art. 21. – *Responsabilidades.* Sin perjuicio de otras normas que resulten aplicables, son solidariamente responsables con el emprendedor, por su falta de legitimación para transmitir o constituir los derechos emergentes del contrato de tiempo compartido:

- a) El vendedor, hasta el monto total que hubiere percibido por su intermediación en la operación de que se trate;
- b) La red de intercambio, hasta el monto total percibido del usuario perjudicado, por su adhesión a la red.

La legitimación deberá valorarse al tiempo de la celebración del contrato de tiempo compartido, en el caso del vendedor, y al tiempo de la afiliación del emprendedor a la red de intercambio o de su renovación, si se tratare de ésta.

CAPÍTULO V

De la administración de los STTC

Art. 22. – *Designación del administrador.* La función de administrador puede ser ejercida por el propio emprendedor, o por un tercero designado por éste. En tal caso ambos tendrán responsabilidad solidaria frente a los usuarios, por la debida gestión y coordinación en el mantenimiento y uso de los bienes que integran el STTC.

El administrador podrá ser designado o removido por los usuarios, sólo cuando los regímenes especiales que se hubieren adoptado les concedan tal facultad.

Art. 23. – *Facultades y deberes.* El administrador tendrá las siguientes facultades y deberes, sin perjuicio de las establecidas en los regímenes legales específicos que se hubieren adoptado:

- a) Mantener el régimen de utilización de los bienes conforme a su destino y prestar o controlar las prestaciones convenidas entre el emprendedor y los usuarios, cumpliendo sus tareas con eficacia, diligencia y profesionalismo;
- b) Conservar los establecimientos, sus unidades vacacionales y los espacios y cosas de uso común, en condiciones adecuadas para facilitar a los usuarios el ejercicio de sus derechos de uso en la oportunidad y con las características y calidad contratadas;

- c) Proveer las solicitudes de disponibilidad de unidades vacacionales, preservando la igualdad de derechos de los usuarios y respetando las prioridades temporales de las reservaciones;
- d) Verificar las infracciones al reglamento de uso y aplicar las sanciones previstas en él;
- e) Incoar los recursos administrativos y acciones judiciales que correspondan;
- f) Llevar los libros de contabilidad que correspondan conforme a derecho;
- g) Confeccionar el presupuesto de recursos y gastos, dentro del término fijado en el reglamento de uso y administración, cuando no se hubieran pactado la administración y el mantenimiento del STTC por ajuste alzado;
- h) Ejecutar el presupuesto de recursos y gastos, realizando la cobranza a los usuarios de las cuotas por gastos del sistema, fondo de reserva y todo otro cargo que correspondiere, así como también abonando con los fondos recaudados, los gastos devengados por la administración y el mantenimiento del STTC y a los fondos;
- i) Rendir cuentas al emprendedor y a los usuarios, conforme a liquidaciones de ingresos y gastos certificadas por contador público, salvo en el caso de que se hubiere optado por aplicar el sistema de ajuste alzado relativo;
- j) Entregar toda la documentación referida al STTC y a los fondos existentes, al emprendedor o a quien éste indique, al cesar en su función.

Art. 24. – *Gastos de administración y mantenimiento.* Los gastos del sistema serán soportados por todos los usuarios conforme a criterios de proporcionalidad basados en factores objetivos, salvo en el supuesto previsto en el último párrafo del presente artículo. Los emprendedores contribuirán a solventarlos respecto de aquellos períodos de disfrute no enajenados, cuando los cedan temporalmente, por cualquier título que fuere.

Estas previsiones no serán aplicables cuando el emprendedor o el administrador hubieran pactado la administración y mantenimiento del STTC por ajuste alzado relativo. En este caso los montos de las cuotas no podrán aumentarse, a excepción de los incrementos originados en rubros expresamente excluidos. Las cantidades que excedan el monto de la oferta serán soportadas por el emprendedor o el administrador, en su caso, según corresponda.

Art. 25. – *Cobro ejecutivo.* El certificado emanado del administrador en el que conste la deuda por gastos del sistema, los rubros que la componen y el plazo para abonarla, constituirán título suficiente para accionar contra el usuario moroso por la vía ejecutiva, o en defecto de ella, conforme la más breve que prevean las normas procesales, previa intimación fehaciente por el plazo que se estipule en el reglamento de administración.

CAPÍTULO VI

De la comercialización y la publicidad de los STTC

Art. 26. – *Deber de información.* Los emprendedores, administradores, vendedores, revendedores y redes de intercambio deben suministrar, con certeza y objetividad, información veraz, eficaz y suficiente, las características de los bienes que integran el STTC y de las prestaciones que ofrecen, detallando el tipo y alcances de los derechos que se transmiten o constituyen, según sea la actividad de que se trate, y demás condiciones de comercialización.

Art. 27. – *Promociones.* Las personas físicas o jurídicas que para la captación de potenciales usuarios ofrezcan regalos, premios, participación en sorteos, cupones, chequeras o cualquier documento representativo de derechos de alojamiento, estadías o viajes, ya sea en entrevistas individuales o grupales, telemarketing, medios gráficos o electrónicos u otros, deben:

- a) Indicar por el mismo medio que la finalidad de la promoción es venderles el STTC;
- b) Especificar claramente la verdadera naturaleza, valor, especie y/o dimensiones de los premios y/o regalos ofrecidos, así como las condiciones, costos, limitaciones y/o restricciones para acceder a los mismos;
- c) Precisar en la primera comunicación, por cualquier medio que ésta se realice, el objeto, características y el tiempo real de duración de la entrevista, cuando ésta sea la condición para recibir el premio, regalo y/o participar en sorteos;
- d) Entregar los premios y/o regalos en el momento de la presentación o dentro de los veinte (20) días de realizada la misma, informando si existen costos no cubiertos en razón de traslados u otros;
- e) Abstenerse de imponer procedimientos exageradamente onerosos o impedimentos que tengan por objeto hacer desistir al potencial usuario del premio, regalo o sorteo.

Art. 28. – *Documento informativo.* Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC, deberá editar un documento informativo que tendrá el carácter de oferta vinculante, para ser entregado sin cargo a quien solicite información y a los potenciales usuarios en la primera entrevista. En el documento, como mínimo, se precisará:

- a) La identificación y domicilio del emprendedor y de toda persona física o jurídica que intervenga profesionalmente en la comercialización de los derechos en los STTC;
- b) La naturaleza real o personal de los derechos que se ofrecen y su duración;
- c) Los datos de inscripción del STTC de que se trate en los registros respectivos, con expresión

de la titularidad y las cargas y con aclaración que pueden ser consultados a los fines de conocer la situación jurídica de los bienes afectados, así como el íntegro contenido del instrumento de afectación;

- d) Si el o los inmuebles afectados al STTC se encuentran construidos y en funcionamiento o en construcción. En este último caso, fecha límite para su terminación y habilitación;
- e) Descripción precisa del o de los bienes sobre los que se ha constituido el STTC y de su ubicación;
- f) Servicios e instalaciones de uso común a las que el futuro usuario podrá acceder, condiciones para el acceso y en su caso, los costos y las bases para su determinación;
- g) Las prestaciones que el usuario podrá disfrutar y condiciones de uso de las mismas;
- h) El precio y duración del período de uso mínimo. Importe de la primera cuota a abonarse por gastos de administración y mantenimiento del sistema o su estimación y el procedimiento para el cálculo de las cuotas futuras;
- i) La identificación y el domicilio del administrador;
- j) La información del derecho de desistimiento a favor del adquirente, con transcripción del texto del artículo 18 y asimismo, con indicación de la persona y domicilio al que deberá comunicarse el desistimiento en caso de ejercitarse el mismo;
- k) La identificación y el domicilio de la red de intercambio a que se encuentre afiliado el STTC y consecuentemente, la posibilidad de suscribir contrato con ésta, haciendo constar la cuota a abonarse como socio en el programa de intercambio, su periodicidad y las tasas de intercambio correspondientes.

Art. 29. – *Publicidad.* Las precisiones formuladas por el emprendedor en anuncios, folletos, circulares u otros medios de difusión gráfica o electrónica, obligan a aquél y se tienen por incluidas en los contratos de tiempo compartido. Cuando los bienes afectados a un STTC se encuentren en construcción, toda publicidad referida a ellos deberá hacerse constar expresamente.

Art. 30. – *Lealtad comercial.* Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC no podrá recurrir a presiones, al acosamiento y manipuleo del potencial usuario, alentando sus motivaciones de compra con argumentos y aseveraciones realistas, no ilusorias, que no se presten a dobles interpretaciones o que contengan falsas promesas, ocultamientos o engaños. Los argumentos de venta, orales o escritos, deberán ser coincidentes con los contenidos del contrato de tiempo compartido.

Art. 31. – *Comercialización de los STTC en el exterior.* Los STTC ubicados en el exterior podrán

comercializarse en la República Argentina, previa autorización y registración, debiendo el emprendedor y el propietario, en su caso, acreditar ante la autoridad de aplicación:

- a) Su existencia legal, sus derechos sobre el o los establecimientos vacacionales, las condiciones necesarias para su comercialización en el Sistema Turístico de Tiempo Compartido y los poderes de su representante legal;
- b) Que el vendedor se encuentra inscrito en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los sistemas turísticos de tiempo compartido que por esta ley se crea;
- c) Que el o los establecimientos vacacionales a comercializar, se encuentran contruidos, en operación y adheridos a alguna red internacional de intercambios.

CAPÍTULO VII

De la instancia arbitral

Art. 32. – *Tribunal arbitral.* Para la resolución de conflictos que pudieren suscitarse entre los usuarios y los prestadores de los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), será de aplicación el Sistema Nacional de Arbitraje de Consumo (SNAC), perteneciente a la órbita de la Subsecretaría de Defensa del Consumidor de la Secretaría de Coordinación Técnica del Ministerio de Economía y Producción, en su carácter de autoridad de aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, normas concordantes y complementarias.

Dicho sistema extrajudicial y voluntario atenderá y resolverá aquellos casos en los que pueda existir alguna violación a los derechos emanados de la ley 24.240, de defensa del consumidor.

Las asociaciones de consumidores y cámaras empresarias, podrán ser invitadas para que integren los tribunales arbitrales, conforme al artículo 59 de la ley 24.240.

Art. 33. – *Adhesión.* Quienes adhieran al sistema de arbitraje deberán manifestarlo expresamente en oportunidad de inscribirse en el registro que se crea por el artículo 6° de la presente ley. Dicha aceptación, se hará constar en el contrato suscrito entre el prestador y el usuario; la nómina de prestadores adheridos a la instancia arbitral será publicada cada año en el Boletín Oficial de la República Argentina a cargo de la Cámara Argentina de Tiempo Compartido. Se tendrá por no convenido el sometimiento de consumidores y usuarios a cualquier arbitraje cuando lo hayan aceptado antes del nacimiento del conflicto.

CAPÍTULO VIII

De las sanciones

Art. 34. – *Actuaciones administrativas.* La autoridad de aplicación podrá iniciar actuaciones administrativas en caso de presuntas infracciones a esta ley, sus normas

reglamentarias y resoluciones que en consecuencia se dicten, de oficio o por denuncia firmada y fundada, de quien invocare un interés legítimo o actuare en defensa de un interés general de los usuarios.

Art. 35. – *Procedimiento.* Las sanciones se aplicarán previo sumario, si no se hubiere acordado la instancia arbitral. Se citará al sumariado concediéndole un plazo de diez (10) días hábiles, que podrán ampliarse a veinte (20) días hábiles cuando razones de distancia o complejidad así lo aconsejen, para que presente su defensa y ofrezca las pruebas pertinentes. La autoridad de aplicación podrá disponer medidas de prueba para mejor proveer, en cualquier estado del procedimiento.

Toda notificación deberá efectuarse personalmente o por cualquier otro medio fehaciente. En este último caso serán válidas las que se efectúen en el domicilio constituido por el responsable en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido.

Art. 36. – *Recursos.* Contra las resoluciones recaídas en los sumarios administrativos, podrá interponerse un recurso directo ante la autoridad judicial competente en la materia de la jurisdicción respectiva.

Art. 37. – *Prescripción.* Las acciones por infracción a las leyes, decretos y resoluciones que rijan la prestación de los servicios de tiempo compartido, prescribirán a los dos (2) años, contados desde la fecha de comisión de la infracción.

Art. 38. – *Sanciones.* Sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pueda corresponder, los infractores a las disposiciones de la presente ley ya las disposiciones que la reglamenten serán pasibles de las siguientes sanciones:

- a) Multa desde pesos dos mil (\$2.000) hasta pesos un millón (\$1.000.000), montos que podrán ser modificados por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Inhabilitación temporaria;
- c) Revocación de la habilitación.

En el caso de inhabilitaciones temporarias y/o revocación de la habilitación, se deberá garantizar a los usuarios del sistema, el efectivo cumplimiento de las obligaciones contraídas y de los servicios y a contratados.

La habilitación podrá ser revocada, además, si se constatare alguna causa sobreviniente de las enumeradas en el artículo 7°.

CAPÍTULO IX

De la extinción del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 39. – *Extinción.* La extinción del STTC y consecuentemente la desafectación de los bienes operará:

- a) Por vencimiento del plazo de afectación al STTC previsto en la escritura de constitución;

- b) En cualquier momento, cuando no se hubieran producido enajenaciones, o se hubiera rescindido la totalidad de los contratos, lo que se hará constar en escritura pública;
- c) Cuando habiéndose cumplido la condición resolutoria prevista en el artículo 10, inciso b), apartado 6, el emprendedor revoque los derechos que hubiere enajenado mediante declaración de voluntad, manifestada en escritura pública, dentro de los treinta (30) días de vencido el plazo establecido en la escritura de constitución del STTC;
- d) Por destrucción o vetustez.

CAPÍTULO X

Disposiciones complementarias

Art. 40. – *Reglamentación.* La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigencia.

Art. 41. – *Orden público.* La presente ley y sus normas reglamentarias, son complementarias del Código Civil y se consideran de orden público a todos sus efectos.

Art. 42. – *Adecuación.* Los emprendedores y propietarios de inmuebles, que a la fecha de la vigencia de la presente ley, hubieran iniciado su comercialización bajo el STTC, tendrán un (1) año de plazo a partir de la publicación de la pertinente reglamentación, para adecuarse a lo establecido en la presente ley.

Art. 43. – *Contratos anteriores.* Los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley o dentro del plazo referido en el artículo 42, se regirán por sus propios términos, hasta el vencimiento del plazo establecido en el citado artículo 42, no pudiendo invocarse sus disposiciones cuando se opongan a los derechos y beneficios que expresa o implícitamente en aquélla se reconocen.

Art. 44. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Saludo a usted muy atentamente.

JOSÉ J. B. PAMPURO.

Juan H. Estrada.

Buenos Aires, 14 de marzo de 2007.

Al señor secretario parlamentario de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Enrique Hidalgo.

Tengo el agrado de dirigirme al señor secretario, con referencia a la comunicación cursada por esta Honorable Cámara bajo nota C.D.-347/06, de fecha 20 de diciembre de 2006, referida al proyecto de ley sobre “Regulación de los Sistemas de Tiempo Compartido” (expedientes S.-512/05 y P.E.-90/06), a fin de solicitar se rectifiquen diversos errores materiales deslizados en dicho proyecto y que constan en la nota de fecha 13 de marzo del corriente, firmada por el señor presidente de

la Comisión de Legislación General, la cual se anexa a la presente.

Saludo a usted muy atentamente.

Juan H. Estrada.

Buenos Aires, 13 de marzo de 2007.

Al señor secretario parlamentario, doctor Juan H. Estrada.

S/D.

Comunico a usted que la sanción que este Senado ha dado en el proyecto de ley P.E.-90/06 regulando los Sistemas de Tiempo de Compartido, en cuyo texto por un error material involuntario se han cometido algunos errores de tipeo.

En consecuencia solicito a usted tenga a bien disponer por quien corresponda, se comunique a la Honorable Cámara de Diputados, lo siguiente:

1. Donde dice:

Artículo 10, inciso a), apartado 5: El procedimiento a seguir para la adición de unidades vacacionales y diez (10) espacios y cosas de uso común y diez (10) servicios no previstos en la escritura de constitución y fórmula para la determinación y corrección de las cuotas por gastos del sistema.

Debe decir:

Artículo 10, inciso a), apartado 5: El procedimiento a seguir para la adición de unidades vacacionales, espacios, cosas de uso común y servicios no previstos en la escritura de constitución y fórmula para la determinación y corrección de las cuotas por gastos del sistema.

2. Donde dice:

Artículo 15, inciso h): Determinación del o de los períodos vacacionales a los que podrá acceder el usuario, con indicación de si el o los turnos que le correspondieran se encuentren confirmados o estén sujetos a disponibilidad de espacio.

Debe decir:

Artículo 15, inciso h): Determinación del o de los períodos vacacionales a los que podrá acceder el usuario, con indicación de si el o los turnos que le correspondieren se encuentran confirmados o están sujetos a disponibilidad de espacio.

3. Donde dice:

Artículo 22, Designación del administrador. La función de administrador puede ser ejercida por el propio emprendedor, o por un tercero designado por éste. En tal caso ambos tendrán responsabilidad solidaria frente a los usuarios, por la debida gestión coordinación en el mantenimiento y uso de los bienes que integran el STTC.

Debe decir:

Artículo 22: Designación del administrador. La función de administrador puede ser ejercida por el propio emprendedor, o por un tercero designado por éste. En tal caso ambos tendrán responsabilidad solidaria frente a los usuarios, por la debida gestión y coordinación en el mantenimiento y uso de los bienes que integran el STTC.

4. Donde dice:

Artículo 23, inciso *a*): Mantener el régimen de utilización de los bienes...

Debe decir:

Artículo 23, inciso *a*): Mantener el régimen de utilización de los bienes...

5. Donde dice:

Artículo 27, inciso *b*): Especificar claramente la verdadera naturaleza, valor, especie, y diez (10) dimensiones de los premios y/o regalos ofrecidos, así como las condiciones, costos, limitaciones y/o restricciones para acceder a los mismos; Inciso *d*): Entregar los premios y diez (10) regalos en el momento de la presentación o dentro de los veinte (20) días de realizada la misma, informando si existieren costos no cubiertos en razón de traslado u otros;

Debe decir:

Artículo 27, inciso *b*): Especificar claramente la verdadera naturaleza, valor, especie y dimensiones de los premios y regalos ofrecidos, así como las condiciones, costos, limitaciones y restricciones para acceder a los mismos;

Inciso *d*): Entregar los premios y regalos en el momento de la presentación o dentro de los veinte (20) días de realizada la misma, informando si existieren costos no cubiertos en razón de traslado u otros.

6. Donde dice:

Artículo 38, inciso *a*) Multa: desde pesos dos mil (\$2.000) hasta pesos un millón (\$1.000.000), montos que podrán ser modificados por el Poder Ejecutivo nacional;

Debe decir:

Artículo 38, inciso *a*) Multa desde pesos dos mil (\$2.000) hasta pesos un millón (\$1.000.000), montos que podrán ser modificados por el Poder Ejecutivo nacional;

7. Donde dice:

Artículo 38: (anteúltimo párrafo) ...En el caso de inhabilitaciones temporarias y diez (10) revocación de la habilitación, se deberá garantizar a los usuarios del sistema, el efectivo cumplimiento de las obligaciones contraídas y de los servicios ya contratados.

Debe decir:

Artículo 38: (ante último párrafo) ...En el caso de inhabilitaciones temporarias y revocación de la habilitación, se deberá garantizar a los usuarios del sistema, el efectivo cumplimiento de las obligaciones contraídas y de los servicios ya contratados.

8. Donde dice:

Artículo 40. Reglamentación: La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigencia.

Debe decir:

Artículo 40. Reglamentación: La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigencia.

9. Donde dice:

Artículo 44. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

Debe decir:

Artículo 44. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Saludo a usted muy atentamente.

Nicolás A. Fernández.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Legislación General y de Turismo en la consideración del proyecto de ley en revisión por el cual se regulan los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido –STTC–, cuyo dictamen acompaña este informe y que se somete a la sanción definitiva de esta Honorable Cámara, habiendo tenido a la vista el proyecto de ley de la señora diputada Córdoba (expediente 80-D.-07) y el proyecto de ley del señor diputado Ferri (expediente 874-D.-06), ambos sobre régimen de Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, y el expediente 2-S.-07 del Honorable Senado de la Nación mediante el cual remite fe de erratas correspondiente a la sanción del proyecto de ley sobre regulación de los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (expediente 284-S.-06); han aceptado el espíritu de la sanción del Honorable Senado, así como el de sus antecedentes, y acuerdan en que resulta innecesario agregar otros conceptos a los expuestos en ellos.

Juan C. Díaz Roig.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Legislación General y de Turismo han considerado el proyecto de ley en revisión por el cual se regulan los Sistemas Turísticos de Tiempo

Compartido –STCC– y habiéndose tenido el expediente 284-S.-2006, Falcó, y por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

SISTEMA REGULATORIO DE LOS STTC

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1° – *Ambito de aplicación.* La presente ley regula los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), con independencia de la naturaleza de los derechos que se constituyan o transmitan y del régimen legal al que se encuentren sometidos los bienes que los integran.

Art. 2° – *Tipificación.* El Sistema Turístico de Tiempo Compartido debe integrarse con uno o más inmuebles, afectados a su uso periódico y por turnos para el alojamiento u hospedaje y para brindar otras prestaciones compatibles con su destino.

Art. 3° – *Definiciones.* A los fines de la presente ley se define como:

– *Sistema Turístico de Tiempo Compartido.* Es el previsto en el artículo 2°, en adelante STTC.

– *Usuario.* Es quien adquiere el derecho de uso periódico en un Sistema Turístico de Tiempo Compartido, por sí o por terceros.

– *Propietario.* Es el titular dominial de un inmueble, quien lo afecta total o parcialmente, al Sistema Turístico de Tiempo Compartido.

– *Emprendedor.* Es la persona física o jurídica propietaria o con justo título de disposición del inmueble, que constituye el STTC para comercializar períodos de disfrute y brindar a los usuarios las prestaciones que lo integran, por sí o por intermedio de terceros.

– *Vendedor.* Es la persona física o jurídica que, en nombre y representación del emprendedor, promueve y ofrece en venta períodos de uso en un STTC.

– *Revendedor.* Es la persona física o jurídica que, por sí o por cuenta y orden de un usuario intermedia en el mercado secundario para la comercialización de períodos de un STTC.

– *Administrador.* Es la persona física o jurídica, que tiene a su cargo la gestión y coordinación del mantenimiento y uso de los bienes que integran un STTC.

– *Red de intercambio.* Es la persona física o jurídica que intermedia entre la oferta y la demanda de períodos de los STTC, prestando servicios adicionales a usuarios.

– *Prestador.* Es la persona física o jurídica que comercializa STTC, y que de acuerdo al rol que ocupa en la comercialización del STTC responderá ante posibles conflictos que se susciten con los usuarios.

– *Período de uso.* Son las fechas que le corresponden a un usuario en un STTC. Su extensión puede estable-

cerse mediante las siguientes unidades de medidas, sin perjuicio de las que en el futuro determine la autoridad de aplicación:

1. *Unidad de medida temporal.* Es la extensión del período de uso contado en días, semanas o meses. La unidad de medida temporal puede ser determinada o determinable, de tal modo que:

– Si el uso corresponde durante las mismas fechas de los años calendarios sucesivos, dará lugar a un período temporal fijo.

– Si corresponde dentro de una temporada o entre determinadas fechas del año calendario, a elección del usuario y sujeto a disponibilidad, el período temporal será flotante.

2. *Unidad de medida por puntos.* Es aquella mediante la cual se adquieren derechos de uso canjeables y con equivalencias preestablecidas, entre un conjunto de prestaciones en diferentes unidades o STTC, con capacidad de alojamiento y turnos de extensión variables.

– *Establecimiento vacacional.* Es el bien inmueble o parte de él, incluidas sus unidades vacacionales y sus áreas comunes, afectado total o parcialmente a un STTC.

– *Unidad vacacional.* Es el departamento, suite, cabaña y en general toda unidad habitacional, que comprenda áreas de dormitorio, baño y espacios de ocupación exclusiva, que a su vez forme parte de un establecimiento afectado total o parcialmente al STTC.

– *Club vacacional.* Es la modalidad que asume el STTC cuando el período de uso, según se hubiese convenido en el contrato, se puede utilizar en diversas temporadas, en diferentes tipos de unidades, con capacidades de ocupación diversas, en fechas variables y en distintos establecimientos afectados total o parcialmente a un STTC.

CAPÍTULO II

De la autoridad de aplicación de los STTC

Art. 4° – *Autoridad de aplicación.* La Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación o el organismo que en el futuro la sustituya será autoridad de aplicación y ente fiscalizador de los STTC.

En lo que respecta a la defensa de los derechos de usuarios y consumidores, actuará como autoridad de aplicación la Subsecretaría de Defensa del Consumidor o el organismo que en el futuro la sustituya, que deberá instrumentar normas de procedimientos eficaces tendientes a la protección de los derechos del usuario de los STTC y a la prevención y solución de conflictos entre las partes intervinientes.

Estos organismos podrán suscribir convenios de cooperación, delegación y fiscalización solamente con organismos oficiales.

Art. 5° – *Facultades.* La autoridad de aplicación, por sí o a través del organismo en que ella delegue, queda

facultada a inspeccionar y verificar en todo el territorio nacional, el cumplimiento de las normas que regulen el STTC, sin perjuicio de la aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, y normas complementarias, a través de sus respectivas autoridades de aplicación. Para el desempeño de esa función podrá inspeccionar los libros y documentos de los responsables, levantar actas de comprobación de las infracciones, efectuar intimaciones, promover investigaciones, solicitar la documentación que considere necesaria, promover acciones judiciales, solicitar órdenes de allanamiento, requerir el auxilio de la fuerza pública y llevar adelante toda otra medida que sea necesaria a los fines del cumplimiento de la presente ley.

Art. 6° – *Registro. Inscripción.* Créase el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, que funcionará en el ámbito de la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación.

Los propietarios de los complejos o establecimientos vacacionales, los emprendedores, los administradores, los vendedores y revendedores, así como las redes de intercambio, previo al inicio de sus respectivas actividades, deberán inscribirse en aquel registro a cuyos efectos, los propietarios de los establecimientos vacacionales justificarán el cumplimiento de los requerimientos edilicios y funcionales acordes a su destino y categoría, y los prestadores cumplimentarán los recaudos de idoneidad y solvencia, adecuados a la actividad de que se trate, que fijará la autoridad de aplicación. Son requisitos para el ejercicio de dichas actividades, la inscripción en el registro previa habilitación otorgada por la autoridad de aplicación.

Art. 7° – *Denegatoria.* La autoridad de aplicación deberá denegar el otorgamiento de habilitaciones a:

- a) Quienes no puedan ejercer el comercio;
- b) Los fallidos por quiebra durante el período de inhabilitación dispuesto por la ley 24.522 y sus modificatorias;
- c) Los condenados con la accesoria de inhabilitación para ejercer cargos públicos; los condenados por hurto, robo, defraudación; cohecho, emisión de cheques sin fondos y delitos contra la fe pública; los condenados por delitos cometidos en la constitución, funcionamiento y liquidación de sociedades. En todos los casos hasta después de diez (10) años de cumplida la condena;
- d) Los funcionarios de la administración pública cuyo desempeño se relacione con el objeto de la sociedad, hasta dos (2) años desde el cese de sus funciones.

CAPÍTULO III

De la constitución del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 8° – *Afectación.* La constitución de un Sistema Turístico de Tiempo Compartido requiere la afectación

de uno o más inmuebles a la finalidad de aprovechamiento periódico y por turnos, la que deberá formalizarse mediante escritura pública.

Art. 9° – *Requisitos.* La escritura de constitución del STTC será otorgada por el emprendedor, debiendo prestar el consentimiento el titular del dominio del inmueble, cuando aquél no lo fuere. Los bienes deberán estar libres de gravámenes, restricciones e interdicciones y ni el emprendedor ni el propietario, en su caso, podrán tener anotaciones personales en los registros respectivos. Se exceptúan de lo dispuesto precedentemente los fideicomisos constituidos a favor de los futuros usuarios, cuando dichos bienes se encuentren en construcción y las hipotecas que garanticen obligaciones originadas en mutuos que estén destinados a la construcción de inmuebles, afectados a un STTC.

Art. 10. – *Contenido de la escritura.* La escritura de constitución hará constar la expresión de voluntad del emprendedor y del propietario en su caso, de afectar determinados bienes a un STTC y expresamente deberá contener:

a) Respecto de los bienes:

1. La descripción e identificación catastral y registral de los inmuebles.
2. El detalle de las unidades vacacionales, su capacidad y descripción de los espacios y cosas de uso común de los establecimientos, de conformidad al plano del proyecto de la obra aprobado por la autoridad competente.
3. La especificación de las unidades habitacionales y áreas comunes que se destinarán a los futuros usuarios, en caso de que el establecimiento fuera parcialmente afectado al STTC.
4. La acreditación del cumplimiento de los recaudos previos al inicio de la comercialización de inmuebles en construcción.
5. El procedimiento a seguir para la adición de unidades vacacionales y/o espacios y cosas de uso común y/o servicios no previstos en la escritura de constitución y fórmula para la determinación y corrección de las cuotas por gastos del sistema.
6. La constancia de la conformidad del acreedor hipotecario cuando el bien sobre el que se constituirá el STTC, estuviese gravado.
7. Las reglas aplicables a los supuestos de destrucción parcial o total y vetustez del o de los inmuebles.

b) Respecto de los usuarios:

1. La naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor de los futuros usuarios y, en caso que corresponda, plazo de duración.

2. La determinación de la cantidad, extensión y categorías de los períodos de uso, sean éstos expresados mediante unidades de medida temporales o por puntos y procedimiento para su modificación, respetando los derechos adquiridos por los usuarios.
 3. El procedimiento para solicitar disponibilidades para los usuarios de períodos de uso flotante y por puntos.
 4. Las reglas de utilización de las unidades vacacionales, de las cosas, espacios comunes y servicios y sanciones por su incumplimiento.
 5. El procedimiento para la transmisión de los derechos a los futuros usuarios, sin perjuicio de la aplicación de las normas que sean propias de su naturaleza o tipo.
 6. Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, éste no podrá exceder de un año, ni el mínimo de períodos podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del total de los períodos a comercializar.
 7. El reglamento de uso y administración de los inmuebles afectados al STTC.
- c) Respecto de la administración:
1. La forma de designación y remoción del administrador. Facultades, deberes y su remuneración.
 2. Los rubros que conforman los gastos del STTC o, en su caso, las reglas para su individualización.
 3. La indicación de los factores objetivos mediante los cuales se determinará la proporción de gastos correspondientes a cada usuario. Si se tratare de inmuebles en construcción, deberán consignarse las variaciones proporcionales a la habilitación de las distintas etapas de la obra. Si el emprendedor optare por ofrecer la prestación del servicio de administración y mantenimiento por el sistema de ajuste alzado relativo, deberá consignarse el plazo de vigencia, durante el cual no podrán aumentarse los montos, debiendo especificarse claramente los rubros no cubiertos y el sistema a utilizarse una vez expirado dicho plazo.
 4. El tiempo y forma en que deberán abonarse los gastos del STTC.
 5. La previsión para la formación y mantenimiento de un fondo de reserva para gastos imprevistos o extraordinarios, a los que deberán aportar todos los usuarios en forma proporcional a su contribución a los gastos ordinarios.
6. La individualización de aquellos servicios que requerirán pagos adicionales al momento de su utilización.
 7. Las normas que regirán ante el pago en mora de los gastos del sistema y sanciones para los morosos.
 8. El procedimiento a seguir para la modificación de la escritura de constitución del STTC.
 9. La constancia de encontrarse los bienes asegurados contra incendio y otros.
- Art. 11. – *Inscripción.* El título constitutivo deberá ser inscrito en el registro de la propiedad respectivo y en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, dependiente de la autoridad de aplicación de la presente ley, previo a todo anuncio, ofrecimiento o promoción comercial.
- Art. 12. – *Efectos de la constitución del STTC.* La inscripción del título constitutivo en el registro de la propiedad del inmueble competente determinará:
- a) La inhibición del emprendedor y en su caso del propietario, para apartarse de la destinación comprometida. Sin embargo, el emprendedor podrá comercializar los períodos de disfrute no enajenados, por otros sistemas de alojamiento turístico;
 - b) La oponibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, al acreedor hipotecario que consintiere la constitución del STTC y al que la conociere al tiempo de constituirse el gravamen, así como también a los sucesivos titulares de dominio o de otros derechos de cualquier naturaleza sobre los bienes afectados al STTC;
 - c) La intangibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, que no podrán ser alterados o disminuidos por sucesores particulares o universales, ni por terceros acreedores del propietario o del emprendedor, ni siquiera en caso de concurso o quiebra.
- Art. 13. – *Modificación de la escritura de constitución.* Toda modificación del título constitutivo deberá otorgarse mediante escritura pública, que también se inscribirá en los registros respectivos.
- Podrá realizarse por el emprendedor, con la conformidad del propietario en su caso. Podrá realizarse por los usuarios o con su intervención, sólo cuando así correspondiese a la naturaleza o tipo de derechos que se les hubiesen conferido por el régimen jurídico al que se encuentren sometidos los bienes, en cuyo caso el procedimiento para la modificación se regirá por las normas pertinentes.

CAPÍTULO IV

Del contrato de tiempo compartido

Art. 14. – *Concepto.* A los fines de la presente ley, se denomina contrato de tiempo compartido, independientemente del nombre o forma jurídica que se utilice, y del régimen jurídico a que se encuentren sometidos los bienes, a todo convenio escrito en virtud del cual una persona llamada emprendedor, por sí o a través de terceros, se obliga a proporcionar en forma periódica y durante un tiempo determinado, turnos de alojamiento u hospedaje, en una unidad vacacional con el mobiliario y enseres necesarios para su uso y goce y con las cosas y espacios comunes, en uno o varios establecimientos vacacionales, que constituyen un STTC, con la calidad, características y demás condiciones expresamente pactadas, a otra persona llamada usuario, quien a su vez se obliga a pagar un precio determinado en dinero a cambio de dichas prestaciones, además de obligarse a cubrir con la frecuencia convenida, los gastos de administración y mantenimiento correspondientes.

Art. 15. – *Contenido del contrato.* El contrato de tiempo compartido debe contener, bajo pena de nulidad y sin perjuicio de lo que corresponda a la naturaleza y tipo de derecho que se constituya o se transmita, como mínimo los siguientes datos, referencias y cláusulas:

- a) Nombres, domicilio, estado civil; nacionalidad, tipo y número de documento de identidad, de las personas físicas;
- b) Denominación y domicilio y sede de las personas jurídicas, acreditándose su existencia, inscripción en el registro correspondiente cuando fuera exigible y la representación de quienes comparecen por ella;
- c) En ambos casos, cuando se invoque representación, deberá acompañarse copia del documento que la acredite;
- d) Naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor del usuario y en caso de corresponder, su duración, que no podrá exceder el plazo de vigencia de la afectación de los bienes al STTC;
- e) Ubicación e identificación catastral y registral del o de los inmuebles en los que se suministraren los períodos de uso, con determinación expresa de si se encuentran afectados al STTC o en construcción, consignándose en este último caso, las fechas estimadas de conclusión de las distintas etapas de la obra;
- f) Plazo, condiciones y montos de los gravámenes que el propietario hubiese constituido sobre los bienes afectados al STTC, en los términos del artículo 9°;
- g) Identificación del tipo, capacidad y equipamiento de la unidad vacacional en que se alojará el usuario. Fecha estimada de habilitación si se encontrase en construcción;
- h) Determinación del o de los períodos vacacionales a los que podrá acceder el usuario, con indicación de si el o los turnos que le correspondieran se encuentren confirmados o estén sujetos a disponibilidad de espacio;
- i) Especificación de que se acompaña el reglamento de uso y administración, como anexo al contrato;
- j) Nombre y domicilio y sede, en su caso, del administrador;
- k) Proporción que corresponde al usuario para el pago de los gastos del STTC. Cuando se escogiese el procedimiento de ajuste alzado relativo, se consignará el monto estipulado y el plazo de vigencia;
- l) Constancia de que el STTC se encuentra constituido en los términos de la presente ley y de su anotación en los registros respectivos;
- m) Individualización de los seguros contra incendios y daños totales y parciales con que cuentan el o los establecimientos vacacionales afectados al STTC, así como los seguros de responsabilidad civil que amparan a los usuarios en su integridad física y sus pertenencias;
- n) Indicación de si el STTC cuenta con un programa interno de intercambio y si se encuentra afiliado a alguna red de intercambio, consignando en tal caso su nombre, domicilio y sede, en su caso. Si se suscribiera simultáneamente el contrato entre la red de intercambio y el futuro usuario, deberá dejarse constancia de la recepción de un ejemplar del mismo por éste;
- o) Precio y condiciones de pago. Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de los futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, se deberá hacer constar dicha circunstancia y el mecanismo a aplicarse, en caso de cumplirse la condición resolutoria, para la devolución de los créditos que se generen con más los intereses que correspondan. El plazo de devolución no podrá exceder los cinco (5) días hábiles;
- p) Indicación con caracteres destacados, de la facultad de arrepentimiento que se le confiere al usuario en el plazo de catorce (14) días para revocar su decisión de suscribir el contrato de tiempo compartido, aún cuando se hubiese celebrado previamente precontrato o reserva de compra;
- q) Compromiso del emprendedor de brindar una prestación equivalente o una compensación adecuada, si ello no fuera posible, y el derecho del usuario de rescindir el contrato, en el caso en que éste se viera impedido del uso y goce de las prestaciones vacacionales contratadas, por causas que le sean atribuibles a aquél. En caso

de optar el usuario por la rescisión, ésta será sin costo adicional y corresponderá devolución de los importes proporcionales correspondientes a la privación de uso;

- r) Derecho a rescisión sin costo para el usuario con devolución total de importes abonados más los intereses correspondientes en un plazo no mayor a los cinco días (5) hábiles de manifestada la voluntad de rescisión, cuando se hubiese excedido en más de seis (6) meses el plazo estimado para la finalización y habilitación de la obra;
- s) Derecho a rescisión establecido en el artículo 19 y los costos correspondientes;
- t) Indicación con caracteres destacados que indiquen: “Este contrato se encuentra regido por la ley número” y el número de la presente;
- u) Lugar y fecha de celebración.

Art. 16. – *Cláusulas abusivas.* Las cláusulas contractuales abusivas, no serán oponibles al usuario.

Art. 17. – *Precontratos.* Las reservas de compra de períodos vacacionales mediante las cuales el futuro usuario se obligue a suscribir un contrato de tiempo compartido, se realizarán en tantos ejemplares como partes intervengan, debiendo indicarse, bajo pena de nulidad, la fecha o plazo en que se suscribirá este último, que nunca podrá ser superior a los sesenta (60) días de la fecha de suscripción a la reserva.

Art. 18. – *Desistimiento.* El futuro usuario tendrá el derecho de revocar su aceptación en el precontrato o reserva de compra de períodos vacacionales, sin necesidad de expresión de causa, siempre que lo haga dentro de los catorce (14) días de su suscripción, mediante comunicación cursada por medio fehaciente.

Igual derecho tendrá a partir del otorgamiento del contrato de tiempo compartido. La facultad de arrepentimiento no puede ser renunciada ni dispensada y debe estar incluida en forma clara y notoria en el instrumento suscrito. El emprendedor o el vendedor en su caso, procederán a la devolución de los importes recibidos por todo concepto, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la comunicación.

Art. 19. – Sin perjuicio del derecho de revocación establecido en el artículo precedente, el usuario, en cualquier momento podrá resolver el contrato comunicando su voluntad a la otra parte de manera fehaciente y con treinta días de antelación. En caso de usar este derecho, el usuario perderá a favor de la otra parte todas las sumas efectivamente abonadas, cualquiera sea su monto. Si con ellas no se cubriere como mínimo el veinte por ciento (20%) del total de la operación, perderá también las cantidades comprometidas y aún pendientes de pago hasta completar dicho porcentaje, la que deberá pagar en los plazos y términos originalmente acordados. A partir de la notificación por el usuario, la otra parte podrá disponer de los bienes y/o derechos objeto del contrato.

Art. 20. – *Deberes del emprendedor.* Son deberes del emprendedor:

- a) Establecer el régimen de utilización y administración de las cosas y servicios que forman parte del STTC y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del administrador que hubiese designado;
- b) Habilitar un registro de transacciones que supervisará la autoridad de aplicación, en el que asentará, dentro de los diez (10) días de celebrado el contrato, los datos personales de los usuarios y su domicilio, períodos de uso, el o los establecimientos a que corresponden, tipo, capacidad y categoría de las unidades vacacionales. También deberá registrar en él los cambios de titularidad;
- c) Garantizar mediante un fideicomiso el uso de los futuros usuarios, en la oportunidad y condiciones comprometidas, cuando el o los establecimientos vacacionales del STTC se encuentren en construcción;
- d) Abonar las cuotas por gastos del sistema de las unidades no enajenadas cuando, por cualquier título, las ceda temporariamente a terceros. Abonar toda suma por gastos del sistema, que exceda el monto de la oferta cuando se hubiera optado por el sistema de ajuste alzado relativo.

Art. 21. – *Deberes de los usuarios.* Son deberes de los usuarios:

- a) Usar los bienes que constituyen el STTC conforme a su naturaleza y destino, sin alterarlos ni sustituirlos y sin impedir a otros usuarios de los turnos de alojamiento que les correspondan;
- b) Responder por los daños a la unidad vacacional, al establecimiento, o a sus áreas comunes, ocasionados por ellos. Sus acompañantes o las personas que hubieren autorizado, siempre que tales daños no fueran ocasionados por su uso normal y regular o por el mero transcurso del tiempo;
- c) Comunicar a la administración toda cesión temporal o definitiva de sus derechos, conforme a los procedimientos establecidos en el reglamento de uso;
- d) Abonar en tiempo y forma las cuotas por gastos del STTC y del fondo de reserva, así como todo gasto que pueda serle imputado particularmente. Para ejercer sus derechos el usuario deberá tener las cuentas al día.

Art. 22. – *Responsabilidades.* Sin perjuicio de otras normas que resulten aplicables, son solidariamente responsables con el emprendedor, por su falta de legitimación para transmitir o constituir los derechos emergentes del contrato de tiempo compartido:

- a) El vendedor;
- b) La red de intercambio.

La legitimación deberá valorarse al tiempo de la celebración del contrato de tiempo compartido, en el caso del vendedor, y al tiempo de la afiliación del emprendedor a la red de intercambio o de su renovación, si se tratare de ésta.

CAPÍTULO V

Art. 23. – *Designación del administrador.* La función de administrador puede ser ejercida por el propio emprendedor, o por un tercero designado por su sola voluntad hasta la fecha en que enajenare el 51 % de los derechos de propiedad. En tal caso ambos tendrán responsabilidad solidaria frente a los usuarios, por la debida gestión coordinación en el mantenimiento y uso de los bienes que integran el STTC. A partir de dicha fecha el administrador podrá ser designado o removido por los usuarios, sólo cuando los regímenes especiales que se hubieren adoptado les concedan tal facultad de acuerdo a los mecanismos que cada régimen adoptado establezca.

Art. 24. – *Administrador. Requisitos.* El administrador, podrá ser una persona física y/o jurídica y deberá constituir seguro de caución, aval bancario u otra garantía real a satisfacción de los usuarios por un monto no inferior al valor anual total de los gastos que se encuentren previsionados para el funcionamiento del complejo.

Art. 25. – *Administrador. Responsabilidad.* Sin perjuicio de las responsabilidades específicas que se establezcan en el reglamento del Sistema Turístico de Tiempo Compartido, el administrador responde ante los usuarios, por las consecuencias de la gestión de su administración.

Art. 26. – *Facultades y deberes.* El administrador tendrá las siguientes facultades y deberes, sin perjuicio de las establecidas en los regímenes legales específicos que se hubieren adoptado:

- a) Mantener el régimen de utilización de los bienes conforme a su destino y prestar o controlar las prestaciones convenidas entre el emprendedor y los usuarios, cumpliendo sus tareas con eficacia, diligencia y profesionalismo;
- b) Conservar los establecimientos, sus unidades vacacionales y los espacios y cosas de uso común, en condiciones adecuadas para facilitar a los usuarios el ejercicio de sus derechos de uso en la oportunidad y con las características y calidad contratadas;
- c) Proveer las solicitudes de disponibilidad de unidades vacacionales, preservando la igualdad de derechos de los usuarios y respetando las prioridades temporales de las reservaciones;
- d) Verificar las infracciones al reglamento de uso y aplicar las sanciones previstas en él;
- e) Incoar los recursos administrativos y acciones judiciales que correspondan;

- f) Llevar los libros de contabilidad que corresponda conforme a derecho;
- g) Confeccionar el presupuesto de recursos y gastos, dentro del término fijado en el reglamento de uso y administración cuando no se hubieran pactado la administración y el mantenimiento del STTC por ajuste alzado;
- h) Ejecutar el presupuesto de recursos y gastos, realizando la cobranza a los usuarios de las cuotas por gastos del sistema, fondo de reserva y todo otro cargo que correspondiere, así como también abonando con los fondos recaudados, los gastos devengados por la administración y el mantenimiento del STTC y a los fondos;
- i) Rendir cuentas al emprendedor y a los usuarios, conforme a liquidaciones de ingresos y gastos certificadas por contador público, salvo en el caso que se hubiere optado por aplicar el sistema de ajuste alzado relativo;
- j) Entregar toda la documentación referida al STTC y a los fondos existentes, al emprendedor o a quien éste indique, al cesar en su función.

Art. 27. – *Gastos de administración y mantenimiento.* Los gastos del sistema serán soportados por todos los usuarios conforme a criterios de proporcionalidad basados en factores objetivos, salvo en el supuesto previsto en el último párrafo del presente artículo. Los emprendedores contribuirán a solventarlos respecto de aquellos períodos de disfrute no enajenados, cuando los cedan temporalmente, por cualquier título que fuere. Estas previsiones no serán aplicables cuando el emprendedor o el administrador hubieran pactado la administración y mantenimiento del STTC por ajuste alzado relativo. En este caso los montos de las cuotas no podrán aumentarse, a excepción de los incrementos originados en rubros expresamente excluidos. Las cantidades que excedan el monto de la oferta serán soportadas por el emprendedor o el administrador, en su caso, según corresponda.

Art. 28. – *Cobro ejecutivo.* El certificado emanado del administrador en el que conste la deuda por gastos del sistema, los rubros que la componen y el plazo para abonarla, constituirá título suficiente para accionar contra el usuario moroso por la vía ejecutiva, o en defecto de ella, conforme la más breve que prevean las normas procesales, previa intimación fehaciente por el plazo que se estipule en el reglamento de administración.

CAPÍTULO VI

De la comercialización y la publicidad de los STTC

Art. 29. – *Deber de información.* Los emprendedores, administradores, vendedores, revendedores y redes de intercambio, deben suministrar, con certeza y objetividad, información veraz, eficaz y suficiente, las características de los bienes que integran el STTC

y de las prestaciones que ofrecen, detallando el tipo y alcances de los derechos que se transmiten o constituyen, según sea la actividad de que se trate, y demás condiciones de comercialización.

Art. 30. – *Promociones.* Las personas físicas o jurídicas que para la captación de potenciales usuarios ofrezcan regalos, premios, participación en sorteos, cupones, chequeras o cualquier documento representativo de derechos de alojamiento, estadías o viajes, ya sea en entrevistas individuales o grupales, telemarketing, medios gráficos o electrónicos u otros, deben:

- a) Indicar por el mismo medio que la finalidad de la promoción es venderles el STTC;
- b) Especificar claramente la verdadera naturaleza, valor, especie y/o dimensiones de los premios y/o regalos ofrecidos, así como las condiciones, costos, limitaciones y/o restricciones para acceder a los mismos;
- c) Precisar en la primera comunicación, por cualquier medio que ésta se realice, el objeto, características y el tiempo real de duración de la entrevista, cuando ésta sea la condición para recibir el premio, regalo y/o participar en sorteos;
- d) Entregar los premios y/o regalos en el momento de la presentación o dentro de los veinte (20) días de realizada la misma, informando si existen costos no cubiertos en razón de traslados u otros;
- e) Abstenerse de imponer procedimientos exageradamente onerosos o impedimentos que tengan por objeto hacer desistir al potencial usuario, del premio, regalo o sorteo.

Art. 31. – *Documento informativo.* Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC, deberá editar un documento informativo que tendrá el carácter de oferta vinculante, para ser entregado sin cargo a quien solicite información y a los potenciales usuarios en la primera entrevista. En el documento, cómo mínimo, se precisará:

- a) La identificación y domicilio del emprendedor y de toda persona física o jurídica que intervenga profesionalmente en la comercialización de los derechos en los STTC;
- b) La naturaleza real o personal de los derechos que se ofrecen y su duración;
- c) Los datos de inscripción del STTC de que se trate en los registros respectivos, con expresión de la titularidad y las cargas y con aclaración que pueden ser consultados a los fines de conocer la situación jurídica de los bienes afectados, así como el íntegro contenido del instrumento de afectación;
- d) Si el o los inmuebles afectados al STTC se encuentran construidos y en funcionamiento

o en construcción. En este último caso, fecha límite para su terminación y habilitación y derecho a rescisión sin costo para el usuario con devolución total de importes abonados más los intereses correspondientes en un plazo no mayor a los cinco días (5) hábiles de manifestada la voluntad de rescisión, cuando se hubiese excedido en más de seis (6) meses el plazo estimado para la finalización y habilitación de la obra;

- e) Descripción precisa del o de los bienes sobre los que se ha constituido el STTC y de su ubicación;
- f) Servicios e instalaciones de uso común a las que el futuro usuario podrá acceder, condiciones para el acceso y, en su caso, los costos y las bases para su determinación;
- g) Las prestaciones que el usuario podrá disfrutar y condiciones de uso de las mismas;
- h) El precio y duración del período de uso mínimo. Importe de la primera cuota a abonarse por gastos de administración y mantenimiento del sistema o su estimación y el procedimiento para el cálculo de las cuotas futuras;
- i) La identificación y el domicilio del administrador;
- j) La información del derecho de desistimiento a favor del adquirente, con transcripción del texto del artículo 15, incisos q), r) y s); artículos 18 y 19 y asimismo, con indicación de la persona y domicilio al que deberá comunicarse el desistimiento en caso de ejercitarse el mismo;
- k) La identificación y el domicilio de la red de intercambio a que se encuentre afiliado el STTC y consecuentemente, la posibilidad de suscribir contrato con ésta, haciendo constar la cuota a abonarse como socio en el programa de intercambio, su periodicidad y las tasas de intercambio correspondientes.

Art. 32. – *Publicidad.* Las precisiones formuladas por el emprendedor, los vendedores, revendedores, prestadores y las redes de intercambio en anuncios, folletos, circulares u otros medios de difusión gráfica o electrónica, obligan a éstos y se tienen por incluidas en los contratos de tiempo compartido. Cuando los bienes afectados a un STTC se encuentren en construcción, toda publicidad referida a ellos deberá hacerse constar expresamente.

Art. 33. – *Lealtad comercial.* Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC no podrá recurrir a presiones, al acosamiento y manipuleo del potencial usuario, alentando sus motivaciones de compra con argumentos y aseveraciones realistas, no ilusorias, que no se presten a dobles interpretaciones o que contengan falsas promesas, ocultamientos o engaños. Los argumentos de venta, orales o escritos, deberán

ser coincidentes con los contenidos del contrato de tiempo compartido.

Art. 34. – *Comercialización de los STTC en el exterior.* Los STTC ubicados en el exterior podrán comercializarse en la República Argentina, previa autorización y registración, debiendo el emprendedor y el propietario en su caso, acreditar ante la autoridad de aplicación:

- a) Su existencia legal, sus derechos sobre el o los establecimientos vacacionales, las condiciones necesarias para su comercialización en el Sistema Turístico de Tiempo Compartido y los poderes de su representante legal;
- b) Que el vendedor se encuentra inscrito en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido que por esta ley se crea;
- c) Que el o los establecimientos vacacionales a comercializar, se encuentran construidos, en operación y adheridos a alguna red internacional de intercambios.

CAPÍTULO VII

De la instancia arbitral

Art. 35. – *Tribunal arbitral.* Para la resolución de conflictos que pudieren suscitarse entre los usuarios y los prestadores de los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), será de aplicación el Sistema Nacional de Arbitraje de Consumo (SNAC), perteneciente a la órbita de la Subsecretaría de Defensa del Consumidor de la Secretaría de Coordinación Técnica del Ministerio de Economía y Producción, en su carácter de autoridad de aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, normas concordantes y complementarias. Dicho sistema extrajudicial y voluntario atenderá y resolverá aquellos casos en los que pueda existir alguna violación a los derechos emanados de la ley 24.240, de defensa del consumidor.

Las asociaciones de consumidores y cámaras empresarias podrán ser invitadas para que integren los tribunales arbitrales, conforme al artículo 59 de la ley 24.240.

Art. 36. – *Adhesión.* Quienes adhieran al sistema de arbitraje deberán manifestarle expresamente en oportunidad de inscribirse en el registro que se crea por el artículo 6° de la presente ley. Dicha aceptación, se hará constar en el contrato de suscripto entre el prestador y el usuario; la nómina de prestadores adheridos a la instancia arbitral, serán publicadas cada año en el Boletín Oficial de la República Argentina a cargo de la Cámara Argentina de Tiempo Compartido. Se tendrá por no convenido el sometimiento de consumidores y usuarios a cualquier arbitraje cuando no lo hayan aceptado antes del nacimiento del conflicto.

CAPÍTULO VIII

De las sanciones

Art. 37. – *Actuaciones administrativas.* La autoridad de aplicación podrá iniciar actuaciones administrativas

en caso de presuntas infracciones a esta ley, sus normas reglamentarias y resoluciones que en consecuencia se dicten, de oficio o por denuncia firmada y fundada, de quien invocare un interés legítimo o actuare en defensa de un interés general de los usuarios.

Art. 38. – *Procedimiento.* Las sanciones se aplicarán previo sumario, si no se hubiere acordado la instancia arbitral. Se citará al sumariado concediéndole un plazo de diez (10) días hábiles, que podrán ampliarse a veinte (20) días hábiles cuando razones de distancia o complejidad así lo aconsejen, para que presente su defensa y ofrezca las pruebas pertinentes. La autoridad de aplicación podrá disponer medidas de prueba para mejor proveer, en cualquier estado del procedimiento.

Toda notificación deberá efectuarse personalmente o por cualquier otro medio fehaciente. En este último caso serán válidas las que se efectúen en el domicilio constituido por el responsable en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido.

Art. 39. – *Recursos.* Contra las resoluciones recaídas en los sumarios administrativos, podrá interponerse un recurso directo ante la autoridad judicial competente en la materia de la jurisdicción respectiva.

Art. 40. – *Prescripción.* Las acciones por infracción a las leyes, decretos y resoluciones que rijan la prestación de los servicios de tiempo compartido, prescribirán a los dos (2) años, contados desde la fecha de comisión de la infracción.

Art. 41. – *Sanciones.* Sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pueda corresponder, los infractores a las disposiciones de la presente ley ya las disposiciones que la reglamenten, serán pasibles de las siguientes sanciones:

- a) Multa; desde pesos dos mil (\$2.000) hasta pesos un millón (\$1.000.000), montos que podrán ser modificados por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Inhabilitación temporaria;
- c) Revocación de la habilitación.

En el caso de inhabilitaciones temporarias y/o revocación de la habilitación, se deberá garantizar a los usuarios del sistema, el efectivo cumplimiento de las obligaciones contraídas y de los servicios ya contratados.

La habilitación podrá ser revocada, además, si se constatare alguna causa sobreviniente de las enumeradas en el artículo 7°.

CAPÍTULO IX

De la extinción del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 42. – *Extinción.* La extinción del STTC y consecuentemente la desafectación de los bienes, operará:

- a) Por vencimiento del plazo de afectación al STTC previsto en la escritura de constitución;

- b) En cualquier momento, cuando no se hubieran producido enajenaciones, o se hubiera rescindido la totalidad de los contratos, lo que se hará constar en escritura pública;
- c) Cuando habiéndose cumplido la condición resolutoria prevista en el artículo 10, inciso b), apartado 6, el emprendedor revoque los derechos que hubiere enajenado mediante declaración de voluntad, manifestada en escritura pública, dentro de los treinta (30) días de vencido el plazo establecido en la escritura de constitución del STTC;
- d) Por destrucción o vetustez.

CAPÍTULO X

Disposiciones complementarias

Art. 43. – *Reglamentación.* La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigencia.

Art. 44. – *Orden público.* La presente ley y sus normas reglamentarias, son complementarias del Código Civil y se consideran de orden público a todos sus efectos.

Art. 45. – *Adecuación.* Los emprendedores y propietarios de inmuebles, que a la fecha de la vigencia de la presente ley, hubieran iniciado su comercialización bajo el STTC, tendrán un (1) año de plazo a partir de la publicación de la pertinente reglamentación, para adecuarse a lo establecido en la presente ley.

Art. 46. – *Contratos anteriores.* Los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley o dentro del plazo referido en el artículo 42, se regirán por sus propios términos, hasta el vencimiento del plazo establecido en el citado artículo 42, no pudiendo invocarse sus disposiciones cuando se opongan a los derechos y beneficios que expresa o implícitamente en esta ley se reconocen.

Art. 47. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Sala de la comisión, 19 de febrero de 2008.

Leonardo A. Gorbacz. – Verónica C. Benas.

INFORME

Honorable Cámara:

Los sistemas turísticos de tiempo compartido presentan una realidad compleja, con soluciones fácticas y jurídicas muy diversas.

A nivel nacional e internacional, los juristas concuerdan en la necesidad de legislar especialmente para aprovechar toda la riqueza que encierra la propia complejidad del “tiempo compartido” en todas sus variantes, mediante una normativa clara que otorgue a los usuarios del sistema de seguridad jurídica y económica.

Han sido y son innumerables los problemas de los usuarios, en donde no queda claro si la inversión en un STTC le otorga al comprador un derecho real, personal

o societario. Los usuarios tampoco tienen claro cuáles son los derechos y facultades que los asisten ante casos de incumplimiento relacionados con lo establecido en el contrato.

Dado que en la realidad de este negocio aparecen diversos actores así como también innumerables variables relacionadas con el tipo de unidad funcional, el período a usufructuar las mismas, los servicios, etcétera, se hace necesario brindarle al STTC un marco jurídico adecuado, protector y flexible que le otorgue seguridad a la constitución y comercialización del llamado “tiempo compartido”. Al mismo tiempo es imperativo defender al consumidor que es el eslabón más importante dentro de la actividad turística.

Es por todos conocido que si bien la actividad tuvo su “auge” en los años 90, ha decaído notablemente en la actualidad. Y ello, producto del descrédito ganado a través de innumerables estafas a los usuarios que le ha otorgado a esta actividad el triste mérito de estar entre las primeras causales de quejas ante las organizaciones de defensa del consumidor.

No ha sido el sistema en sí mismo el que ha ido en contra de este tipo de modalidad vacacional, sino que lo han sido los empresarios inescrupulosos, una modalidad perversa de comercialización y la falta de una legislación que regule la actividad y proteja a los usuarios.

Este estado de situación impone debatir y consensuar una normativa que regule la actividad, con especial atención en resolver los problemas que han surgido en la práctica para evitar que se repitan. Ello no ha sucedido con el proyecto que ha venido con media sanción del Senado y ese déficit se refleja claramente en el texto del dictamen de mayoría el cual no representa una solución de fondo sino un mero maquillaje destinado probablemente a relanzar una actividad generando una falsa expectativa de seguridad que verdaderamente no se está garantizando.

Por las razones expuestas precedentemente es que presentamos el siguiente dictamen de minoría.

Leonardo A. Gorbacz.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Martín. – Señor presidente: en realidad es para hacer una aclaración, ya que se produjo un inconveniente técnico. En las dos últimas votaciones en general me pronuncié por la afirmativa en los dos proyectos en consideración, por lo que solicito que quede registro de tal circunstancia.

Sr. Presidente (Fellner). – Así se consignará, señora diputada.

Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Salim. – Señor presidente: como todo debut, ésta es una situación que me pone un poco tenso.

Estoy debutando como presidente de la Comisión de Turismo y me toca tratar el sistema turístico de tiempo compartido.

Se trata de un proyecto que data de mucho tiempo en la Cámara. Lo han tratado asesores, diputados y también fue debatido en el Senado de la Nación. La gran mayoría está en conocimiento del contenido de este proyecto y por ello y dado lo avanzado de la hora y el cansancio que seguramente tiene la mayoría de los señores diputados, voy a tratar de sintetizar y ser lo más breve posible.

Haré una introducción sobre el tema para luego compartir el tiempo del que dispongo con el señor diputado Díaz Roig para que haga una evaluación vinculada con aspectos jurídicos.

A principios de los años 70 este fenómeno se extendió a lo largo y ancho del estado de Florida, en los Estados Unidos de América. En las últimas tres décadas, el turismo de tiempo compartido se ha desarrollado vigorosamente, habiéndose convertido en una industria global en la que cinco mil establecimientos, ubicados en más de cien países, proporcionan servicios a más de 3,5 millones de familias en el mundo.

En la República Argentina más de cien mil familias han adoptado esta modalidad y se estima que el mercado potencial alcanzaría los 3 millones de usuarios.

Como el turismo se ha transformado en un poderoso promotor del desarrollo económico, social y cultural, uno de los grandes objetivos del gobierno nacional es la creación de fuentes de trabajo como estrategia de inclusión social. En esta línea se ha perfilado el desafío de transformar a la Argentina en un destino competitivo de excepción en cuanto a calidad, jerarquía y originalidad de su oferta. Se ha generado una apuesta fuerte para lograr esos objetivos, tanto desde el gobierno nacional como desde los sectores privados involucrados en esta actividad.

Somos conscientes de la ausencia de una legislación específica que regule la materia, a pesar de los distintos esfuerzos legislativos que se vienen realizando desde hace diecisiete

años. Esta ausencia, entonces, debe subsanarse mediante la pronta sanción de un marco regulatorio que venga a llenar el vacío legal hasta hoy existente y a brindar certeza y confiabilidad a los vínculos contractuales emergentes del sistema turístico de tiempo compartido, en beneficio de quienes disfrutan, trabajan e invierten en él. A la vez, se trata de propiciar nuevas corrientes de emprendedores que puedan planificar sus inversiones en un marco de seguridad jurídica que sirva para multiplicar la oferta turística de nuestro país.

Luego de la reunión conjunta mantenida el último 19 de febrero por el pleno de las dos comisiones involucradas, no quedaron dudas en cuanto a que se debe regular la actividad. Podemos mantener diferencias sobre aspectos formales de la sanción del Senado, pero no sobre la necesidad de dar una solución de fondo sin más dilaciones y sin perder otras oportunidades de inversión, como viene ocurriendo desde hace larga data.

La mayor preocupación en torno de la protección de los derechos de los usuarios está expresamente contemplada en los propios artículos de este proyecto, sin que ello implique menoscabo alguno a la ley madre en la materia, la 24.240 de Defensa del Consumidor.

Todas las leyes son siempre perfectibles. No sólo a través de su complementación por la reglamentación que realice oportunamente el Poder Ejecutivo sino, también por eventuales necesidades que presente la puesta en práctica del sistema legal y la necesidad de adaptarse a nuevas situaciones. Ello debe estar siempre presente pues, de lo contrario, debería regularse una materia no en forma general sino conforme a cada caso particular y sería pretender que las leyes sean rígidas e inflexibles en relación con los hechos de la realidad.

Por todo lo expuesto y por las consideraciones que también expondrá el señor diputado Díaz Roig, con quien comparto mi tiempo, invito a los señores legisladores a acompañar la aprobación del dictamen de mayoría recaído en el expediente 284-S.-2006.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

Sr. Díaz Roig. – Señor presidente: tal como lo acaba de señalar el señor diputado proepi-

nante, éste es un tema que en su momento fue ampliamente debatido tanto en las comisiones como en el recinto.

En lo que respecta al proyecto en sí quisiera clasificar los temas en debate en dos aspectos; lo haré *brevitatis causae* por el pedido que nos han efectuado en el sentido de limitar las exposiciones. Algunos errores han sido salvados en la fe de erratas que acompaña la sanción del Senado, que forma parte del actual despacho; por lo tanto, resulta superfluo abundar en tales consideraciones, pues se trata de cuestiones de índole terminológica y gramatical que oportunamente hicieron imposible la sanción del proyecto.

Existe un segundo grupo de observaciones que obedecen a la forma en que encaramos el tema en debate, es decir, si discutimos acerca del sistema de tiempo compartido o sobre la cuestión de los derechos de los usuarios.

De hecho, hoy en nuestro país hay acciones del turismo de tiempo compartido que no están reguladas; entonces, lógicamente aparecen grandes problemas –como ha ocurrido en todo este tiempo– para los usuarios.

Según volquemos la cuestión fundamental en el análisis del régimen de tiempo compartido o en el debate de lo relativo a los intereses del derecho del usuario, deberemos dilucidar la primera cuestión que se formuló, o sea si el órgano competente es la Secretaría de Turismo o la Subsecretaría de Defensa del Consumidor.

Nosotros entendemos que la cuestión fundamental es definir el sistema de tiempo compartido, pues de lo contrario no habrá derechos del consumidor. Se han formulado diversas observaciones como si en esta norma hubiera una desprotección de los derechos del consumidor.

Ello no es así, porque el artículo 21 del proyecto expresa el plexo normativo a partir del cual deben interpretarse todos los conflictos que pudiera haber, y ese artículo se remite a otras normas aplicables a la cuestión. Sencillamente, tales normas son el Código Civil, el Código de Comercio y la ley 24.240 de Defensa del Consumidor, que además expresamente está referenciada en el artículo 32 del proyecto.

Por lo tanto, no advertimos que las diferentes observaciones formuladas en defensa de los derechos del consumidor tengan la enverga-

dura necesaria para producir el efecto de no sancionar un proyecto que está dando vueltas desde hace más de cuatro años entre la Cámara de Diputados y el Senado de la Nación, lo cual evidentemente ha frenado la posibilidad de que utilicemos acabadamente estos beneficios que el turismo internacional –que usa muchísimo esta herramienta– otorga al país.

Por último, la norma es perfectible; a veces lo ideal es enemigo de lo posible. Sinceramente, creemos que este proyecto de ley servirá para fomentar el turismo. Además, ya se han salvado los errores fundamentales y están protegidos los derechos de los consumidores. En consecuencia, no existe motivo alguno para no sancionarlo.

Les pido que lean el mensaje firmado por el entonces presidente Kirchner, que fundamenta políticamente la iniciativa con absoluta precisión encuadrando de manera exacta lo que está en juego. El Poder Ejecutivo nacional espera de nosotros que sancionemos esta ley. Si no lo hacemos, el tema volverá al Senado, como en los años anteriores, y seguiremos teniendo a los consumidores en el peor de los desamparos, que es no tener una norma. Esto es lo que ha venido sufriendo nuestro país en seis años.

Consideramos que el artículo 21 establece expresamente “sin perjuicio de otras normas que resulten aplicables”, y esas otras normas no son sino el Código Civil, el Código de Comercio y, obviamente, la ley 24.240 de defensa del consumidor.

Por lo tanto, pedimos que nos acompañen en la sanción de esta ley largamente esperada por el sector del turismo, que será una herramienta útil en este proyecto en el que procuramos el crecimiento, el desarrollo y la grandeza de nuestra Nación, porque ésa es la única forma de alcanzar la felicidad de nuestro pueblo, redistribuyendo la riqueza. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

Sr. Gorbacz. – Señor presidente: me han pedido ser breve y comparto tal necesidad dado lo avanzado de la hora.

Voy a tratar de explicar por qué no vamos a acompañar este proyecto y hemos presentado como alternativa un dictamen de minoría.

Compartimos la necesidad de que se regule un sistema como el de tiempo compartido que

hace muchos años que funciona y ha tenido innumerables quejas, y en algún momento ha batido récord de denuncias ante los organismos de defensa del consumidor. Cuando uno aprueba un proyecto vota su contenido y no el título. De modo que no alcanza con que el título diga “regulación de los sistemas turísticos de tiempo compartido”, si cuando se lee y analiza se advierte que dicha regulación, lejos de evitar los problemas que hubo hasta ahora, lo que hace es proteger a las empresas para que no sigan teniendo inconvenientes o contribuir a la litigiosidad, porque es una norma que efectivamente termina colisionando con las otras que menciona, como la Ley de Defensa del Consumidor.

La mitad de los señores diputados presentes ingresaron el 10 de diciembre del año pasado y no estuvieron en el tratamiento de esta norma en el recinto. Recuerdo que oportunamente se votó la vuelta a comisión de esta iniciativa porque se advirtió que tenía muchas falencias de forma y de fondo. Suficiente prueba de ello es la nota que figura en el orden del día a continuación del dictamen de mayoría, que contiene una fe de erratas de siete u ocho puntos en la que señala que el artículo tal donde dice tal cosa debería decir tal otra. Si bien esta nota puede salvar la cuestión formal, es una clara demostración de que ha habido dificultades en la elaboración y aprobación de este proyecto por parte del Senado. La vuelta a comisión se aprobó no porque yo la propuse, sino porque otros diputados de los distintos bloques, incluso del oficialismo, insistieron. Sin embargo, hoy tenemos en tratamiento ese mismo proyecto sin ninguna modificación. Se ha argumentado que de modificarse, debería volver al Senado y caducaría, lo cual implicaría una pérdida de tiempo porque habría que comenzar nuevamente todo el proceso. Entre tener una norma mala y no tenerla prefiero la segunda alternativa. Estoy convencido de que sin esta norma, como estábamos ahora con la Ley de Defensa del Consumidor, los usuarios estarían un poco mejor que lo que estarán a partir de la aprobación de esta iniciativa.

Los señores diputados que han trabajado en este tema tuvieron la mejor buena voluntad para regular el sistema en beneficio de los usuarios y los consumidores, pero la verdad –lo dije el año pasado y lo reitero ahora– es que ha sido

elaborado por la correspondiente cámara empresaria. Esto no lo digo yo; cualquiera que entre a Internet podrá leer las declaraciones de la Cámara de Tiempo Compartido donde reconoce que es una norma no sólo elaborada por ella sino también apoyada por el Poder Ejecutivo, y que ha llegado a esta Cámara para su tratamiento sin ninguna modificación.

No está mal que una cámara empresaria proponga una regulación del área en que trabaja, pero es una norma renga si solamente está elaborada por ella y no tiene en cuenta la opinión de los consumidores. Reitero que este proyecto ni siquiera fue tratado en la Comisión de Defensa del Consumidor. Evidentemente, esto se nota en el texto, no sólo por lo que se dijo recién en relación con que la autoridad de aplicación es la Secretaría de Turismo y salvo lateralmente no aparece la Subsecretaría de Defensa del Consumidor, sino que en el artículo 4° se plantea que la autoridad de aplicación, o sea la Secretaría de Turismo, debe instrumentar normas de procedimientos eficaces tendientes a la protección de los derechos del usuario de los sistemas de tiempo compartido y a la prevención y solución de conflictos entre las partes intervinientes, y luego continúa señalando que a tal efecto, se podrán suscribir convenios de cooperación, delegación y fiscalización. Se trata de convenios que ni siquiera aclara que deban ser suscritos con organismos públicos, con lo cual la delegación de esas tareas debería recaer en agentes privados o en la propia cámara empresarial que es la que pretendemos controlar con esta norma.

Si uno compara esta ley con la de defensa del consumidor advierte que es un retroceso por lo menos desde la perspectiva del usuario. En el artículo 21 del proyecto de ley se plantea una responsabilidad limitada al señalar: “...son solidariamente responsables con el emprendedor, por su falta de legitimación para transmitir o constituir los derechos emergentes del contrato de tiempo compartido: a) El vendedor hasta el monto total que hubiere percibido por su intermediación en la operación de que se trate. El inciso b) dice: “La red de intercambio, hasta el monto total percibido...”. Es decir que plantea una responsabilidad limitada cuando claramente el artículo 40 de la ley 24.240, de defensa del consumidor, establece que la responsabilidad

es solidaria. O sea que tenemos responsabilidad solidaria en la Ley de Defensa del Consumidor y responsabilidad limitada en la ley de regulación del sistema de tiempo compartido.

Luego, un tema que no es menor es el del administrador y las expensas. Cuando uno compra un departamento debe pagar las expensas; pero uno forma parte de un consorcio y por lo tanto puede discutir el valor de éstas y puede echar al administrador o nombrar a otro. Sin embargo, este proyecto plantea que únicamente cuando los regímenes así lo establezcan el administrador puede ser removido o designado por los usuarios. De manera que podría ocurrir que alguno contrate un sistema de esta naturaleza, pague todas las cuotas correspondientes y en algún momento aparezca una expensa extraordinaria de un monto exorbitante y uno pierda la posibilidad de ejercer su derecho, tal como lo contempla el proyecto. Uno no tiene cómo echar al administrador o cómo manifestar su desacuerdo frente al monto de las expensas. Además, como no se puede salir en cualquier momento del contrato, se sigue acumulando deuda e incluso se podría tener que responder con el resto del patrimonio. Hasta tal punto es pernicioso este proyecto en cuanto a los derechos del consumidor.

Por otra parte, también en cuanto a las expensas, este proyecto plantea el cobro ejecutivo, el cual está previsto para muy pocas circunstancias. Ni siquiera se lo utiliza para el caso de deuda con tarjeta de crédito. Si uno pone la lupa en esta iniciativa, se va a dar cuenta claramente de los intereses que pretende defender.

El artículo 37 señala que “las acciones por infracción a las leyes, decretos y resoluciones que rijan la prestación de los servicios de tiempo compartido, prescribirán a los dos años.” Por su parte, el artículo 50 de la Ley de Defensa del Consumidor establece que “las acciones y sanciones emergentes de la presente ley prescribirán en el término de tres años.” Es decir que para defender a los usuarios de tiempo compartido reducimos en un año el tiempo de prescripción a las infracciones que pudieran cometer las empresas o vendedores.

Por último, el tema de la rescisión es a nuestro juicio el más importante porque por un lado el proyecto prevé un plazo muy breve para el arrepentimiento, que es de cinco días a partir de

la suscripción del contrato, contradictoriamente con el que establece otro artículo, que es de siete días y muy inferior a los catorce días fijados por la Comunidad Económica Europea en la directiva 94/47.

Por otra parte, el proyecto plantea algo muy curioso: cuando uno firma un contrato o hace una reserva y se arrepiente dentro de los cinco días, le devuelven el dinero a los treinta días. Me pregunto lo siguiente: si está claro que todavía el contrato no está firme porque existe un plazo de cinco días para el arrepentimiento, ¿por qué hay que esperar treinta días para que le devuelvan el dinero? Incluso en esta directiva número 94 la Comunidad Económica Europea, que ha estudiado este tema, plantea que ni siquiera se admiten los pagos anticipados. Lo que es peor, este proyecto no prevé la posibilidad de rescisión fuera de ese plazo de cinco días. Por lo tanto, termina sucediendo lo que expliqué antes con el ejemplo de las expensas, es decir, que uno puede terminar atado de por vida, con la única posibilidad de salir mediante un juicio ruinoso para los usuarios. Por eso, en nuestro dictamen planteamos la posibilidad de rescisión, tomándola de un proyecto del senador Falco.

Para terminar, quiero comentar que como efectivamente coincido con los miembros informantes en que éste es un sistema que ha tenido muchos problemas y por eso necesita regulación, pedí por nota a la Subsecretaría de Defensa del Consumidor que me explicara cuáles habían sido las quejas. En una nota formal de la Dirección de Defensa del Consumidor me plantearon tres cuestiones centrales en las que han tenido problemas: en primer lugar, los mecanismos de venta compulsivos, y entiendo que en ese aspecto este proyecto mejora la situación.

En segundo lugar, lo que acabo de decir, los problemas de rescisión del contrato por arrepentimiento o imposibilidad de pago por parte del consumidor. Por lo general no se prevé la facultad rescisoria del comprador, y en el mejor de los casos éste debe resarcir sumas importantes para dar de baja al contrato.

Lo plantea la propia Ley de Defensa del Consumidor. Nosotros, en lugar de basarnos en la experiencia que existe para regular un sistema y que no sigan habiendo, estos problemas, terminamos aprobando, a mi juicio a las apuradas,

el mismo proyecto que el año pasado votamos mayoritariamente para que vuelva a comisión.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Ferro. – Señor presidente: el espíritu del bloque de la Coalición Cívica era acompañar favorablemente el proyecto, entendiendo las necesidades de regulación de un mecanismo moderno de desarrollo de la actividad turística, que en los últimos veinticinco o treinta años se ha expandido en el país sin ningún tipo de normativa. Esa circunstancia dio lugar a todo tipo de abuso y de aprovechamiento por parte de sectores inescrupulosos que generaron en primer lugar el descrédito del sistema.

En segundo lugar, como se recordaba aquí hace un momento, ésta ha sido una de las actividades que mayor cantidad de reclamos ha tenido en los organismos de defensa del consumidor, junto con las comunicaciones telefónicas.

Lamentablemente, la intransigencia del bloque mayoritario para aceptar la posibilidad de modificar el texto nos ha impedido hacerlo.

Cuando hace un momento se discutía el proyecto de ley de identificación del binomio madre-hijo, se decía que estábamos en presencia de una legislación brillante, y yo creo que esa legislación brillante fue por la permeabilidad que se encontró en las autoridades de la Comisiones de Salud y de Legislación General para recoger las iniciativas de los distintos bloques y así mejorar la propuesta oficial.

Lamentablemente, ésta no ha sido la circunstancia en este proyecto, pero no lo fue no sólo en este momento. Aquí se recordó que el proyecto fue debatido el 26 de mayo del año pasado en esta misma Cámara. Una señora diputada, a la que todos reconocemos por sus calidades y cualidades, la señora diputada Camaño, propuso que el tema volviera a comisión para solucionar los “gruesos errores” que el proyecto contenía.

El proyecto volvió a comisión y la mayoría del bloque del Frente para la Victoria entendió que las razones eran atendibles y votó favorablemente esa moción. Pero después de ocho meses en la Comisión de Turismo no se le introdujo ninguna modificación, y lo peor del caso es que la semana pasada, en ocasión de una reunión conjunta de las comisiones de Legislación Ge-

neral y de Turismo, el presidente de la Comisión de Turismo tuvo la franqueza de decir –yo se la reconóci en la misma reunión de comisión– que ponía a consideración el tema pero que no se le podía introducir ninguna modificación porque de lo contrario el proyecto caería.

Otro señor diputado, también reconocido por todos por sus condiciones, el señor diputado Recalde, admitió luego de la participación en la reunión de comisión, que el proyecto adolecía de algunas deficiencias que era menester corregir, pero que lamentablemente era mejor tener esto antes que no tener nada.

Como sabemos que no hay permeabilidad, porque así se ha manifestado, nos vemos obligados a votar en contra, salvo que se acepte que se elimine del proyecto el artículo 21, que creo que es la piedra de toque, es decir, lo más grave que contiene el proyecto.

Todo el mundo sabe que este proyecto –así lo reconoció el Poder Ejecutivo en ocasión de elevarlo a la consideración del Congreso– nació en el ámbito de la Cámara que nuclea a las empresas prestadoras del servicio de turismo de tiempo compartido.

Quiero dar una breve lectura de este texto: “El 2006 será el año del tiempo compartido, afirmó Enrique Meyer, por entonces secretario de Turismo, haciendo explícito el interés del gobierno de una pronta sanción de una norma que regule el segmento cuyo proyecto proviene de la cámara empresaria que agrupa a ese sector.

“El proyecto de ley en cuestión fue creado por la Cámara Argentina de Tiempos Compartidos. Hoy se encuentra en manos de la Secretaría de Turismo de la Nación, que lo ha derivado a su par de Legal y Técnica, donde se le ajustarán los últimos detalles. César Mochón, presidente de la Cámara, le indicó a este medio que el Poder Ejecutivo nacional no le realizará modificaciones sustanciales.”

No nos parece mal que una cámara empresaria presente iniciativas ante el Congreso o ante el Poder Ejecutivo con el objeto de regular una actividad económica que le dé estabilidad y previsibilidad a las normas que rigen esa actividad. Todos sabemos que las inversiones son necesarias y que el turismo es una de las actividades en las cuales la Argentina, por su diversidad de climas y paisajes, tiene especta-

culares posibilidades de desarrollo. Además, es una industria que ocupa a muchísima gente, calificada y no calificada, de manera tal que todos estamos contestes en la necesidad de sancionar normas que permitan su desarrollo. Pero esas normas deben poseer una cuestión esencial: el equilibrio. Este proyecto de ley, con el artículo 21, lo que hace es romper el equilibrio entre las partes contratantes.

En el caso de los tiempos compartidos nos encontramos específicamente frente a una relación de consumo. Es un contrato de adhesión que el usuario firma con quienes intervienen en el negocio.

Por otro lado, es un contrato de naturaleza compleja y atípica, ya que intervienen muchos actores, a varios de los cuales desconoce el usuario. Entonces debemos ser extremadamente cuidadosos en la regulación.

A mi criterio existen cuatro aspectos graves que nos impiden acompañar esta iniciativa. En primer lugar, la autoridad de aplicación, como ya se dijo. Aquí se la pone en cabeza de la Secretaría de Turismo. Es obvio que tal vez sea dicha Secretaría la que tenga que promover la actividad, que lleve el registro y que fiscalice. Nos parece algo natural. También es cierto que no se puede privar a las provincias de esa competencia, porque en ellas recae el poder de policía cuando se trata de normas generales que no revisten el carácter de leyes federales. De manera que acá estamos avanzando sobre la autonomía provincial, tal como lo señaló en el debate del 26 de mayo el ex diputado Tonelli.

En mi opinión, también es cierto que la relación entre las empresas prestadoras del servicio de turismo y los usuarios debe recaer en la Subsecretaría de Defensa del Consumidor, que es el sector específico y a la vez el más débil en esta negociación. Por eso, una legislación bien intencionada debe tender a protegerla. Por eso consideramos que éste es uno de los capítulos centrales.

El otro tema importante es el de la responsabilidad. Si el proyecto de ley se sanciona tal como está, los usuarios van a estar peor mañana que ayer, porque ayer regía la responsabilidad solidaria entre todos los que conformaban el negocio del tiempo compartido. El artículo 21 pulveriza la responsabilidad solidaria. A pesar de que se diga lo contrario, si es cierto que allí se

aplican las normas generales de responsabilidad contractual del Código Civil, ¿para qué tenemos un artículo como el 21? Lo que hace este artículo es limitar la responsabilidad del vendedor a la comisión que percibió; y la responsabilidad del club vacacional, a lo que recibió de la empresa que se asoció, pero fragmentamos la responsabilidad y debilitamos la posibilidad del usuario de reclamar a cualquiera de los intervinientes, tal como está permitido hoy con la legislación, que por otro lado ha receptado la jurisprudencia.

Para terminar quiero leer los considerandos de un fallo de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, Sala "D". Una persona, que era la actora, adquirió dos semanas en un complejo turístico de tiempo compartido en la costa argentina. El complejo vacacional era ofertado por un banco de primera línea —no lo voy a nombrar— mediante un aviso publicitario. Las dos semanas adquiridas por la parte actora estaban representadas en acciones de una sociedad anónima, aparentemente el titular dominial del inmueble, al que le conferían el derecho de uso del desarrollo vacacional en las fechas especificadas.

Se relató que el boleto de compraventa de las acciones fue suscrito en el banco, en representación de otra sociedad que aparecía como la vendedora o comercializadora de las unidades. Se destacó que una vez concluido el pago del precio el complejo no fue habilitado.

Por el incumplimiento del contrato el afectado demandó solamente al banco, quien opuso al progreso de la acción la excepción de falta de legitimación pasiva, fundada en no haber actuado el banco en la venta de las acciones a título personal sino que su intervención en el contrato fue en su calidad de representante de la sociedad vendedora de las acciones. Aclaró el banco que su función era ofrecer financiación para la compra de las acciones mediante un préstamo personal que otorgaba al adquirente de las mismas.

En resumen, el banco reiteró que no se había obligado personalmente con la actora.

La sentencia de primera instancia, confirmada por la Cámara Comercial, rechazó la excepción de falta de legitimación y responsabilizó al banco por el incumplimiento contractual con la actora con fundamento en que a través de la inserción de su nombre y prestigio en los avisos

publicitarios para vender y financiar un determinado proyecto había creado una apariencia de suficiente garantía y respaldo que llevó a la actora a concretar la operación.

Agregó el tribunal de segunda instancia que el banco en su calidad de reconocida entidad financiera garantizaba el adecuado cumplimiento del contrato celebrado.

Destacó asimismo que, más allá de comparecer el banco en el boleto de compraventa de acciones como mandatario del vendedor, en los avisos publicitarios apareció ofreciendo directamente los tiempos compartidos, por lo que cobra relevancia la directiva del artículo 8º, inciso 1), de la ley 24.240, en el sentido de que las pautas publicitarias obligan al oferente y se tienen por incluidas en el contrato.

Fue posible fundamentar esta sentencia en la legislación vigente en ese momento –año 2005–. A partir de la sanción de la norma que estamos discutiendo, esta sentencia no tendría basamento legal, porque allí el artículo 21 limita la responsabilidad del vendedor –en este caso, el banco– a la comisión que percibió por la operación que se concretó.

A mayor abundamiento de esta cuestión que creo que es la central, el proyecto dice que la jurisprudencia ha aplicado el criterio de la conexidad negocial justamente en relación con el sistema de tiempo compartido. En el caso se condenó solidariamente por el incumplimiento en la prestación del servicio del intercambio internacional a todas las partes integrantes de la cadena de contratos que se celebraron para la realización del negocio del tiempo compartido: el organizador del sistema, el administrador, el vendedor y la cadena de intercambio internacional.

El tribunal entendió que todos integraron el sistema complejo en el cual los administradores o comercializadores no eran los propietarios, pese a que hicieron creer a los compradores otra cosa.

Concluyó el tribunal que en tal contexto el deslinde de la responsabilidad debe apreciarse con estrictez, pues el incumplimiento de las obligaciones contractuales no se agota en sus efectos bilaterales sino que repercute en todo el sistema. Los contratos vinculados entre sí celebrados en cumplimiento de una operación económica global deben interpretarse conjunta

y coherentemente, sin soslayar la finalidad que puede emerger de la red de vínculos.

Más adelante encontramos una perla: dice que las ventajas del sistema se pueden diluir si el usuario se encuentra desprotegido por fallas en la organización o gestión del negocio. Esta es, a nuestro criterio, una cuestión central: se trata de algo hecho a la medida de quienes promueven el proyecto. De ahí la imposibilidad que tenemos para apoyarlo.

Hay otro aspecto que tiene que ver con lo que en la legislación europea se llama tiempo de arrepentimiento o de reflexión. Lo curioso del caso en este tema es que el proyecto de la Cámara Argentina de Tiempos Compartidos, que fue puesto a consideración del Poder Ejecutivo, establecía como período de arrepentimiento diez días, y la Cámara en el artículo que acabo de leer recibía con beneplácito que el Poder Ejecutivo hubiera aceptado el plazo de diez días como período de reflexión o arrepentimiento, pero hete aquí que cuando se remite el proyecto a consideración del Congreso ese plazo se reduce a cinco días. Esta es una cuestión central.

Todo el mundo sabe cómo se venden los sistemas de tiempo compartido: es una actividad casi compulsiva y agresiva que se lleva a cabo en los lugares de vacaciones, donde la gente está con la guardia baja disfrutando de su descanso. Allí la meten en un lugar, le pasan cualquier cantidad de información y de filmas y casi “de prepo” en muchos casos le hacen firmar un contrato. Precisamente por eso en la legislación comparada encontramos plazos que en muchos casos son de quince días como período de reflexión o arrepentimiento para que esa persona, una vez concluido su período de vacaciones, vuelva a su casa y allí reflexione sobre lo que le ofrecieron, vea cuáles son sus obligaciones, si las va a poder cumplir, se haga asesorar con un profesional de su confianza y si no desiste de la celebración del contrato se lo tiene por efectivamente celebrado.

Todos sabemos que la rentabilidad del negocio de tiempo compartido depende de la celeridad con la que se venden las semanas: cuanto más rápido se vendan, más rentable será el negocio. De manera que acotar en el tiempo el plazo de arrepentimiento o de reflexión significa en definitiva una trampa para el usuario en beneficio del sector empresario.

Reitero que no estamos en contra de la regulación de esta actividad económica ni de que las empresas inviertan en ella. Por el contrario, creo que hay que alentarlas y que es necesario que el país tenga reglas de juego claras, estables y permanentes tanto en esta actividad como en las demás, para que el empresario pueda acometer aquellas inversiones que fructifican en el mediano y largo plazo, con la tranquilidad de que en el medio no le van a cambiar las reglas de juego ni va a quedar sujeto a los caprichos del funcionario de turno. Pero hete aquí que cuando hay una cámara empresaria que promueve una norma, nuestro deber como legisladores y el deber del Poder Ejecutivo es velar para que esa norma no genere privilegios indebidos, no afecte el interés general y no afecte el bien común. Y nos parece que en materia de responsabilidad en el artículo 21 estamos generando un privilegio indebido en favor del sector empresario. Por esta circunstancia y por muchas otras que en honor a la brevedad no voy a mencionar, voy a votar en forma negativa este proyecto.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Viale. – Señor presidente: dado que estamos por cumplir doce horas de sesión, vamos a tratar de ir al trote en vez de al paso.

Todos sabemos que hace más de veinte años que el sistema de tiempo compartido se empezó a utilizar cada vez con mayor frecuencia en nuestro país. Pero como balance de todo este proceso hoy tenemos muchas más desilusiones que felices vacaciones.

No existe una legislación previa –ni siquiera un marco regulatorio– respecto de este tema, en el que hay múltiples casos de frustraciones y de estafas. Entendemos que lo más elocuente es ver lo que ocurre en las asociaciones de defensa del consumidor, donde hay una gran cantidad de reclamos que tienen que ver con esta temática.

El bloque del Partido Socialista va a votar afirmativamente en general esta norma, entendiéndolo que es un avance en función de lo que expresábamos recién. Pero también queremos dejar sentado que habría que mejorar algunos aspectos de esta norma.

En primer lugar, debería quedar bien claro que la inversión que se le otorga al comprador

es un derecho real, personal o societario, y esto no se establece con claridad.

La imposibilidad de la rescisión del contrato una vez transcurrido el tiempo inicial también es algo que habría que mejorar.

El artículo 21, que tanto se mencionó, hace responsable al vendedor en una forma limitada en contrapunto a la Ley de Defensa del Consumidor. Recién el señor diputado preopinante planteaba que debería ser solidario en toda la cadena comercial.

Por otro lado, el artículo 4º debería aclarar expresamente cuál es el agente de fiscalización y no dejarlo en una zona gris. Entendemos que deben ser siempre organismos públicos, como la Secretaría de Turismo de la Nación o, en el caso de los usuarios, la Secretaría de Defensa del Consumidor.

También entendemos que debería mejorarse la situación de cuando el vendedor provoca lisa y llanamente una estafa. En ese caso, no puede ser que responda solamente con la comisión con la cual fue parte de esa operatoria.

Otro tema que tiene que ver con una cuestión financiera, es el siguiente: el tiempo de que dispone el usuario para arrepentirse es de siete días, mientras que para devolverle el dinero se plantea un plazo de treinta días. Realmente, no entendemos por qué existe esa diferencia de días cuando en realidad debería estipularse el mismo plazo para ambos.

Con las salvedades señaladas para estos dos artículos y las observaciones a las que hemos hecho referencia, el bloque Socialista adelanta el voto afirmativo en general para el proyecto en consideración.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Lanceta. – Tengo una excelente oportunidad de ganarme el odio de todos los integrantes de los bloques o, al menos, su neutralidad.

Simplemente, quiero adelantar el voto por la negativa por parte de la Unión Cívica Radical. Hago más las opiniones vertidas por los señores diputados de la oposición. Realmente, coincidimos en un ciento por ciento con dichas apreciaciones.

Creo que la señora diputado Camaño nos hubiese ilustrado muy bien, pero no la veo ahora en el recinto.

Aprobar esta iniciativa es votar un instrumento para vender humo al amparo de una legislación de la que los diputados nos vamos a sentir cómplices. Este es un negocio que en la década del 90 se inauguró en forma maravillosa. Con posterioridad se cae por la tremenda cantidad de fraudes al consumidor que se produjeron. Hoy, las cámaras empresarias quieren sancionar esta ley porque quieren mostrar el instrumento de la trampa que permitirá reflotar el negocio de la venta de tiempo compartido.

El eslogan será: ya no podemos trampear, porque hay un marco normativo. Entonces, al amparo de esta iniciativa, todos seremos socios de las cámaras empresarias.

Les digo a los diputados justicialistas que tienen experiencia en las relaciones laborales: la debilidad en las relaciones laborales generó para los abogados y las ciencias jurídicas el *in dubio pro operario*.

Aquí el débil de la relación contractual será el usuario. En lugar del *in dubio pro usuario*—es decir, ante la duda, a favor del usuario—aquí estamos ante la inversa: *in dubio pro empresario*.

Es decir que ésta es una norma que no sólo garantiza un negocio fantástico, que no tiene nada de positivo ni de transparente, sino que vamos a vehiculizar el engaño a todo cliente potencial, sin que vayamos a favorecer en nada al turismo.

Además, quienes tenemos formación de abogados nos vamos a sentir avergonzados de nuestra profesión al votar esta iniciativa, porque hasta se quieren modificar los códigos Penal y Civil. La norma es necesaria, pero no se trata de sancionar cualquier norma, como aquí se dijo. Habrá que elaborar debidamente una ley, teniendo mientras tanto un buen amparo al calor del Código Civil, del Código Penal y de los fallos que ya han sentado jurisprudencia.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Amenta. – Señor presidente: dado lo avanzado de la hora, seré absolutamente breve. Existe consenso entre los legisladores de la oposición en que esta legislación es necesaria para generar un marco adecuado para la comercialización de los tiempos compartidos y para proteger acabadamente a los consumidores, que en

los últimos años fueron víctimas de políticas de comercialización sumamente agresivas.

Creemos que la norma es necesaria. Por eso la vamos a apoyar en general, pero hay algunos artículos que presentan defectos graves, entre ellos, el de la competencia.

El artículo 4° otorga a la Secretaría de Turismo de la Nación la autoridad de aplicación para que instrumente normas de procedimientos eficaces tendientes a la protección de los derechos del usuario de tiempos compartidos. Esto avanza lisa y llanamente sobre la competencia de las provincias y es contrario a lo que establece el artículo 75, inciso 11, de la Constitución Nacional.

Tampoco estamos de acuerdo con la discordancia existente entre los plazos para revocar y desistir del inciso p) del artículo 15 y del artículo 18. No sólo son insuficientes, sino que deben estar unificados.

Por último, consideramos que esta norma flexibiliza los avances que ha producido la ley de defensa del consumidor y flexibiliza las propias normas del Código Civil en materia de responsabilidad. La responsabilidad ante el emprendedor, el vendedor y la red de intercambio debe ser plena, total y solidaria.

Para no extenderme más voy a pedir que se me autorice a insertar el articulado propuesto por este bloque. Apoyaremos en general el proyecto, pero votaremos en contra de los artículos 4° y 21.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

Sr. Acuña. – Señor presidente: seré muy breve. Simplemente, deseo expresar que era hora de que tuviéramos una regulación en el sistema de tiempo compartido.

La doctrina especializada lo estaba esperando y de haber estado esta ley seguramente otro hubiese sido el resultado del fallo señalado.

Como hombre de derecho considero que era necesaria la intervención legislativa. Estamos ante la presencia de un derecho real en los términos de los artículos 2.502 y 2.503 del Código Civil. Sin embargo, hay ámbitos de regulación que no están contemplados, por ejemplo el consorcio de multipropietarios, que debe tener rango o característica de persona jurídica, y las autonomías provinciales, que entiendo —como

decía el diputado preopinante— han sido avasalladas en el capítulo II, en los artículos 4º a 7º.

Voy a solicitar autorización para insertar mi exposición. Simplemente deseo expresar que en nuestro federalismo debemos respetarnos. No olvidemos, como decía el brillante tucumano Alberdi, que la Nación es un invento y es erigida, creada, mantenida y costeadada por el pueblo de las provincias. Debemos respetar esta máxima.

Con la inserción solicitada voy a votar afirmativamente en general este proyecto, con algunas observaciones a su articulado.

Sr. Presidente (Fellner). — Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

Sra. Marino. — Señor presidente: en el mismo sentido y teniendo en cuenta lo avanzado de la hora y el cansancio, también voy a solicitar autorización para insertar mi exposición.

Sin embargo, quiero hacer una breve referencia en relación con el sistema de tiempo compartido en el país. Se puede asemejar al juego de una perinola, en el que siempre sale la cara donde el consumidor pierde. Alguien dijo por allí “vacaciones no tan felices”, y creo que ésa es la realidad.

Desgraciadamente, no hay una regulación. Se puede decir que es un sistema totalmente anárquico, y si bien es cierto que se podría haber retocado en algunos puntos que hoy han sido puestos de manifiesto, no es menos cierto que ante la anarquía y el vacío legal este proyecto puede ser un principio de solución para que el consumidor comience a disfrutar lo que tan caro pagó.

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

—Se practica la votación nominal.

—Conforme al tablero electrónico, sobre 179 señores diputados presentes, 136 han votado por la afirmativa y 41 por la negativa, registrándose además una abstención.

Sra. Secretaria (Luchetta). — Han votado 136 señores diputados por la afirmativa y 41 por la negativa. (*Aplausos*.)

—Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña, Agosto, Alfaro, Alvaro, Amenta, Areta, Arriaga, Baladrón, Barrios, Basteiro, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain,

Brue, Burzaco, Calchaquí, Calza, Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Conti, Cortina, Coscia, Cremer de Busti, Cuccovillo, Cuevas, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, del Campillo, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Ferrá de Bartol, Galantini, García de Moreno, García (I.A.), García (M.T.), Genem, Gerez, Giannettasio, Ginzburg, Godoy, González (J.D.), González (N.S.), Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (J.A.), Hotton, Ibarra, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Korenfeld, Kunkel, Lenz, Leverberg, Llanos, Llera, López (E.S.), López (R.A.), Luna de Marcos, Marconato, Marino, Martiarena, Martín, Massei, Merchán, Moisés, Montero, Morante, Morejón, Moreno, Morgado, Müller, Obiglio, Oliva, País, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (M.A.), Pereyra, Pérez (J.R.), Perié (H.R.), Perié (J.A.), Petit, Prieto, Puiggrós, Rico, Rodríguez (E.A.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A.O.), Rossi (A.L.), Rossi (C.L.), Ruiz, Salim, Salum, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Vaca Narvaja, Viale, Vilarino, Villaverde, West y Zavallo.

—Votan por la negativa los señores diputados: Acuña Kunz, Aguad, Alcuaz, Azcoiti, Baldata, Bayonzo, Belous, Benas, Beveraggi, Bisutti, Bullrich (P.), Ferro, Flores, García Hamilton, García (S.R.), Gil Lozano, Giudici, González (M.A.), Gorbacz, Iglesias, Kenny, Lanceta, Lemos, Linares, Lozano, Macaluse, Martínez Oddone, Morán, Morandini, Morini, Naím, Peralta, Pérez (A.), Portela, Quiroz, Raimundi, Reyes, Rodríguez (M.V.), Sánchez, Storni y Urlich.

—Se abstiene de votar la señora diputada: Herrera.

Sr. Presidente (Fellner). — Se deja constancia del voto afirmativo de los señores diputados Fernández Basualdo, Galantini y Ruiz.

Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Salim. — Señor presidente: teniendo en cuenta que nuestro bloque no va a aceptar modificaciones, solicito que la votación en particular se realice por capítulos.

Sr. Presidente (Fellner). — Si hay asentimiento se procederá en la forma solicitada por el señor diputado por Tucumán.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se procederá en la forma indicada.

En consideración en particular el capítulo I, que comprende los artículos 1° a 3°.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo II, que comprende los artículos 4° a 7°.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Amenta. – Señor presidente: la votación por capítulos obliga a quienes tenemos objeciones que plantear en algunos artículos, a votar todos en forma negativa. Por ello, solicito que la votación se realice por artículos.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Martín. – Señor presidente: si bien el bloque oficialista ha anticipado que no va a aceptar ninguna modificación, los diputados igual tienen derecho a proponerlas. Por lo tanto, coincido en que la votación se debe realizar por artículos.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

Sr. Díaz Roig. – Señor presidente: en primer lugar, recuerdo a los señores diputados que la Cámara ya ha resuelto votar en particular por capítulos. Para rever esta decisión se tendría que formular una moción en tal sentido que cuente con el apoyo de la mayoría para ser aprobada.

En segundo término, si la intención es votar en particular uno o dos artículos, creo que eso es muy diferente a votar los 44 artículos en forma individual. Digo esto sobre todo por una cuestión de respeto hacia quienes estamos sentados en estas bancas desde las diez de la mañana.

Sr. Presidente (Fellner). – La Presidencia entiende que con un pequeño esfuerzo se podría resolver esta situación, porque las observaciones de algunos diputados se refieren prácticamente a los mismos artículos.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Amenta. – Señor presidente: en primer término, deseo señalar que también estoy desde las diez de la mañana en este recinto haciendo un esfuerzo con el resto de los diputados de la oposición para llevar adelante esta sesión.

En segundo lugar, anticipo que vamos a votar negativamente todos los artículos que integran el capítulo II relativo a la autoridad de aplicación, así como también el artículo 21.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Martín. – Señor presidente: a los artículos que mencionó el señor diputado preopinante quiero agregar el artículo 41.

Por otra parte, deseo plantear una observación. El artículo 5° menciona como autoridad de aplicación a la que surge de la ley 24.240, que es la Ley de Defensa del Consumidor. Por su parte, el artículo 41 establece que esta ley que estamos por sancionar es complementaria del Código Civil. Si establecemos “complementaria del Código Civil y de la ley 24.240” aventuraríamos muchas de las dudas que se han despertado aquí, y a la hora de la aplicación de la ley solucionaríamos muchos conflictos, porque el espíritu general es la defensa del consumidor.

Además, creo que es una incongruencia que aquello no esté especificado, porque por un lado, en el artículo 5° determinamos que los órganos de la ley 24.240 son de aplicación de la norma que estamos por sancionar, y por el otro, no aludimos a la ley 24.240 como ley complementaria.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

Sr. Díaz Roig. – Señor presidente: repito que debemos leer los artículos en forma integral. El artículo 21 es claro: remite a todo el plexo normativo y a todas las normas que se aplican en relación con este tema. Por otro lado, la remisión a la ley 24.240, en lo que se refiere a la parte arbitral, está contemplada en el artículo 32.

No existe ninguna contradicción entre nuestra interpretación y la de la señora diputada, pues no puede haber otro alcance que el señalado por ella. Se aplicarán tanto las normas del Código Civil como del Código de Comercio como de la ley 24.240. Insisto en que hay que interpretar el conjunto del plexo normativo.

Volviendo al tema de fondo, prestamos nuestra conformidad para que se voten separadamente los artículos 4°, 5° y 21, a efectos de facilitar la cuestión.

Sr. Presidente (Fellner). – Señor diputado: eso requeriría una reconsideración, porque la Cámara ya ha resuelto votar por capítulos.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi (A. O). – Señor presidente: si los señores diputados que tienen disidencias respecto de determinados artículos estuvieran conformes en que su posición y su voto quedarán consignados en la versión taquigráfica, podríamos proceder de esa manera a los fines de continuar la votación por capítulos, como oportunamente resolviera la Cámara.

Sr. Presidente (Fellner). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Aguad. – Señor presidente: creo que la propuesta formulada por el señor diputado Agustín Rossi constituye una solución; es decir, me parece bien que quede constancia de las disidencias, para zanjar así la situación.

Sr. Presidente (Fellner). – Creo que ha quedado sobrada constancia de las disidencias en los diferentes artículos.

Se va a votar el capítulo II, que comprende los artículos 4° a 7°.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo III, que comprende los artículos 8° a 13.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo IV, que comprende los artículos 14 a 21.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo V, que comprende los artículos 22 a 25.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo VI, que comprende los artículos 26 a 31.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo VII, que comprende los artículos 32 y 33.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo VIII, que comprende los artículos 34 a 38.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo IX, que comprende el artículo 39.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración el capítulo X, que comprende los artículos 40 a 43.

Se va a votar.

–Resultado afirmativa.

–El artículo 44 es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹ (*Aplausos.*)

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

16

CONVENIO DE TRANSFERENCIA PROGRESIVA DE COMPETENCIAS PENALES DE LA JUSTICIA NACIONAL AL PODER JUDICIAL DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

(Orden del Día N° 54)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Legislación Penal han considerado el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, suscrito por el presidente de la Nación y el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 1° de junio de 2004; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña, y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 19 de febrero de 2008.

Graciela Camaño. – Nora N. César. – Oscar E. Massei. – Alfredo C. Dato. – Nora R.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214)

Ginzburg. – Alejandro L. Rossi. – María A. Carmona. – Adrián Pérez. – Jorge A. Landau. – Manuel Baladrón. – Lía F. Bianco. – Patricia Bullrich. – Eugenio Burzaco. – Rosa L. Chiquichano. – Luis F. J. Cigogna. – Diana B. Conti. – Ariel R. A. Dalla Fontana. – Viviana M. Damilano Grivarello. – Patricia S. Fadel. – Francisco J. Ferro. – Emilio A. García Méndez. – Claudia Gil Lozano. – Vilma L. Ibarra. – Rubén O. Lanceta. – Julián M. Obiglio. – Ariel O. E. Pasini. – Laura J. Sesma. – Jerónimo Vargas Aignasse. – Marta S. Velarde.

Buenos Aires, 13 de febrero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Eduardo A. Fellner.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Apruébase el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, firmado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el señor presidente de la Nación y el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 1º de junio de 2004, cuya copia autenticada forma parte integrante de la presente ley.

Art. 2º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.

TRANSFERENCIA PROGRESIVA
DE COMPETENCIAS PENALES
DE LA JUSTICIA NACIONAL AL PODER
JUDICIAL DE LA CIUDAD AUTONOMA
DE BUENOS AIRES

En la Ciudad de Buenos Aires, a los 1 días del mes de junio de 2004 se reúnen el señor presidente de la Nación Argentina, doctor Néstor Kirchner, con domicilio en la calle Balcarce 50 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y el señor Jefe del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, doctor Aníbal Ibarra, con domicilio en la Calle Bolívar 1 de esta ciudad, y acuerdan celebrar el presente Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sujeto a las siguientes declaraciones y cláusulas:

La reforma constitucional del año 1994 consagró la autonomía legislativa, jurisdiccional y administrativa

de la Ciudad de Buenos Aires (artículo 129 de la Constitución Nacional), contribuyendo, de ese modo, al fortalecimiento del sistema federal argentino.

En ese marco constitucional, se ha iniciado un traspaso de competencias ordinarias al ámbito local con la aprobación del convenio suscrito el 7 de diciembre de 2000 entre el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ratificado por ley nacional 25.752 y Ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 597, respectivamente. Las atribuciones para convenir la transferencia ordenada de competencias, a su vez, resultan del artículo 129 de la Constitución Nacional, del artículo 6º de la ley 24.588, y de la cláusula transitoria decimotercera de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El referido convenio estableció las bases para el comienzo de ejecución de la transferencia de competencias jurisdiccionales en lo penal, y para una práctica de acuerdos interjurisdiccionales, facultando a los firmantes a acordar directamente las modalidades específicas de la transferencia de las competencias, en forma ordenada y progresiva, garantizando en el período de transición una administración de justicia que no se vea alterada en su prestación por los cambios jurisdiccionales que sean llevados a cabo.

Para ello, se avanza en el sentido de una transferencia gradual de competencias, comenzando por traspasar el juzgamiento de aquellas conductas para las cuales la ciudad cuenta con una infraestructura o servicios adecuados, relacionadas a materias en las que la autoridad local posee atribuciones que constituyen manifestaciones concretas de su poder de policía.

En esta etapa del proceso se estima conveniente transferir la persecución y juzgamiento de las conductas tipificadas en el Código Penal, artículos 95 y 96 (lesiones en riña), 106 y 107 (abandono de personas), 108 (omisión de auxilio), 128 y 129 (exhibiciones obscenas), 134 a 137 (matrimonios ilegales), 149 bis primer párrafo (amenazas), 150 (violación de domicilio), 181 (usurpación), 183 y 184 (daños), 208 (ejercicio ilegal de la medicina) y los delitos tipificados en las leyes 13.944, 14.346 y artículo 3º de la ley 23.592, cuando los delitos se cometan en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires.

Dado que el registro de deudores alimentarios morosos y el Registro Civil dependen de la Ciudad, ello facilitará una persecución más eficiente de los delitos de incumplimiento de los deberes de asistencia familiar y los relacionados con los matrimonios ilegales.

Asimismo, resulta conveniente la transferencia del delito de discriminación previsto en el artículo 3º de la ley nacional 23.592 a fin de lograr que sea un mismo poder judicial el que persiga y juzgue la discriminación, evitando de esta forma conflictos de competencias que dilatan los procedimientos. Similares consideraciones cabrían respecto del delito de exhibiciones obscenas y la contravención de alteración de la tranquilidad pública.

La transferencia de estas competencias, y de los medios para atender su juzgamiento, hoy a cargo de la Justicia Nacional con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la Justicia Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es motivo del acuerdo que aquí se celebra entre el gobierno nacional y el local, el cual deberá ser ratificado por el Congreso Nacional y la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por todo lo expuesto, el señor presidente de la Nación Argentina y el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, celebran el presente Convenio que suscriben en el marco de lo dispuesto por los artículos 129 de la Constitución Nacional, la cláusula transitoria decimotercera de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la ley 597 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la ley nacional 25.752.

PRIMERA: Los delitos que a continuación se detallan, cometidos en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, serán investigados por el Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y juzgados por sus jueces competentes, con excepción de la competencia federal, conforme a los procedimientos establecidos por el Código de Procedimiento Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y hasta tanto se dicten las normas procesales penales de la Ciudad, con aplicación supletoria del Código Procesal Penal de la Nación en todo lo que no se encuentre expresamente previsto en aquella ley:

- a) Lesiones en riña (artículos 95 y 96, Código Penal);
- b) Abandono de personas (artículos 106 y 107, Código Penal);
- c) Omisión de auxilio (artículo 108, Código Penal);
- d) Exhibiciones obscenas (artículos 128 y 129, Código Penal);
- e) Matrimonios ilegales (artículos 134 a 137, Código Penal);
- f) Amenazas (artículo 149 bis primer párrafo, Código Penal);
- g) Violación de domicilio (artículo 150, Código Penal);
- h) Usurpación (artículo 181, Código Penal);
- i) Daños (artículos 183 y 184, Código Penal);
- j) Ejercicio ilegal de la medicina (artículo 208, Código Penal);
- k) Los tipificados en las leyes 13.944, 14.346 y artículo 3° de la ley 23.592.

Las causas que por estas materias se hallen pendientes ante los juzgados nacionales a la entrada en vigencia del presente, sean terminadas y fenecidas ante los mismos órganos.

SEGUNDA: El Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos del gobierno nacional y el Consejo de la Magistratura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires realizarán los acuerdos necesarios para reglamentar la colaboración de las fuerzas de seguridad y del Servicio Penitenciario Federal con la Justicia y Ministerio Público de la Ciudad de Buenos Aires, en orden a la aplicación del presente convenio.

TERCERA: La transferencia de competencias objeto del presente convenio se acompañará de los recursos pertinentes según lo dispuesto por el artículo 75 inciso 2° de la Constitución Nacional, y la cláusula transitoria decimotercera de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A tal fin los firmantes designarán un representante cada uno a los efectos de la estimación y liquidación de los importes respectivos, en los términos del artículo 8° de la ley 23.548. En ningún caso habrá duplicación de gastos.

CUARTA: El presente convenio es complementario del aprobado por ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 597 y por ley nacional 25.752, dentro de cuyo marco se celebra, ad referendum de su aprobación por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y por el Congreso de la Nación.

QUINTA: El presente convenio entrará en vigencia a los sesenta (60) días de producida la última ratificación de las indicadas en la cláusula precedente.

En prueba de conformidad las partes suscriben este convenio en dos (2) ejemplares y a un solo efecto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 1 días del mes de junio del año 2004.

INFORME

Honorable Cámara:

Habiendo venido a estudio de estas comisiones el convenio en cuestión, las mismas lo han interpretado en virtud del artículo 129 de la Constitución Nacional –proveniente de la reforma de 1994– que confiere autonomía legislativa jurisdiccional y administrativa a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y observan que resulta necesario avanzar en el sentido de transferencia gradual de competencias. Es por ello que encuentran conveniente que dicha Ciudad asuma la persecución y juzgamiento de algunas conductas tipificadas por el Código Penal y viable el contenido del convenio que se solicita sea aprobado.

En consecuencia, solicitan a la Honorable Cámara se sancione el proyecto venido en revisión.

Graciela Camaño.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señor presidente: en igual modo que en otros dos proyectos de ley en los que no hubo disidencias ni observaciones, habiendo acordado con todos los bloques, pido que se autoricen las inserciones referidas a este tema y pasemos a votar el dictamen.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se procederá conforme a lo solicitado por la señora diputada.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar en general en forma nominal.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 178 señores diputados presentes, 174 han votado por la afirmativa, registrándose además 3 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 174 votos por la afirmativa y ninguno por la negativa.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Alcuaz, Alfaro, Alvaro, Amenta, Areta, Arriaga, Azcoiti, Baladrón, Baldada, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianchi, Bianco, Bidegain, Bisutti, Brue, Bullrich (P.), Burzaco, Calchaquí, Calza, Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Conti, Córdoba (S. M.), Cortina, Coscia, Cremer de Busti, Cuccovillo, Cuevas, Dalla Fontana, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, del Campillo, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galantini, Galvalisi, García Hamilton, García (I. A.), García (M. T.), García (S. R.), Genem, Giannettasio, Gil Lozano, Ginzburg, Giudici, Godoy, González (J. D.), González (M. A.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Hotton, Ibarra, Iglesias, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Kunkel, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López (E. S.), López (R. A.), Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Marino, Martiarena, Martín, Martínez Oddone, Massei, Merchán, Moisés, Montero, Morán, Morandini, Morante, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Obiglio, Oliva, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (M. A.), Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Pérez (J. R.), Perié (H. R.), Perié (J. A.),

Prieto, Puiggrós, Quiroz, Raimundi, Reyes, Rico, Rioboó, Rodríguez (E. A.), Rodríguez (M. V.), Rojkés de Alperovich, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi (C. L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Sciutto, Segarra, Serebrinsky, Snopek, Solá, Solanas, Soto, Storni, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Urlich, Vaca Narvaja, Vázquez de Tabernise, Viale, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Se abstienen de votar los señores diputados: García de Moreno, González (N. S.) y Pais.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–El artículo 2° es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

17

VIOLENCIA EN LOS ESPECTACULOS DEPORTIVOS

Sr. Presidente (Fellner). – Corresponde considerar el proyecto de ley venido en revisión por el que se sustituye el artículo 1° de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos (expediente 248-S.-2007).

Buenos Aires, 13 de febrero de 2008.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 1° de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 1º. El presente capítulo se aplicará a los hechos previstos en él, cuando se cometan con motivo o en ocasión de un espectáculo deportivo, sea en el ámbito de concurrencia pública en que se realizare o en sus intermediaciones, antes, durante o después de él, así como también durante

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

los traslados de las parcialidades, tanto sea hacia o desde el estadio deportivo donde el mismo se desarrolle.

Art. 2° – Sustitúyese el título del capítulo III de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, por el siguiente: “Disposiciones Procesales”.

Art. 3° – Incorpóranse como artículos 45 bis, 45 ter y 45 quater, capítulo III de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, los siguientes:

Artículo 45 bis: En todos los procesos que se sustancien como consecuencia de alguno de los delitos contemplados en la presente ley o cualquier otro delito, tipificado en el Código Penal en las circunstancias del artículo 1° de esta ley, el Juez, en ocasión de dictar el auto de procesamiento, podrá disponer en forma cautelar que el imputado se abstenga de concurrir a todo tipo de espectáculo deportivo de la especie que se trate mientras dure el proceso en el que se encuentre acusado.

La interdicción se hará extensiva hasta un radio de quinientos (500) metros a la redonda del estadio o predio en el que se desarrolle la práctica deportiva, mientras dure la misma, sus preparativos y desconcentración.

Dicha medida cesará de pleno derecho con el dictado de la sentencia. En caso que la misma fuera condenatoria y correspondiera aplicar la pena única o accesoria de inhabilitación, el lapso que hubiese demandado la medida cautelar será computado a los fines de la ejecución de la sentencia a razón de un (1) día de interdicción preventiva por un (1) día de cumplimiento efectivo.

Artículo 45 ter: Será carga activa de los jueces hacer saber, en forma fehaciente la medida cautelar dispuesta dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a que la misma quedara firme, a los distintos organismos nacionales, provinciales o municipales de contralor de la seguridad en espectáculos deportivos, con transcripción de la parte pertinente de la incidencia, detallando juzgado, su titular, número de registro, carátula, nombre completo, apellido materno, alias, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y matrícula individual del imputado interdicto, con foto formato 4x4.

La autoridad de contralor, en las jurisdicciones que las hubiera o las instituciones deportivas en caso de inexistencia de aquéllas, o ambas en forma conjunta, estarán ampliamente facultadas para recurrir a la fuerza pública a los fines de su efectivo cumplimiento.

Artículo 45 quater: Créase el Registro Nacional de Infractores a la Ley del Deporte, en el ámbito del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, que se registrará por las disposiciones de la Ley de Registro Nacional de Reincidencia y Estadística Criminal.

En el mismo modo y plazo establecido por el artículo anterior, el juez deberá notificar al registro la interdicción, con transcripción de la parte pertinente de la incidencia, consignando el juzgado, su titular, carátula, número de registro interno, nombre completo, apellido materno, alias, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio, foto con formato 4x4 y matrícula individual del imputado interdicto.

Concluido el proceso, el magistrado competente deberá notificar al registro el resolutorio dictado, con transcripción íntegra o copia de la sentencia definitiva y, en caso que correspondiera, el resultado del cómputo aprobado y firme.

Suspendida la interdicción cautelar, o cumplida la condena, previa orden judicial, el registro dará de baja el legajo correspondiente en forma inmediata, sin obstáculo de que conste como antecedente.

Art. 4° – Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adecuar sus sistemas procesales al presente régimen.

Art. 5° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JULIO C. COBOS.

Juan H. Estrada.

Secretario Parlamentario
del Honorable Senado

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señor presidente: de igual modo que en el caso del proyecto de ley anterior, no habiendo disidencias ni observaciones y habiéndose llegado a un acuerdo con los distintos bloques, solicito que se autoricen las inserciones correspondientes a este asunto y que pasemos a votar la iniciativa.

Sr. Presidente (Fellner). – Si hubiera asentimiento de la Honorable Cámara se procederá de acuerdo con lo solicitado por la señora diputada.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se va a votar en general en forma nominal.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 178 señores diputados presentes, 173 han votado por la afirmativa y 1 por la negativa, registrándose además 3 abstenciones.

Sra. Secretaria (Luchetta). – Se han registrado 173 votos por la afirmativa y 1 por la negativa.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Acosta, Acuña Kunz, Acuña, Agosto, Aguad, Albarracín, Alcuaz, Alfaro, Alvaro, Amenta, Areta, Arriaga, Azcoiti, Baladrón, Baldata, Barrios, Basteiro, Bayonzo, Belous, Benas, Bernazza, Berraute, Bertol, Bertone, Beveraggi, Bianchi Silvestre, Bianco, Bidegain, Bisutti, Brue, Bullrich (P.), Burzaco, Calchaquí, Calza, Canela, Cantero Gutiérrez, Carmona, Caselles, Cejas, César, Chiquichano, Cigogna, Conti, Córdoba (S. M.), Cortina, Coscia, Cremer de Busti, Cuccovillo, Cuevas, Damilano Grivarello, Dato, de la Rosa, del Campillo, di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz Roig, Diez, Donda Pérez, Dovená, Erro, Fadel, Fein, Fernández Basualdo, Ferrá de Bartol, Ferro, Flores, Galantini, Galvalisi, García de Moreno, García Hamilton, García (I. A.), García (M. T.), García (S. R.), Genem, Giannettasio, Gil Lozano, Ginzburg, Giudici, Godoy, González (J. D.), González (M. A.), González (N. S.), Gorbacz, Gribaudo, Gullo, Gutiérrez, Halak, Herrera (A.), Herrera (J. A.), Hotton, Iglesias, Irrazábal, Iturrieta, Kakubur, Kenny, Korenfeld, Kunkel, Lancesta, Lemos, Lenz, Leverberg, Linares, Llanos, Llera, López (E. S.), López (R. A.), Lozano, Luna de Marcos, Macaluse, Marconato, Martiarena, Martín, Martínez Oddone, Massei, Merchán, Montero, Morán, Morandini, Morante, Moreno, Morgado, Morini, Müller, Naím, Obiglio, Pais, Paredes Urquiza, Paroli, Pasini, Pastoriza (M. A.), Peralta, Pereyra, Pérez (A.), Pérez (J. R.), Perié (H. R.), Perié (J. A.), Portela, Prieto, Puiggrós, Quiroz, Raimundi, Reyes, Rico, Rioboó, Rodríguez (E. A.), Rodríguez (M. V.), Rojkés de Alpevovich, Román, Rossi (A. O.), Rossi (A. L.), Rossi (C. L.), Ruiz, Salim, Salum, Sánchez, Scitutto, Segarra, Serebrinsky, Snopek, Sola-

nas, Soto, Storni, Sylvestre Begnis, Thomas, Torfe, Urlich, Vaca Narvaja, Vázquez de Tabernise, Viale, Vilariño, Villaverde, West y Zavallo.

–Vota por la negativa el señor diputado: Solá.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Herrera (G. N.), Moisés y Oliva.

Sr. Presidente (Fellner). – En consideración en particular el artículo 1°.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 2° a 4°.

–El artículo 5° es de forma.

Sr. Presidente (Fellner). – Queda definitiva-mente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

Si hubiere asentimiento de la Honorable Cámara quedarán autorizadas las inserciones solicitadas por los señores diputados en el transcurso de la presente sesión.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Fellner). – Se harán las inserciones solicitadas.²

No habiendo más asuntos que tratar, queda levantada la sesión.

–Es la hora 0 y 25 del día 29.

HORACIO M. GONZÁLEZ MONASTERIO.

Director del Cuerpo de Taquígrafos.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 214.)

² Véase el texto de las inserciones en el Apéndice (Pág.

18

APENDICE

A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

1. PROYECTOS DE LEY SANCIONADOS
DEFINITIVAMENTE

1

TITULO I

Finalidad

Artículo 1º – El objeto de esta ley es el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que se fijan.

TITULO II

**La infraestructura ferroviaria.
Administración**

Art. 2º – Créase la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Art. 3º – La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria, de los bienes necesarios para el cumplimiento de aquélla, de los bienes ferroviarios concesionados a privados cuando por cualquier causa finalice la concesión, o se resuelva desafectar de la explotación bienes muebles o inmuebles. Asimismo, administrará el patrimonio ferroviario que se encuentre en jurisdicción del organismo nacional de administración de bienes el que se transferirá a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, en el plazo y bajo el procedimiento que el Poder Ejecutivo establezca a tales fines;
- b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción, rehabilitación y mantenimiento que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociada a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios;
- c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre y de la circulación ferroviaria que se produzca en la misma;

- d) La explotación de los bienes de titularidad del Estado nacional que formen parte de la infraestructura ferroviaria cuya gestión se le encomiende o transfiera;
- e) La cooperación con los organismos que en otros Estados administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red;
- f) La definición de la red nacional primaria y secundaria y de las explotaciones colaterales, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 14, inciso a), de esta ley;
- g) La percepción de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria, y en su caso, por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares;
- h) La confección de un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario;
- i) La conformación de su estructura organizativa, la selección de su personal con un criterio de excelencia y la capacitación del mismo;
- j) La emisión de órdenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviarias, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso, de ser necesaria, la interrupción de las operaciones ferroviarias;
- k) La dirección y/o encomienda de investigaciones técnicas sobre materias relativas a la seguridad del transporte ferroviario, la confección de boletines técnicos informativos y el dictado de la normativa general de procedimientos a seguir en caso de accidentes;
- l) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

Art. 4º – Para el cumplimiento de sus funciones, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y comercial.

Art. 5º – En el ejercicio de sus funciones, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado deberá tener en cuenta la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario. Asimismo, adoptará los procedimientos pertinentes que aseguren la transparencia de su gestión.

Art. 6º – Los recursos de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado estarán integrados por:

- a) La percepción de cánones y/o alquileres;
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de presupuesto;
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1° de la ley 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de presupuesto;
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor;
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades;
- g) Los activos y créditos, saldos a favor provenientes de tributos nacionales, provinciales y municipales, bienes muebles, inmuebles, marcas, registros, patentes y demás bienes inmateriales cuya titularidad ostenta el Estado nacional y los que hayan sido cedidos y/o transferidos a los concesionarios y de todos aquellos que se encontraren afectados al uso en sus unidades productivas ferroviarias a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, y que pasarán a formar parte del capital de esta sociedad del Estado;
- h) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO III

Transporte ferroviario. Operación

Art. 7° – Créase la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 8° – La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le

asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;

- b) Administrar los bienes muebles e inmuebles que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado para la prestación del servicio de transporte ferroviario;
- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria;
- d) Conformar su estructura organizativa, seleccionar su personal con un criterio de excelencia y capacitar al mismo.

Art. 9° – Los recursos de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado estarán integrados por:

- a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad;
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de presupuesto;
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1° de la ley 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de presupuesto;
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor;
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades;
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO IV

Disposiciones comunes a ambas sociedades

Art. 10. – Las sociedades del Estado creadas por esta ley actuarán en jurisdicción del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Art. 11. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de las sociedades creadas por los artículos 2° y 7° será determinado en sus respectivos estatutos.

Art. 12. – Las relaciones laborales de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 13. – Las sociedades que se crean por esta ley estarán sometidas a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley

24.156. En la gestión de sus asuntos deberán garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

TITULO V

Competencia del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

Art. 14. – En virtud de las disposiciones de esta ley, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario:

- a) La planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo;
- b) La ordenación general y regulación del sistema y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento;
- c) La supervisión de las funciones que desempeñen la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, teniendo en cuenta para ello las previsiones estatutarias en materia de selección e idoneidad profesional de los directores que integrarán el consejo de administración de ambas sociedades;
- d) La determinación del régimen de aportes del Estado para la financiación de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y para la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado;
- e) La continuación de los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución y los compromisos contractuales contraídos por el Poder Ejecutivo nacional en su carácter de concedente existentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, pudiendo proponer las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus adendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia;
- f) La aplicación y el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa respectiva;
- g) La habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto no afecte a la seguridad ferroviaria;

h) La autorización correspondiente para el supuesto de disposición de bienes inmuebles ferroviarios;

i) La creación de unidades administrativas por sistemas lineales o regionales con el objeto de asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias y en el caso del área metropolitana la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el desarrollo de los proyectos ferroviarios, de corto, mediano y largo plazo.

Las unidades administrativas estarán integradas por consejos de gestión en los que participarán las provincias integrantes de la región. La participación de las provincias, en las unidades administrativas, está sujeta al aporte de recursos por parte de las mismas.

El Poder Ejecutivo nacional ordenará el texto de la Ley de Ministerios en atención a las competencias asignadas.

Art. 15. – A los fines de esta ley el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios encomendará a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o al organismo que la reemplace en el futuro, las siguientes funciones:

- a) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:
 - I. La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión según los estándares y criterios convenidos.
 - II. El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.
 - III. El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.
 - IV. El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.
 - V. La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión;
- b) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas;

- c) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieren su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos;
- d) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones in situ para determinar el grado de cumplimiento dado por ella a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos;
- e) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación;
- f) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo;
- g) Ordenar a las empresas ferroviarias la inmediata separación del servicio de cualquier empleado, en forma preventiva y temporaria, cuando una inspección a su cargo determine que el mismo no se encuentra en condiciones de prestar el servicio a su cargo en condiciones de seguridad, y exigir en los casos en que el correspondiente sumario determine la peligrosidad de una infracción o la responsabilidad del empleador o su inhabilidad, su separación definitiva del cargo que venía desempeñando y de cualquier otro que guarde relación con la seguridad;
- h) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, o la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario.

TITULO VI

Disposiciones transitorias

Art. 16. – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de las sociedades creadas por esta ley, con sujeción a las pautas previstas en esta ley, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de las mismas, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Art. 17. – A los fines de esta ley, el Poder Ejecutivo nacional podrá realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de control y fiscalización del sistema de transporte automotor y ferroviario a cargo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o del organismo que en el futuro lo reemplace.

Art. 18. – Los trámites iniciados por cualquier ente público que se encuentra en proceso de transferencia en jurisdicción del organismo nacional de administración de bienes continuarán tramitándose en la órbita de la sociedad creada por el artículo 2° de esta ley, debiendo el Poder Ejecutivo reglamentar un procedimiento abreviado que permita concluir los expedientes ya iniciados a fin de dar cumplimiento al artículo 3°, inciso a), de esta ley.

Art. 19. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará e instrumentará dentro del plazo de ciento ochenta (180) días la puesta en vigencia de las sociedades creadas por el artículo 2° y artículo 7° de esta ley. Asimismo, adecuará las estructuras organizativas de los organismos involucrados en esta ley.

Art. 20. – El jefe de Gabinete de Ministros efectuará las adecuaciones presupuestarias pertinentes a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto precedentemente.

Art. 21. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.352)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.
Secretario Parlamentario
del Senado.

2

Artículo 1° – Ratifícase, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fue ratificado por decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.232 del 11 de septiembre de 2007, y que como anexo forma parte integrante de la presente.

Art. 2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.353)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.
Secretario Parlamentario
del Senado.

CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES
EN MATERIA DE TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL

Entre el Estado nacional, representado en este acto por el señor ministro del Interior de la Nación, contador Aníbal Domingo Fernández, en adelante la Nación, y las provincias de Buenos Aires, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Felipe Solá, de Catamarca, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Eduardo Brizuela del Moral, de Córdoba, representada en este acto por el señor vicegobernador, Francisco Fortuna, de Corrientes, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Arturo Colombi, del Chaco, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Abelardo Roy Nikisch, del Chubut, representada en este acto por el señor gobernador, Mario Das Neves, de Entre Ríos, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Jorge Busti, de Formosa, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Gildo Insfran, de Jujuy, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Eduardo Fellner, de La Pampa, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Carlos Verna, de La Rioja, representada en este acto por el señor vicegobernador, Sergio Casas, de Mendoza, representada en este acto por el señor vicegobernador, Juan Carlos Jalif, de Misiones, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero Carlos Rovira, del Neuquén, de Río Negro, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Miguel Angel Saiz, de Salta, de San Juan, representada en este acto por el señor gobernador, ingeniero José Luis Gioja, de San Luis, representada en este acto por la señora asesora legislativa del Ministerio de Seguridad, doctora Susana María del Carmen Placidi, de Santa Cruz, representada en este acto por la señora subdirectora de la Casa de Santa Cruz, doctora Patricia Alsua, de Santa Fe, representada en este acto por el señor gobernador, Jorge Obeid, de Santiago del Estero, representada en este acto por el señor gobernador, doctor Gerardo Zamora, de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, representada en este acto por el señor gobernador, Hugo Coccaro, de Tucumán, representada en este acto por el señor gobernador, contador José Alperovich y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada en este caso por el señor jefe de Gobierno, Jorge Teerman, en adelante las provincias, acuerdan en celebrar el presente convenio cuyo objeto es constituir el Registro Nacional de Licencias de Conductor, regidos de conformidad a las siguientes cláusulas:

ANTECEDENTES:

Que la Nación y las provincias han abordado distintas acciones destinadas a paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en la República.

Que las estadísticas recavadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como conse-

cuencia de siniestros de tránsito, cifra que representa un 2,5% de la totalidad de los decesos ocurridos en igual período, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que a éste de por sí luctuoso panorama respecto del infortunio de miles de habitantes, se añaden los intensos efectos económicos que la siniestralidad vial produce sobre distintos ámbitos de las actividades productivas y los extracostos que se añaden por impacto de esta problemática.

Que en este sentido, los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los accidentes de tránsito son iguales a un rango entre el 1-2% del PBI.

Que existe la coincidencia generalizada acerca de la necesidad de proveer las medidas que, fundadas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, permitan homogeneizar y dar consistencia a los múltiples esfuerzos realizados en cada jurisdicción en pos de revertir la situación descrita, aunando las tareas en pos de una eficaz y eficiente gestión de las materias involucradas.

Que en primer término, resulta imprescindible establecer mecanismos que garanticen la aplicación de criterios unívocos respecto de la emisión de licencias de conductor en todo el territorio nacional, sobre pautas de uniformidad y seguridad documental, así como concentrar la registración de las mencionadas licencias en un solo ente, permitiendo el acceso de todas las jurisdicciones emisoras a fin de dar certeza sobre el carácter único de la habilitación, su autenticidad y vigencia.

Que en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009, elaborado por las entidades integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial –Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito– se prevé la implementación de mecanismos de control del otorgamiento de licencias de conductor, mediante la creación del Registro Único de Emisión de Licencias de Conductor, sugiriendo su funcionamiento en ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Que la constitución del mencionado registro permitirá un eficiente control de licencias de conductor a la vez que optimizará el Sistema de Antecedentes de Tránsito en el país, con acceso de todas las jurisdicciones, así como el intercambio electrónico de los datos y asientos referentes a la autenticidad y vigencia de las habilitaciones, siguiendo la orientación del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449 y sus normas reglamentarias.

Que vinculado al tema recién expuesto, resulta imprescindible modificar los criterios de vigencia de las licencias de conductor, ajustando la misma a la conducta de su titular.

Que a tal fin el método de licencias por puntaje se ha evidenciado en la experiencia internacional como idóneo para alertar en forma permanente sobre el comportamiento en la vía pública, restringiendo de las

habilitaciones a aquellas personas que han demostrado su desapego a las normas de tránsito y seguridad vial.

Que en consecuencia se procura el establecimiento de dicho sistema, detallando los criterios a seguir para su consagración.

Que una de las realidades más graves que se verifican en la conducción de vehículos automotores es su práctica en condiciones de intoxicación alcohólica, debiendo acordarse acciones concretas a fin de erradicar esa conducta.

Que en tal sentido resulta preliminar fijar en forma homogénea los parámetros de medición de alcohol en sangre que impiden la conducción.

Que asimismo, la gravedad de dicha conducta infractora, obliga a implementar, además de las pautas de retención del conductor alcoholizado, los requisitos previstos por la propia Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de imponer en esos casos la pena de arresto por ella prevista.

Que sumado a lo recién expuesto, debe disuadirse la ingesta de alcohol por parte de los conductores, coadyuvando a lograr ese efecto la prohibición de expendio de ese tipo de bebidas en ámbitos directamente vinculados a las rutas y caminos de la república.

Que uno de los factores que coadyuvan al alto grado de siniestralidad que se verifica en el país es la inobservancia generalizada de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación.

Que a fin de neutralizar esta realidad deben intensificarse los controles, utilizando todos los medios disponibles, especialmente aquellos de carácter automatizado, que garantizan un control eficiente y el respaldo documental indubitable respecto de la comisión de esas infracciones.

Que con el mismo objetivo se requiere aunar criterios y acciones respecto de la fiscalización del cumplimiento de los principales requisitos de circulación emergentes de la normativa de tránsito.

Que resulta conveniente que las funciones de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional sean asignadas a un solo organismo responsable, con el objetivo de consolidar dichas tareas en un marco de consistencia que evite criterios operativos dispares en la ejecución de ese cometido.

Que deben acordarse los medios de carácter institucional y las acciones de implementación instrumental referentes a las medidas que la Nación y las provincias determinan en este acto.

Que las provincias han participado en forma preponderante en el diseño de las acciones que son materia del presente convenio a través de la actuación de sus representantes en el Consejo Federal de la Seguridad Vial.

Que además de los entes integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial, múltiples organizaciones no gubernamentales vinculadas en forma constante a los esfuerzos por mitigar la siniestralidad vial, así como

reconocidos especialistas en la materia, han aconsejado y solicitado, entre otras medidas, las que conforman los acuerdos que se adoptan en el marco de este acto.

Que, asimismo, como fue expuesto, las medidas a concertar se encuentran previstas con carácter programático en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2006/2009, aprobado por la XXXI Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Que en consecuencia y sobre la base de sus determinaciones, deben establecerse las bases para la interacción de la Nación y las provincias, adoptando, con la celeridad que exige la situación analizada, concretos cursos de actuación que permitan mitigar el flagelo de la inseguridad en las vías de circulación de la república, por lo cual las partes convienen:

CAPÍTULO I

Licencias de conductor

Primera. *Constitución del registro nacional de licencias de conductor.* Las partes acuerdan que la Nación procederá a crear el Registro Nacional de Licencias de Conductor, que funcionará en el ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, organismo dependiente de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios de la Subsecretaría de Asuntos Registrales de la Secretaría de Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. El registro a crearse tendrá alcance nacional y operará como sistema organizativo federal.

Segunda. *Funciones a asignar.* El Registro Nacional de Licencias de Conductor tendrá las siguientes funciones:

- a) Coordinar con las jurisdicciones provinciales, las pautas referentes a sus características, sobre la base de las determinaciones fijadas por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449 y sus normas reglamentarias y las respectivas leyes provinciales;
- b) Establecer el modelo unificado de las licencias de conductor que expedirán todas las jurisdicciones emisoras de licencias, fijando las normas técnicas para su diseño y confección, cuya única diferencia será la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad municipal o provincial que lo emita;
- c) Determinar los dispositivos de seguridad que deberán contener las licencias de conductor a registrar, determinando los estándares técnicos a seguirse a esos efectos;
- d) Certificar la licencia de conductor tipo emitida por cada una de las jurisdicciones expedidoras, respecto de su adecuación a las normas y estándares determinados por el propio registro para el documento, teniendo esa certificación carácter homologatorio;

- e) Registrar la totalidad de las licencias de conductor expedidas por las autoridades municipales o provinciales, conteniendo el detalle documental de su emisión, renovación o cancelación, determinando los medios de comunicación a tal fin, con preponderancia de la utilización de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito, a través de su implementación definitiva y futura expansión;
- f) Fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al Sistema de Puntos para las Licencias de Conductor, de conformidad a lo acordado en la cláusula cuarta del presente convenio;
- g) Recibir, a través de las provincias, la información correspondiente a la totalidad de las actas de constatación por infracciones de tránsito levantadas por las autoridades jurisdiccionales correspondientes y de las penalidades aplicadas en su consecuencia, llevando su registro permanente y actualizado;
- h) Establecer, juntamente con las provincias, los medios técnico-informáticos que permitan en forma instantánea el acceso de todas las jurisdicciones a los asientos registrales, así como su intercambio y actualización permanente.

Tercera. *Implementación.* Con el objeto de implementar el Registro Nacional de Licencias de Conductor, las partes acuerdan suscribir convenios específicos con el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito fijando las bases técnico-operativas y económicas destinadas a regir su funcionamiento. En lo procedente, será de aplicación el Sistema de Cooperación Técnica y Financiera contemplado por las leyes 23.283 y 23.412.

Asimismo convienen, que una vez implementado el registro, será condición indispensable, tanto para la emisión de nuevas licencias de conductor, como para la renovación de las actualmente vigentes, su consulta respecto a la existencia de otras habilitaciones vigentes a nombre del solicitante, clase o tipo de las mismas y jurisdicción emisora, así como en lo referente a sus antecedentes en la materia, comprendiendo el informe a recabarse la enumeración de las actas de infracción en trámite, su fecha, motivo y clasificación de la infracción atribuida, y el detalle de aquellas penalidades impuestas, su fecha, causa, sanción determinada, y si la misma ha tenido efectivo cumplimiento por parte del infractor o si se encuentra pendiente.

Las partes acuerdan que no darán curso a las solicitudes de licencias de conductor efectuadas a las autoridades emisoras de su jurisdicción, sean de carácter originario o por renovación, en los siguientes casos:

- a) Encontrarse vigente otra licencia de la misma clase a nombre del solicitante, o hallarse aquella suspendida, inhabilitada o revocada, dentro de su período de vigencia;
- b) Encontrarse pendientes de conclusión los procedimientos para la aplicación de sanciones instruidos en cualquier jurisdicción, cuando éstos, singularmente, o en forma acumulada, involucren tres o más infracciones de carácter “grave” o “muy grave”, o cinco “leves”;
- c) Encontrarse pendientes de íntegro cumplimiento las penalidades firmes aplicadas en cualquier jurisdicción, independientemente del carácter, naturaleza o cantidad de las sanciones impuestas.

Las tramitaciones de las solicitudes de licencias afectadas por las situaciones descritas en los literales precedentes, serán suspendidas preventivamente hasta tanto el Registro Nacional de Licencias de Conductor reciba la comunicación de la autoridad jurisdiccional ante la cual tramitan los procedimientos allí indicados, mediante la cual se notifique la extinción de las causas que motivaron dicha suspensión. El registro tomará asiento de la mencionada comunicación, notificando la circunstancia apuntada a la autoridad emisora ante la cual se tramita la licencia en cuestión.

Cuarta. *Adopción del sistema unificado de puntaje para las licencias de conductor.* Las partes convienen establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones, que la emisión de licencias de conductor y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. La comisión de infracciones calificadas por la normativa de tránsito como “graves” o “muy graves”, o la reiteración de infracciones “leves”, generará la deducción de puntos del total inicial otorgado. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hubieran decretado en sede judicial.

Las partes manifiestan la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntaje para las licencias de conductor, a cuyo efecto acuerdan que en un plazo de 120 días quedarán definidos dichos parámetros.

Asimismo, las partes acuerdan que comunicarán la caducidad de las licencias que tenga lugar en virtud de la aplicación de la presente cláusula, dentro de los cinco (5) días de dispuesta, al Registro Nacional de Licencias de Conductor.

CAPÍTULO II

Alcoholemia

Quinta. *Unificación de criterios de determinación y control.* Las partes acuerdan extender e intensificar los controles de alcoholemia que realizan en sus respectivas jurisdicciones, adoptando las pautas establecidas

por la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo, 24.788, respecto a la determinación de los porcentajes de alcohol en sangre que inhabilitan para la conducción de vehículos automotores.

En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:

- a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre;
- b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre;
- c) Vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

Las partes convienen establecer métodos unificados para la realización de los controles de alcoholemia, tomando como base las determinaciones de procedimiento fijadas por el artículo 72, inciso a), numeral 1, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, y su reglamentación.

Asimismo, acuerdan que los dispositivos de medición de alcohol en sangre de los conductores, serán homologados por la autoridad competente en la materia.

Sexta. *Implementación de la sanción de arresto.* Las partes acuerdan dictar o promover, según corresponda, las medidas necesarias para establecer la efectiva aplicación de la sanción de arresto a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica, de acuerdo a lo prevenido por el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, garantizando que dicha penalidad se ajuste a las reglas contenidas en el artículo 87 del mencionado cuerpo legal.

El mismo temperamento se conviene aplicar a la organización o participación, en la vía pública, en competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

Séptima. *Prohibición de expendio y publicidad de bebidas alcohólicas a la vera de las vías de circulación.* Las partes acuerdan establecer en ámbito de sus respectivas jurisdicciones, mediante el dictado las normas que resulten pertinentes, la prohibición absoluta de expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, en estaciones de servicio, paradores u otro tipo de establecimiento, que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las provincias o sus municipios.

Asimismo, las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad relativa a bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las indicadas áreas puedan ser visualizadas desde las mismas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las provincias o sus municipios.

Una vez establecidas, la violación de las prohibiciones indicadas en la presente cláusula, será sancionada

con las multas y clausuras establecidas por la ley 24.788.

CAPÍTULO III

Control de velocidades

Octava. *Intensificación.* Las partes convienen intensificar en todas las vías de circulación sometidas a sus respectivas jurisdicciones el control de las velocidades máximas, límites especiales y velocidades precautorias, establecidas por la normativa de tránsito.

Novena. *Sistema de registro radarizado y fotográfico.* Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamiento que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales, los sistemas de control de velocidades máximas mediante la utilización de instrumental y dispositivos radarizados con respaldo fotográfico resultan medios idóneos para una eficaz fiscalización de esas reglas de circulación. Por ello entienden que se encuentran dadas las condiciones para el restablecimiento de ese tipo de equipamiento en forma tal que garantice su apego a las normas metrológicas vigentes para toda la República, y en consecuencia acuerdan:

- a) La Nación y las provincias aplicarán para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, sistemas de foto radar que se ajusten a las determinaciones de la resolución 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación reglamentaria de la Ley de Metrología Legal, 19.511, según lo establecido por la ley 25.650;
- b) Los sistemas a ser implementados deberán ser autorizados, con carácter previo a su utilización, por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, de conformidad a lo previsto por el apartado 9.5 del anexo T del decreto 779/95, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24.449;
- c) En ningún caso la implementación de los sistemas tratados tendrá como finalidad principal la recaudación proveniente de la aplicación de las sanciones pecuniarias que resulten de las infracciones constatadas por dicho medio. A tal fin, el señalamiento relativo a los límites de velocidades máximas y mínimas, por tramos de la vía, se ajustará a las determinaciones del sistema de señalización vial uniforme aprobado por el anexo L del decreto 779/95, adecuándose las variaciones de las velocidades señaladas, descendentes o ascendentes, a las distancias necesarias para permitir su segura observancia;
- d) Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de registro fotográfico, contratando con empresas privadas ese servicio, la contraprestación a cargo de los

entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

Décima. *Sistema de control de velocidad promedio entre estaciones de peaje.* La Nación implementará un sistema de control de velocidades máximas consistente en el cálculo automático del tiempo irrogado a los vehículos que circulen por autopistas y rutas concesionadas para cubrir la distancia existente entre estaciones de peaje, del que se obtendrá la velocidad promedio aplicada por el conductor para ese recorrido. El equipamiento permitirá la lectura de los *tickets* o de los dispositivos de pago electrónico, en cada una de las cabinas de cobro, emitiendo el reporte de la velocidad promedio alcanzada, sirviendo éste de respaldo para la inmediata constatación de las infracciones, en aquellos casos de haberse superado la velocidad máxima promedio correspondiente al tramo recorrido.

En la etapa de desarrollo experimental e implementación, el sistema será aplicado a la circulación de los servicios de transporte público de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional y al transporte de carga sometido a dicha jurisdicción.

La Secretaría de Transportes del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y la Secretaría de Obras Públicas, del mismo ministerio, a través del órgano de control de las concesiones viales, elaborarán las bases y protocolos técnicos del equipamiento a ser introducido por los concesionarios viales, sus pautas de operación y el programa de control del transporte de pasajeros y cargas mediante el sistema promovido.

Una vez generalizado el sistema, las provincias implementarán en los caminos y autopistas concesionados por sus respectivas jurisdicciones, sistemas de las mismas características, recibiendo de la Nación la colaboración que a tales fines aquellas estimen.

Undécima. *Prohibición de publicidad laudatoria.* Las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad a través de la cual se fomete, incite o pondere la conducción a velocidad excesiva, primordialmente aquella emplazada en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, estableciendo las penalidades para el caso de inobservancia de dicha prohibición.

CAPÍTULO IV

Control de los requisitos para la circulación de los vehículos

Duodécima. *Alcance prioritario.* Las partes coinciden y acuerdan en dar prioridad al control de los siguientes requisitos correspondientes a la documentación y equipamiento de los vehículos automotores:

Documentales: licencia de conducir, cédula de identificación del vehículo, comprobante de seguro vigente, placas de identificación de dominio.

Dispositivos de seguridad: luces reglamentarias, según el tipo de vehículo de que se trate, matafuego y balizas portátiles normalizadas.

Utilización de: cinturones de seguridad por todos los ocupantes de los vehículos que reglamentariamente estén dotados de ellos, casco normalizados y anteojos o antiparras por todos los tripulantes de motocicletas.

Observación de la obligación de transportar a los menores de diez (10) años en los asientos posteriores del vehículo.

Control de la jornada laboral y cumplimiento de los descansos obligatorios del personal de conducción de los servicios de transporte público de pasajeros y de cargas, en forma conjunta con los entes públicos con competencia específica en la materia.

Decimotercera. *Concentración de los controles.* A los efectos de hacer más eficientes los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de circulación y de cualquier otra directiva emergente de la normativa de tránsito, se habilitarán como centros unificados de control espacios correspondientes a estaciones de peaje, localización de básculas de pesaje, intersecciones de rutas, acceso a puentes y túneles, y cualquier otro lugar que por su carácter de atractor de tránsito facilite las tareas de prevención y control, debiéndose aplicar los métodos de operación y control del tránsito que garanticen el menor riesgo de accidentes durante dichos controles.

Decimocuarta. *Aplicación de los principios de retención de vehículos en infracción.* Las partes declaran que las determinaciones indicadas en la cláusula precedente, permitirán la aplicación material de las medidas de retención preventiva, de conductores, licencias y vehículos, previstas por el artículo 72 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, en las condiciones fijadas para su ejercicio por su reglamentación, decreto 779/95.

CAPÍTULO V

Control y fiscalización del tránsito en rutas nacionales

Decimoquinta. *Asignación de funciones a Gendarmería Nacional.* El Poder Ejecutivo, a través del decreto 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo *in fine*, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, 24.449, ha asignado a Gendarmería Nacional, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional o sometidos a su jurisdicción.

Decimosesta. *Competencia y juzgamiento local.* Reconociendo que la atribución del juzgamiento de las infracciones que Gendarmería Nacional constata en ejercicio de las funciones asignadas, es inherente a las

autoridades locales, la Nación, a través de Gendarmería Nacional y las provincias, suscribirán, con los alcances determinados por el artículo 2° del mencionado decreto 516/07 y por el artículo 2° del decreto 779/95, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los ámbitos correspondientes a tramos, corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de las provincias para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Las constataciones volcadas en actas de infracción confeccionadas por Gendarmería Nacional, se labrarán en formularios preimpresos y numerados provistos por las provincias, acordándose que aquella los remitirá en forma inmediata a la autoridad de juzgamiento local y al registro a crearse, esto último de acuerdo a lo establecido en la cláusula primera, en virtud de las misiones asignadas por la cláusula segunda, inciso g), ambas del presente convenio.

Los convenios a suscribir contemplarán los porcentajes de participación a favor de Gendarmería Nacional respecto de los montos efectivamente percibidos por las autoridades locales como consecuencia de la instrucción de las actas de infracción labradas por la fuerza.

Asimismo, preverán otros aspectos que permitan la coordinación de las tareas asignadas por el artículo anterior con las autoridades locales.

CAPÍTULO VII

Implementación del presente convenio

Decimoséptima. *Agencia nacional de seguridad vial.* Las partes reconocen la importante tarea que cumplen los organismos que componen el sistema nacional de seguridad vial, y especialmente la formulación, a través de ellos, del Plan Nacional de Seguridad Vial –2006/2009–, aprobado por la XXXI Asamblea del Consejo Federal de Seguridad Vial que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Con el objeto de consolidar, ampliar y coordinar la ejecución de las acciones que se desprenden del indicado plan, las partes coinciden en la necesidad de conformar un ámbito de carácter permanente a cargo de su seguimiento y concreción en aquellas temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito en función de prevención, control y fiscalización.

Por ello acuerdan crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial que funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional - Ministerio del Interior, y tendrá como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país, sin que las funciones a asignar impliquen alteración o mengua de las jurisdicciones locales.

La agencia a crearse circunscribirá su accionar a las precitadas acciones, sin que su funcionamiento importe superposición de tareas con las asignadas a los organ-

mos integrantes del sistema nacional de seguridad vial (anexo T del decreto 779/95).

Decimooctava. *Emisión de actos y suscripción de convenios.* Las partes acuerdan emitir, o propiciar, según el caso, la totalidad de los actos administrativos o reformas normativas, que resulten necesarias dentro del ámbito de cada una de sus jurisdicciones, a fin de poner en ejecución los acuerdos alcanzados por el presente convenio, suscribiendo asimismo, los acuerdos específicos de carácter complementario destinados a tal objetivo.

Decimonovena. *Plazos.* Las partes acuerdan que la emisión de los actos internos indicados en la cláusula precedente, así como la suscripción de los convenios específicos por ambas partes, se concluirán dentro del plazo de noventa (90) días computados a partir de la fecha en que se suscribe el presente convenio.

Vigésima. *Instrucciones.* Las partes acuerdan que impartirán a los entes u organismos con incumbencia específica de sus respectivas jurisdicciones que cada una designe, las instrucciones destinadas a coordinar las tareas necesarias para dar cumplimiento, dentro del plazo estipulado por la cláusula precedente, a los acuerdos alcanzados por el presente convenio.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007.

(Ley 26.353)

3

REFORMA A LA LEY DE LA NAVEGACION Y PREVISIONES ESPECIFICAS PARA SU APLICACION EN LA CUENCA MATANZA - RIACHUELO

CAPÍTULO PRIMERO

Modificaciones a la Ley de la Navegación

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 17 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 17: *De los buques, artefactos navales y aeronaves náufragos o inactivos y objetos peligrosos en las aguas.*

Los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas deben ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados, cuando:

- a) Se hallen hundidos, varados, o flotando y constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria, o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas;

- b) Permanezcan inactivos y a criterio de la autoridad marítima constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

A los efectos de esta ley se considerará inactivo a todo buque, artefacto naval o aeronave, de bandera nacional o extranjera, y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, que permanezcan sin efectuar operaciones propias de su naturaleza, destino y características; los que no estén armados ni tripulados conforme al tipo de navegación para la cual estuvieran habilitados y los que se encuentren en una situación que implique la no realización de los fines para los cuales fueron construidos o acondicionados.

- c) Sean considerados riesgosos de hundimiento, mediante resolución fundada de la autoridad marítima.

Los buques, artefactos navales y aeronaves comprendidos en este artículo que por su estado de deterioro hayan perdido su individualidad técnico-jurídica, serán eliminados de los registros respectivos, procediendo la autoridad marítima de oficio, con sus propios medios, o a través de terceros, a la extracción, remoción y/o desguace de los mismos, con cargo a sus responsables.

Art. 2° – Incorporáse como artículo 17 bis de la Ley 20.094 de la Navegación, el siguiente:

Artículo 17 bis: *Procedimiento para la remoción, extracción, traslado, desguace o demolición.*

En los supuestos previstos por el artículo 17, el procedimiento se ajustará a las condiciones siguientes:

La autoridad marítima intimará la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado al propietario o representante legal de los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, y a los legítimos interesados en los mismos que hubieren trabado medidas cautelares o gravámenes en el Registro Nacional de Buques, fijando plazo para su iniciación, que no será menor de dos (2) meses ni mayor de cinco (5) meses, así como el tiempo total para su ejecución, contemplando las condiciones y particularidades del caso.

Si no fueran habidos, la intimación a que se refiere el párrafo anterior se practicará por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona

donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez (10) días fijado por la autoridad marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Si vencido el plazo fijado precedentemente, la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado no se hubiera producido, se considerará que el buque, artefacto naval o aeronave, sus restos náufragos, u objetos o construcciones de que se trate, han sido abandonados en favor del Estado nacional – Prefectura Naval Argentina –, realizándose las correspondientes anotaciones de transmisión de dominio. La autoridad marítima podrá llevar adelante las operaciones con medios propios, o mediante acto licitatorio si fuera necesario.

Si iniciados los trabajos de extracción, demolición, remoción, desguace o traslado a un lugar autorizado dentro del plazo fijado, los mismos fueren abandonados o no se realizaren, en término, la Autoridad Marítima puede, previa resolución fundada, otorgar un nuevo plazo. Si no se ejecutaren los trabajos, se procederá conforme al párrafo anterior.

En todos estos casos se podrá recurrir por ante la Cámara Federal competente dentro del plazo de cinco (5) días de notificada la resolución de la autoridad marítima.

Art. 3° – Sustitúyese el artículo 18 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 18: *Buques y artefactos navales de bandera extranjera o no identificada.*

Cuando se trate de buques, artefactos navales y aeronaves de bandera extranjera o de sus restos náufragos, sean sus propietarios personas jurídicas o físicas, argentinas o extranjeras o se desconociere su propietario, se dará también aviso al consulado que tenga a su cargo la representación de los intereses del Estado de la bandera.

Cuando se trate de buques, artefactos navales o aeronaves de bandera no identificada y propiedad desconocida, o de sus restos náufragos, se aplican las disposiciones del artículo 17 bis, realizándose la intimación a que se refiere dicho artículo por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez (10) días, fijado por la autoridad marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Art. 4° – Sustitúyese el primer párrafo del artículo 19 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval, o aeronave comprendido

por el artículo 17 puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado o desguace, haciendo abandono de aquél a favor del Estado Nacional, quien dispondrá del mismo de acuerdo con lo establecido en esta sección.

Art. 5°–Sustitúyese el último párrafo del artículo 19 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Los buques, artefactos navales o aeronaves o sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que hubieren pasado al dominio del Estado nacional, pueden ser ofrecidos a la venta mediante licitación pública por la autoridad marítima, o ser destinados conforme lo determine el Poder Ejecutivo nacional sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20.

Art. 6°–Sustitúyese en el segundo párrafo del artículo 20 de la Ley 20.094 de la Navegación, la expresión “artículos 17 y 18” por la siguiente: “artículo 17 bis”.

Art. 7°–Sustitúyese el artículo 22 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 22: *Obstáculos o peligros a la navegación o el medio ambiente.*

No están comprendidos en las disposiciones de los artículos 17, 17 bis y 18 los buques, artefactos navales o aeronaves, sus restos náufragos, los inactivos ni los riesgosos, de bandera nacional, extranjera o no identificada, o de propiedad argentina, extranjera o desconocida, que constituyan un obstáculo o peligro insalvable para la navegación marítima o fluvial, o constituyan un peligro inminente o potencial insalvable para la preservación del medio ambiente, o un impedimento insalvable para el libre escurrimiento de las aguas, según resolución fundada de la autoridad marítima.

La autoridad marítima debe proceder de oficio a efectuar los estudios y trabajos necesarios para realizar la extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado desguace o demolición inmediata del obstáculo o peligro, con cargo a los propietarios o a sus representantes legales, siempre que no hagan uso del derecho de abandono.

Cuando los buques, artefactos navales o aeronaves, o sus restos náufragos, sean de bandera extranjera, se debe efectuar previamente el aviso al consulado previsto en el artículo 18.

Art. 8°–Sustitúyese el artículo 23 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 23: *Abono de los gastos realizados.*

Si los propietarios o representantes legales del buque artefacto naval o aeronave, o sus restos náufragos, no abonaron el importe de los gastos realizados, dentro del plazo que fije la autoridad marítima, deberá efectuarse su venta en subasta pública.

Por los gastos de extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado, demolición y/o desguace, el Estado nacional tendrá un privilegio especial por sobre todo otro tipo de acreencia, derecho o gravamen preexistente sobre dichos bienes.

Si lo recaudado supera los gastos efectuados incluyendo derechos aduaneros, si corresponde abonarlos, el remanente se utilizará en primer lugar para el pago de las deudas que existieran con la administración portuaria que se trate, generadas por el uso de muelle u otros servicios prestados por ella. Si cubiertos tales gastos hubiere un saldo restante, se depositará a la orden del juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el título III, capítulo III, sección 3.

Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción remoción o traslado, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia.

Art. 9°–Sustitúyese el artículo 24 de la Ley 20.094 de la Navegación, por el siguiente:

Artículo 24: *Existencia de causas pendientes.*

La existencia de medidas judiciales, cautelares y/o gravámenes inscritos y/o interdicciones de navegar inscritas en el Registro Nacional de Buques no obstará a las operaciones de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado, demolición, o desguace, en los términos de la presente sección, de buques, artefactos navales y aeronaves, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza. Estas operaciones deberán ser informadas al magistrado interviniente y a los legítimos interesados.

En caso de que las medidas se hubieren dispuesto en virtud de encontrarse pendiente de producción medidas de prueba sobre los mismos, los magistrados podrán ordenar la suspensión de las operaciones de extracción, traslado a lugar autorizado, remoción, demolición o desguace, hasta tanto se practiquen tales medidas de prueba. La suspensión no podrá ser mayor de cinco (5) meses.

Si los gravámenes o medidas previstos en el párrafo primero se hubieren dispuesto a los efectos de asegurar un derecho patrimonial o como medio de asegurar la operatividad de la sentencia o la efectividad del pronunciamiento judicial, y sin perjuicio del privilegio especial del Estado Nacional previsto por el artículo 23, subsistirán los mismos luego de practicadas las operaciones sobre el bien en que recayeran, desplazándose, en su caso, al producido de su realización.

CAPÍTULO SEGUNDO

Previsiones especiales para la cuenca Matanza-Riachuelo

Art. 10.–En toda actuación en la que en los términos de los artículos 17, 22 y concordantes de la Ley

20.094 deban ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se hallen en la Cuenca Matanza-Riachuelo corresponderá dar intervención a la Autoridad de Cuenca creada por ley nacional 26.168. Los plazos de intimación referidos en el artículo 17 bis de la citada ley no podrán exceder los sesenta (60) días corridos.

La Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo podrá celebrar convenios de cooperación con la Prefectura Naval Argentina a fin de facilitar y contribuir al cumplimiento de sus respectivas funciones, en cuyo marco, y sin perjuicio de los derechos de terceros en los términos de la Ley 20.094, podrá disponer del producido que surja de la realización de los bienes objeto de la extracción, remoción, traslado, demolición o desguace, afectándolo a la implementación de acciones previstas en el Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

Art. 11. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.354)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.

Enrique R. Hidalgo.

Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.

Juan H. Estrada.

Secretario Parlamentario
del Senado.

4

Artículo 1º – Marca colectiva es todo signo que distingue los productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social.

Art. 2º – Sólo podrá solicitar y ser titular de la misma un solo agrupamiento constituido por productores y/o prestadores de servicios inscritos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social creado por el decreto del Poder Ejecutivo nacional 189/2004.

Art. 3º – A los efectos registrales se aplicará a la marca colectiva lo establecido por los artículos 1º, 2º y 3º de la ley 22.362, de marcas y designaciones.

Art. 4º – Será autoridad de aplicación el Instituto Nacional de la Propiedad Industrial, organismo autárquico creado por ley 24.481, modificado por ley 24.572.

Art. 5º – Juntamente con la solicitud de registro o de transferencia se deberá acompañar el acta de constitución del agrupamiento, el certificado de efector de economía social y el reglamento de uso.

Art. 6º – El reglamento de uso deberá ser aprobado por el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social y contendrá:

- a) La denominación o identificación del agrupamiento solicitante;
- b) Domicilio real;
- c) Objeto del agrupamiento de productores o prestadores de servicios;
- d) Órgano de administración que, conforme su propia normativa, esté facultado para representar a la entidad;
- e) Condiciones de afiliación, las que incluirán como requisito esencial estar inscrito en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social;
- f) Requisitos que deben cumplir las personas afiliadas para obtener la autorización de uso de la marca colectiva;
- g) Cualidades comunes que deben presentar los productos y/o servicios referidas al origen empresarial, la calidad, el modo de producción o fabricación u otras características;
- h) Reglas y demás condiciones a que debe sujetarse el uso de la marca colectiva por las personas autorizadas a su uso;
- i) Mecanismos de supervisión y verificación para el control del uso de la marca colectiva, conforme a las reglas y condiciones referidas precedentemente;
- j) Infracciones y correspondientes sanciones por el uso de la marca en forma distinta de lo regulado en el reglamento, incluyendo la suspensión, cancelación temporal o definitiva de la autorización de uso;
- k) Procedimientos para la aplicación de las sanciones;
- l) Motivos por los que se puede prohibir el uso de la marca a un miembro de la asociación;
- ll) Y otros que establezca el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social.

Art. 7º – Toda modificación del reglamento de uso de la marca colectiva adquirirá validez y eficacia desde su aprobación por el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social.

Art. 8º – La solicitud de una marca colectiva incluye la petición de registro en todas las clases del nomenclador internacional que utiliza la autoridad de aplicación. Esta podrá proceder a la concesión de la solicitud en relación a un número determinado de las clases cuando resulte procedente, y podrá ampliar dicha concesión respecto a otra u otras en cuanto se hayan removido los impedimentos legales que pudieron existir.

Art. 9º – La oposición a la solicitud de registro de una marca colectiva deberá deducirse en forma individual y en relación a cada una de las clases comprendidas en la misma. La autoridad de aplicación resolverá las oposiciones que se deduzcan contra las marcas colectivas, el plazo será de 6 (seis) meses

contados a partir de la notificación de su interposición al solicitante. La resolución que dicte la autoridad de aplicación será recurrible judicialmente dentro del plazo de 30 (treinta) días hábiles de notificada, ante la Justicia Federal en lo Civil y Comercial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Art. 10. – La oposición que se deduzca en cada clase de la marca colectiva solicitada, abonará el duplo del arancel fijado por ese concepto para la marca singular.

Art. 11. – Sin perjuicio de lo previsto en la ley 22.362, el decreto reglamentario de la Ley de Marcas y Designaciones, 558/81, modificado por el decreto 1.141/2003 respecto de la solicitud del registro son causales específicas de nulidad la falta de cumplimiento a lo requerido por el artículo 3º de la presente; y de denegatoria que el reglamento de uso resulte contrario a la ley, al orden público, a la moral y buenas costumbres o pueda inducir a error sobre el carácter colectivo de la marca que se trate.

Art. 12. – Cuando se solicite la renovación de la marca colectiva se presentará una declaración jurada en la que se consignará si la misma ha sido utilizada en los últimos cinco (5) años por lo menos en una de las clases registradas y se indicará, según corresponda, el producto o servicio.

Art. 13. – La extinción del derecho de propiedad de una marca colectiva se producirá por las causales y en las condiciones previstas en los artículos 23, 24, 25 y 26 de la ley 22.362, como asimismo en caso de baja fundada del registro a que refiere el artículo 2º de la presente.

Art. 14. – Quedan exentos del pago de aranceles los beneficiarios de la presente ley.

Art. 15. – El Ministerio de Desarrollo Social brindará asistencia gratuita y especializada a los efectores de la economía social en todos aquellos trámites de registro de marcas colectivas y elaboración de uso.

Art. 16. – El Ministerio de Desarrollo Social en forma articulada con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) promoverá y facilitará el acceso a programas de calidad, capacitación y asistencia técnica que aseguren no sólo la calidad de los procesos y productos sino también las mejoras de las condiciones sociolaborales de producción y para ello celebrarán los acuerdos que fueren menester.

Art. 17. – Será de aplicación el decreto reglamentario de la Ley de Marcas y Designaciones, 558/81, modificado por el decreto 1.141/03, en cuanto sea compatible con todo lo normado por la presente ley.

Art. 18. – No serán de aplicación para las marcas colectivas, los artículos 7º, 9º, 10 primera parte, 17, 18, 19 y 20, párrafo 1º, de la Ley de Marcas y Designaciones, 22.362, en tanto resultan incompatibles con la presente ley.

Art. 19. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.355)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.

Enrique R. Hidalgo.

Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.

Juan H. Estrada.

Secretario Parlamentario del Senado.

5

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º – *Ambito de aplicación.* La presente ley regula los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), con independencia de la naturaleza de los derechos que se constituyan o transmitan y del régimen legal al que se encuentren sometidos los bienes que los integran.

Art. 2º – *Tipificación.* El Sistema Turístico de Tiempo Compartido debe integrarse con uno o más inmuebles, afectados a su uso periódico y por turnos para el alojamiento u hospedaje y para brindar otras prestaciones compatibles con su destino.

Art. 3º – *Definiciones.* A los fines de la presente ley se define como:

- Sistema Turístico de Tiempo Compartido. Es el previsto en el artículo 2º, en adelante STTC.
- Usuario. Es quien adquiere el derecho de uso periódico en un Sistema Turístico de Tiempo Compartido, por sí o por terceros.
- *Propietario.* Es el titular dominial de un inmueble, quien lo afecta total o parcialmente, al sistema turístico de tiempo compartido.
- *Emprendedor.* Es la persona física o jurídica propietaria o con justo título de disposición del inmueble, que constituye el STTC para comercializar períodos de disfrute y brindar a los usuarios las prestaciones que lo integran, por sí o por intermedio de terceros.
- *Vendedor.* Es la persona física o jurídica que, en nombre y representación del emprendedor, promueve y ofrece en venta períodos de uso en un STTC.
- *Revendedor.* Es la persona física o jurídica que, por sí o por cuenta y orden de un usuario intermedia en el mercado secundario para la comercialización de períodos de un STTC.
- *Administrador.* Es la persona física o jurídica, que tiene a su cargo la gestión y coordinación del mantenimiento y uso de los bienes que integran un STTC.
- *Red de intercambio.* Es la persona física o jurídica que intermedia entre la oferta y la demanda de períodos de los STTC, prestando servicios adicionales a usuarios.

- *Prestador*. Es la persona física o jurídica que comercializa STTC, y que de acuerdo al rol que ocupa en la comercialización del STTC responderá ante posibles conflictos que susciten con los usuarios.
- *Período de uso*. Son las fechas que le corresponden a un usuario en un STTC. Su extensión puede establecerse mediante las siguientes unidades de medidas, sin perjuicio de las que en el futuro determine la autoridad de aplicación:

1. *Unidad de medida temporal*. Es la extensión del período de uso contado en días, semanas o meses. La unidad de medida temporal puede ser determinada o determinable, de tal modo que:

- Si el uso corresponde durante las mismas fechas de los años calendarios sucesivos, dará lugar a un período temporal fijo.
- Si corresponde dentro de una temporada o entre determinadas fechas del año calendario, a elección del usuario y sujeto a disponibilidad, el período temporal será flotante.

2. *Unidad de medida por puntos*. Es aquella mediante la cual se adquieren derechos de uso canjeables y con equivalencias preestablecidas, entre un conjunto de prestaciones en diferentes unidades o STTC, con capacidad de alojamiento y turnos de extensión variables.

- *Establecimiento vacacional*. Es el bien inmueble o parte de él, incluidas sus unidades vacacionales y sus áreas comunes, afectado total o parcialmente a un STTC.
- *Unidad vacacional*. Es el departamento, suite, cabaña y en general toda unidad habitacional, que comprenda áreas de dormitorio, baño y espacios de ocupación exclusiva, que, a su vez forme parte de un establecimiento afectado total o parcialmente al STTC.
- *Club vacacional*. Es la modalidad que asume el STTC cuando el período de uso, según se hubiese convenido en el contrato, se puede utilizar en diversas temporadas, en diferentes tipos de unidades, con capacidades de ocupación diversas, en fechas variables y en distintos establecimientos afectados total o parcialmente a un STTC.

CAPÍTULO II

De la autoridad de aplicación de los STTC

Art. 4º – *Autoridad de aplicación*. La Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación o el organismo

que en el futuro la sustituya será autoridad de aplicación y ente fiscalizador de los STTC.

La autoridad de aplicación debe instrumentar normas de procedimientos eficaces tendientes a la protección de los derechos del usuario de los STTC ya la prevención y solución de conflictos entre las partes intervinientes. A tal efecto, se podrán suscribir convenios de cooperación, delegación y fiscalización.

Art. 5º – *Facultades*. La autoridad de aplicación, por sí o a través del organismo en que ella delegue, queda facultada a inspeccionar y verificar en todo el territorio nacional el cumplimiento de las normas que regulen el STTC, sin perjuicio de la aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, y normas complementarias, a través de sus respectivas autoridades de aplicación. Para el desempeño de esa función podrá inspeccionar los libros y documentos de los responsables, levantar actas de comprobación de las infracciones, efectuar intimaciones, promover investigaciones, solicitar la documentación que considere necesaria, promover acciones judiciales, solicitar órdenes de allanamiento, requerir el auxilio de la fuerza pública y llevar adelante toda otra medida que sea necesaria a los fines del cumplimiento de la presente ley.

Art. 6º – *Registro. Inscripción*. Créase el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales Afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, que funcionará en el ámbito de la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación.

Los titulares de los complejos o establecimientos vacacionales, los emprendedores, los administradores, los vendedores y revendedores, así como las redes de intercambio, previo al inicio de sus respectivas actividades, deberán inscribirse en aquel registro, a cuyos efectos los titulares de los establecimientos vacacionales justificarán el cumplimiento de los requerimientos edilicios y funcionales acordes a su destino y categoría, y los prestadores cumplimentarán los recaudos de idoneidad y solvencia, adecuados a la actividad de que se trate, que fijará la autoridad de aplicación. Son requisitos para el ejercicio de dichas actividades, la inscripción en el registro previa habilitación otorgada por la autoridad de aplicación.

Art. 7º – *Denegatoria*. La autoridad de aplicación deberá denegar el otorgamiento de habilitaciones a:

- a) Quienes no puedan ejercer el comercio;
- b) Los fallidos por quiebra durante el período de inhabilitación dispuesto por la ley 24.522 y sus modificatorias;
- c) Los condenados con la accesoria de inhabilitación para ejercer cargos públicos; los condenados por hurto, robo, defraudación, cohecho, emisión de cheques sin fondos y delitos contra la fe pública; los condenados por delitos cometidos en la constitución, funcionamiento y liquidación de sociedades. En todos los casos hasta después de diez (10) años de cumplida la condena;

- d) Los funcionarios de la administración pública cuyo desempeño se relacione con el objeto de la sociedad, hasta dos (2) años desde el cese de sus funciones.

CAPÍTULO III

De la constitución del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 8° – *Afectación*. La constitución de un Sistema Turístico de Tiempo Compartido requiere la afectación de uno o más inmuebles a la finalidad de aprovechamiento periódico y por turnos, la que deberá formalizarse mediante escritura pública.

Art. 9° – *Requisitos*. La escritura de constitución del STTC será otorgada por el emprendedor, debiendo prestar el consentimiento el titular del dominio del inmueble, cuando aquél no lo fuere. Los bienes deberán estar libres de gravámenes, restricciones e interdicciones y, ni el emprendedor ni el propietario, en su caso, podrán tener anotaciones personales en los registros respectivos. Se exceptúan de lo dispuesto precedentemente los fideicomisos constituidos a favor de los futuros usuarios, cuando dichos bienes se encuentren en construcción, y las hipotecas que garanticen obligaciones originadas en mutuos que estén destinados a la construcción de inmuebles afectados a un STTC.

Art. 10. – *Contenido de la escritura*. La escritura de constitución hará constar la expresión de voluntad del emprendedor y del propietario en su caso, de afectar determinados bienes a un STTC y expresamente deberá contener:

a) Respetto de los bienes:

1. La descripción e identificación catastral y registral de los inmuebles.
2. El detalle de las unidades vacacionales, su capacidad y descripción de los espacios y cosas de uso común de los establecimientos, de conformidad al plano del proyecto de la obra aprobado por la autoridad competente.
3. La especificación de las unidades habitacionales y áreas comunes que se destinarán a los futuros usuarios, en caso de que el establecimiento fuera parcialmente afectado al STTC.
4. La acreditación del cumplimiento de los recaudos previos al inicio de la comercialización de inmuebles en construcción.
5. El procedimiento a seguir para la adición de unidades vacacionales y diez (10) espacios y cosas de uso común y diez (10) servicios no previstos en la escritura de constitución y fórmula para la determinación y corrección de las cuotas por gastos del sistema.

6. La constancia de la conformidad del acreedor hipotecario cuando el bien sobre el que se constituirá el STTC, estuviere gravado.

7. Las reglas aplicables a los supuestos de destrucción parcial o total y vetustez del o de los inmuebles;

b) Respetto de los usuarios:

1. La naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor de los futuros usuarios y, en caso que corresponda, plazo de duración.
2. La determinación de la cantidad, extensión y categorías de los períodos de uso, sean éstos expresados mediante unidades de medida temporales o por puntos y procedimiento para su modificación, respetando los derechos adquiridos por los usuarios.
3. El procedimiento para solicitar disponibilidades para los usuarios de períodos de uso flotantes y por puntos.
4. Las reglas de utilización de las unidades vacacionales, de las cosas, espacios comunes y servicios y sanciones por su incumplimiento.
5. El procedimiento para la transmisión de los derechos a los futuros usuarios, sin perjuicio de la aplicación de las normas que sean propias de su naturaleza o tipo.
6. Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, éste no podrá exceder de un año, ni el mínimo de períodos podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del total de los períodos a comercializar.
7. El reglamento de uso y administración de los inmuebles afectados al STTC;

c) Respetto de la administración:

1. La forma de designación y remoción del administrador. Facultades, deberes y su remuneración.
2. Los rubros que conforman los gastos del STTC o, en su caso, las reglas para su individualización.
3. La indicación de los factores objetivos mediante los cuales se determinará la proporción de gastos correspondientes a cada usuario. Si se tratare de inmuebles en construcción, deberán consignarse las variaciones proporcionales a la habilitación de las distintas etapas de la obra. Si el emprendedor optare por ofrecer la prestación del servicio de administración

y mantenimiento por el sistema de ajuste alzado relativo, deberá consignarse el plazo de vigencia, durante el cual no podrán aumentarse los montos, debiendo especificarse claramente los rubros no cubiertos y el sistema a utilizarse una vez expirado dicho plazo.

4. El tiempo y forma en que deberán abonarse los gastos del STTC.
5. La previsión para la formación y mantenimiento de un fondo de reserva para gastos imprevistos o extraordinarios, a los que deberán aportar todos los usuarios en forma proporcional a su contribución a los gastos ordinarios.
6. La individualización de aquellos servicios que requerirán pagos adicionales al momento de su utilización.
7. Las normas que regirán ante el pago en mora de los gastos del sistema y sanciones para los morosos.
8. El procedimiento a seguir para la modificación de la escritura de constitución del STTC.
9. La constancia de encontrarse los bienes asegurados contra incendio y otros.

Art. 11. – *Inscripción.* El título constitutivo deberá ser inscrito en el Registro de la Propiedad respectivo y en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales Afectados a Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido, dependiente de la autoridad de aplicación de la presente ley, previo a todo anuncio, ofrecimiento o promoción comercial.

Art. 12. – *Efectos de la constitución del STTC.* La inscripción del título constitutivo en el Registro de la Propiedad del Inmueble competente determinará:

- a) La inhibición del emprendedor y en su caso del propietario, para apartarse de la destinación comprometida. Sin embargo, el emprendedor podrá comercializar los períodos de disfrute no enajenados, por otros sistemas de alojamiento turístico;
- b) La oponibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, al acreedor hipotecario que consintiere la constitución del STTC y al que la conociere al tiempo de constituirse el gravamen, así como también a los sucesivos titulares de dominio o de otros derechos de cualquier naturaleza sobre los bienes afectados al STTC;
- c) La intangibilidad de los derechos adquiridos por los usuarios, que no podrán ser alterados o disminuidos por sucesores particulares o universales, ni por terceros acreedores del propietario o del emprendedor, ni siquiera en caso de concurso o quiebra.

Art. 13. – *Modificación de la escritura de constitución.* Toda modificación del título constitutivo deberá otorgarse mediante escritura pública, que también se inscribirá en los registros respectivos. Podrá realizarse por el emprendedor, con la conformidad del propietario en su caso. Podrá realizarse por los usuarios o con su intervención, sólo cuando así correspondiese a la naturaleza o tipo de derechos que se les hubiesen conferido por el régimen jurídico al que se encuentren sometidos los bienes, en cuyo caso el procedimiento para la modificación se regirá por las normas pertinentes.

CAPÍTULO IV

Del Contrato de Tiempo Compartido

Art. 14. – *Concepto.* A los fines de la presente ley, se denomina contrato de tiempo compartido, independientemente del nombre o forma jurídica que se utilice, y del régimen jurídico a que se encuentren sometidos los bienes, a todo convenio escrito en virtud del cual una persona llamada emprendedor, por sí o a través de terceros, se obliga a proporcionar en forma periódica y durante un tiempo determinado, turnos de alojamiento u hospedaje, en una unidad vacacional con el mobiliario y enseres necesarios para su uso y goce y con las cosas y espacios comunes, en uno o varios establecimientos vacacionales, que constituyen un STTC, con la calidad, características y demás condiciones expresamente pactadas, a otra persona llamada usuario, quien a su vez se obliga a pagar un precio determinado en dinero a cambio de dichas prestaciones, además de obligarse a cubrir con la frecuencia convenida, los gastos de administración y mantenimiento correspondientes.

Art. 15. – *Contenido del contrato.* El contrato de tiempo compartido debe contener, bajo pena de nulidad y sin perjuicio de lo que corresponda a la naturaleza y tipo de derecho que se constituya o se transmita, como mínimo los siguientes datos, referencias y cláusulas:

- a) Nombres, domicilio, estado civil; nacionalidad, tipo y número de documento de identidad, de las personas físicas;
- b) Denominación y domicilio y sede de las personas jurídicas, acreditándose su existencia, inscripción en el registro correspondiente cuando fuera exigible y la representación de quienes comparecen por ella;
- c) En ambos casos, cuando se invoque representación, deberá acompañarse copia del documento que la acredite;
- d) Naturaleza o tipo de derecho a transmitirse o constituirse a favor del usuario y en caso de corresponder, su duración, que no podrá exceder el plazo de vigencia de la afectación de los bienes al STTC;
- e) Ubicación e identificación catastral y registral del o de los inmuebles en los que se suministrarán los períodos de uso, con determinación expresa de si se encuentran afectados al STTC

- o en construcción, consignándose en este último caso, las fechas estimadas de conclusión de las distintas etapas de la obra;
- f) Plazo, condiciones y montos de los gravámenes que el propietario hubiese constituido sobre los bienes afectados al STTC en los términos del artículo 9°;
- g) Identificación del tipo, capacidad y equipamiento de la unidad vacacional en que se alojará el usuario. Fecha estimada de habilitación si se encontrase en construcción;
- h) Determinación del o de los períodos vacacionales a los que podrá acceder el usuario, con indicación de si el o los turnos que le correspondieran se encuentren confirmados o estén sujetos a disponibilidad de espacio;
- i) Especificación de que se acompaña el reglamento de uso y administración, como anexo al contrato;
- j) Nombre y domicilio y sede, en su caso, del administrador;
- k) Proporción que corresponde al usuario para el pago de los gastos del STTC. Cuando se escogiese el procedimiento de ajuste alzado relativo, se consignará el monto estipulado y el plazo de vigencia;
- l) Constancia de que el STTC se encuentra constituido en los términos de la presente ley y de su anotación en los registros respectivos;
- m) Individualización de los seguros contra incendios y daños totales y parciales con que cuentan el o los establecimientos vacacionales afectados al STTC, así como los seguros de responsabilidad civil que amparan a los usuarios en su integridad física y sus pertenencias;
- n) Indicación de si el STTC cuenta con un programa interno de intercambio y si se encuentra afiliado a alguna red de intercambio, consignando en tal caso su nombre, domicilio y sede, en su caso. Si se suscribiera simultáneamente el contrato entre la red de intercambio y el futuro usuario, deberá dejarse constancia de la recepción de un ejemplar del mismo por éste;
- o) *Precio y condiciones de pago.* Cuando la transferencia o constitución de derechos a favor de los futuros usuarios quede condicionada a la enajenación de un número determinado de períodos de disfrute en un determinado lapso, se deberá hacer constar dicha circunstancia y el mecanismo a aplicarse, en caso de cumplirse la condición resolutoria, para la devolución de los créditos que se generen con más los intereses que correspondan;
- p) Indicación con caracteres destacados, de la facultad de arrepentimiento que se le confiere al usuario en el plazo de cinco (5) días para revocar su decisión de suscribir el contrato

de tiempo compartido, cuando no se hubiera celebrado previamente precontrato o reserva de compra;

- q) Compromiso del emprendedor de brindar una prestación equivalente o una compensación adecuada, si ello no fuera posible, en el caso de que el usuario se viera impedido del uso y goce de las prestaciones vacacionales contratadas, por causas que le sean atribuibles a aquél;
- r) Lugar y fecha de celebración.

Art. 16. – *Cláusulas abusivas.* Las cláusulas contractuales abusivas, no serán oponibles al usuario.

Art. 17. – *Precontratos.* Las reservas de compra de períodos vacacionales mediante las cuales el futuro usuario se obligue a suscribir un contrato de tiempo compartido, se realizarán en tantos ejemplares como partes intervengan, debiendo indicarse, bajo pena de nulidad, la fecha o plazo en que se suscribirá este último, que nunca podrá ser superior a los sesenta (60) días de la fecha de suscripción a la reserva.

Art. 18. – *Desistimiento.* El futuro usuario tendrá el derecho de revocar su aceptación en el precontrato o reserva de compra de períodos vacacionales, sin necesidad de expresión de causa, siempre que lo haga dentro de los siete (7) días de su suscripción, mediante comunicación cursada por medio fehaciente. Igual derecho tendrá cuando no se hubiere suscrito el precontrato o la reserva, en cuyo caso el plazo de arrepentimiento se computará a partir del otorgamiento del contrato de tiempo compartido. La facultad de arrepentimiento no puede ser renunciada ni dispensada y debe estar incluida en forma clara y notoria en el instrumento suscrito.

El emprendedor o el vendedor en su caso, procederán a la devolución de los importes recibidos por todo concepto, dentro de los treinta (30) días de recibida la comunicación.

Art. 19. – *Deberes del emprendedor.* Son deberes del emprendedor:

- a) Establecer el régimen de utilización y administración de las cosas y servicios que forman parte del STTC y controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del administrador que hubiese designado;
- b) Habilitar un registro de transacciones, que supervisará la autoridad de aplicación, en el que asentará, dentro de los diez (10) días de celebrado el contrato, los datos personales de los usuarios y su domicilio, períodos de uso, el o los establecimientos a que corresponden, tipo, capacidad y categoría de las unidades vacacionales. También deberá registrar en él los cambios de titularidad;
- c) Garantizar mediante un fideicomiso el uso de los futuros usuarios, en la oportunidad y condiciones comprometidas, cuando el o los establecimientos vacacionales del STTC se encuentren en construcción;

d) Abonar las cuotas por gastos del sistema de las unidades no enajenadas cuando, por cualquier título, las ceda temporariamente a terceros.

Abonar toda suma por gastos del sistema, que exceda el monto de la oferta cuando se hubiera optado por el sistema de ajuste alzado relativo.

Art. 20. – *Deberes de los usuarios.* Son deberes de los usuarios:

- a) Usar los bienes que constituyen el STTC conforme a su naturaleza y destino, sin alterarlos ni sustituirlos y sin impedir a otros usuarios disfrutar de los turnos de alojamiento que les correspondan;
- b) Responder por los daños a la unidad vacacional, al establecimiento, o a sus áreas comunes, ocasionados por ellos, sus acompañantes o las personas que hubieren autorizado, siempre que tales daños no fueran ocasionados por su uso normal y regular o por el mero transcurso del tiempo;
- c) Comunicar a la administración toda cesión temporal o definitiva de sus derechos, conforme a los procedimientos establecidos en el reglamento de uso;
- d) Abonar en tiempo y forma las cuotas por gastos del STTC y del fondo de reserva, así como todo gasto que pueda serle imputado particularmente. Para ejercer sus derechos el usuario deberá tener las cuentas al día.

Art. 21. – *Responsabilidades.* Sin perjuicio de otras normas que resulten aplicables, son solidariamente responsables con el emprendedor, por su falta de legitimación para transmitir o constituir los derechos emergentes del contrato de tiempo compartido:

- a) El vendedor, hasta el monto total que hubiere percibido por su intermediación en la operación de que se trate;
- b) La red de intercambio, hasta el monto total percibido del usuario perjudicado, por su adhesión a la red.

La legitimación deberá valorarse al tiempo de la celebración del contrato de tiempo compartido, en el caso del vendedor, y al tiempo de la afiliación del emprendedor a la red de intercambio o de su renovación, si se tratare de ésta.

CAPÍTULO V

De la administración de los STTC

Art. 22. – *Designación del administrador.* La función de administrador puede ser ejercida por el propio emprendedor, o por un tercero designado por éste. En tal caso ambos tendrán responsabilidad solidaria frente a los usuarios, por la debida gestión y coordinación en el mantenimiento y uso de los bienes que integran el STTC.

El administrador podrá ser designado o removido por los usuarios, sólo cuando los regímenes especiales que se hubieren adoptado les concedan tal facultad.

Art. 23. – *Facultades y deberes.* El administrador tendrá las siguientes facultades y deberes, sin perjuicio de las establecidas en los regímenes legales específicos que se hubieren adoptado:

- a) Mantener el régimen de utilización de los bienes conforme a su destino y prestar o controlar las prestaciones convenidas entre el emprendedor y los usuarios, cumpliendo sus tareas con eficacia, diligencia y profesionalismo;
- b) Conservar los establecimientos, sus unidades vacacionales y los espacios y cosas de uso común, en condiciones adecuadas para facilitar a los usuarios el ejercicio de sus derechos de uso en la oportunidad y con las características y calidad contratadas;
- c) Proveer las solicitudes de disponibilidad de unidades vacacionales, preservando la igualdad de derechos de los usuarios y respetando las prioridades temporales de las reservaciones;
- d) Verificar las infracciones al reglamento de uso y aplicar las sanciones previstas en él;
- e) Incoar los recursos administrativos y acciones judiciales que correspondan;
- f) Llevar los libros de contabilidad que correspondan conforme a derecho;
- g) Confeccionar el presupuesto de recursos y gastos, dentro del término fijado en el reglamento de uso y administración, cuando no se hubieran pactado la administración y el mantenimiento del STTC por ajuste alzado;
- h) Ejecutar el presupuesto de recursos y gastos, realizando la cobranza a los usuarios de las cuotas por gastos del sistema, fondo de reserva y todo otro cargo que correspondiere, así como también abonando con los fondos recaudados, los gastos devengados por la administración y el mantenimiento del STTC y a los fondos;
- i) Rendir cuentas al emprendedor y a los usuarios, conforme a liquidaciones de ingresos y gastos certificadas por contador público, salvo en el caso de que se hubiere optado por aplicar el sistema de ajuste alzado relativo;
- j) Entregar toda la documentación referida al STTC y a los fondos existentes, al emprendedor o a quien éste indique, al cesar en su función.

Art. 24. – *Gastos de administración y mantenimiento.* Los gastos del sistema serán soportados por todos los usuarios conforme a criterios de proporcionalidad basados en factores objetivos, salvo en el supuesto previsto en el último párrafo del presente artículo. Los emprendedores contribuirán a solventarlos respecto de aquellos períodos de disfrute no enajenados, cuando los cedan temporalmente, por cualquier título que fuere.

Estas previsiones no serán aplicables cuando el emprendedor o el administrador hubieran pactado la administración y mantenimiento del STTC por ajuste alzado relativo. En este caso los montos de las cuotas no podrán aumentarse, a excepción de los incrementos originados en rubros expresamente excluidos. Las cantidades que excedan el monto de la oferta serán soportadas por el emprendedor o el administrador, en su caso, según corresponda.

Art. 25. – *Cobro ejecutivo.* El certificado emanado del administrador en el que conste la deuda por gastos del sistema, los rubros que la componen y el plazo para abonarla, constituirán título suficiente para accionar contra el usuario moroso por la vía ejecutiva, o en defecto de ella, conforme la más breve que prevean las normas procesales, previa intimación fehaciente por el plazo que se estipule en el reglamento de administración.

CAPÍTULO VI

De la comercialización y la publicidad de los STTC

Art. 26. – *Deber de información.* Los emprendedores, administradores, vendedores, revendedores y redes de intercambio deben suministrar, con certeza y objetividad, información veraz, eficaz y suficiente, las características de los bienes que integran el STTC y de las prestaciones que ofrecen, detallando el tipo y alcances de los derechos que se transmiten o constituyen, según sea la actividad de que se trate, y demás condiciones de comercialización.

Art. 27. – *Promociones.* Las personas físicas o jurídicas que para la captación de potenciales usuarios ofrezcan regalos, premios, participación en sorteos, cupones, chequeras o cualquier documento representativo de derechos de alojamiento, estadías o viajes, ya sea en entrevistas individuales o grupales, telemarketing, medios gráficos o electrónicos u otros, deben:

- a) Indicar por el mismo medio que la finalidad de la promoción es venderles el STTC;
- b) Especificar claramente la verdadera naturaleza, valor, especie y/o dimensiones de los premios y/o regalos ofrecidos, así como las condiciones, costos, limitaciones y/o restricciones para acceder a los mismos;
- c) Precisar en la primera comunicación, por cualquier medio que ésta se realice, el objeto, características y el tiempo real de duración de la entrevista, cuando ésta sea la condición para recibir el premio, regalo y/o participar en sorteos;
- d) Entregar los premios y/o regalos en el momento de la presentación o dentro de los veinte (20) días de realizada la misma, informando si existen costos no cubiertos en razón de traslados u otros;
- e) Abstenerse de imponer procedimientos exageradamente onerosos o impedimentos que

tengan por objeto hacer desistir al potencial usuario del premio, regalo o sorteo.

Art. 28. – *Documento informativo.* Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC, deberá editar un documento informativo que tendrá el carácter de oferta vinculante, para ser entregado sin cargo a quien solicite información y a los potenciales usuarios en la primera entrevista. En el documento, como mínimo, se precisará:

- a) La identificación y domicilio del emprendedor y de toda persona física o jurídica que intervenga profesionalmente en la comercialización de los derechos en los STTC;
- b) La naturaleza real o personal de los derechos que se ofrecen y su duración;
- c) Los datos de inscripción del STTC de que se trate en los registros respectivos, con expresión de la titularidad y las cargas y con aclaración que pueden ser consultados a los fines de conocer la situación jurídica de los bienes afectados, así como el íntegro contenido del instrumento de afectación;
- d) Si el o los inmuebles afectados al STTC se encuentran construidos y en funcionamiento o en construcción. En este último caso, fecha límite para su terminación y habilitación;
- e) Descripción precisa del o de los bienes sobre los que se ha constituido el STTC y de su ubicación;
- f) Servicios e instalaciones de uso común a las que el futuro usuario podrá acceder, condiciones para el acceso y en su caso, los costos y las bases para su determinación;
- g) Las prestaciones que el usuario podrá disfrutar y condiciones de uso de las mismas;
- h) El precio y duración del período de uso mínimo. Importe de la primera cuota a abonarse por gastos de administración y mantenimiento del sistema o su estimación y el procedimiento para el cálculo de las cuotas futuras;
- i) La identificación y el domicilio del administrador;
- j) La información del derecho de desistimiento a favor del adquirente, con transcripción del texto del artículo 18 y asimismo, con indicación de la persona y domicilio al que deberá comunicarse el desistimiento en caso de ejercitarse el mismo;
- k) La identificación y el domicilio de la red de intercambio a que se encuentre afiliado el STTC y consecuentemente, la posibilidad de suscribir contrato con ésta, haciendo constar la cuota a abonarse como socio en el programa de intercambio, su periodicidad y las tasas de intercambio correspondientes.

Art. 29. – *Publicidad*. Las precisiones formuladas por el emprendedor en anuncios, folletos, circulares u otros medios de difusión gráfica o electrónica, obligan a aquél y se tienen por incluidas en los contratos de tiempo compartido. Cuando los bienes afectados a un STTC se encuentren en construcción, toda publicidad referida a ellos deberá hacerse constar expresamente.

Art. 30. – *Lealtad comercial*. Toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la transmisión de derechos en los STTC no podrá recurrir a presiones, al acosamiento y manipuleo del potencial usuario, alentando sus motivaciones de compra con argumentos y aseveraciones realistas, no ilusorias, que no se presten a dobles interpretaciones o que contengan falsas promesas, ocultamientos o engaños. Los argumentos de venta, orales o escritos, deberán ser coincidentes con los contenidos del contrato de tiempo compartido.

Art. 31. – *Comercialización de los STTC en el exterior*. Los STTC ubicados en el exterior podrán comercializarse en la República Argentina, previa autorización y registración, debiendo el emprendedor y el propietario, en su caso, acreditar ante la autoridad de aplicación:

- a) Su existencia legal, sus derechos sobre el o los establecimientos vacacionales, las condiciones necesarias para su comercialización en el Sistema Turístico de Tiempo Compartido y los poderes de su representante legal;
- b) Que el vendedor se encuentra inscrito en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los sistemas turísticos de tiempo compartido que por esta ley se crea;
- c) Que el o los establecimientos vacacionales a comercializar, se encuentran construidos, en operación y adheridos a alguna red internacional de intercambios.

CAPÍTULO VII

De la instancia arbitral

Art. 32. – *Tribunal arbitral*. Para la resolución de conflictos que pudieren suscitarse entre los usuarios y los prestadores de los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido (STTC), será de aplicación el Sistema Nacional de Arbitraje de Consumo (SNAC), perteneciente a la órbita de la Subsecretaría de Defensa del Consumidor de la Secretaría de Coordinación Técnica del Ministerio de Economía y Producción, en su carácter de autoridad de aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor, normas concordantes y complementarias.

Dicho sistema extrajudicial y voluntario atenderá y resolverá aquellos casos en los que pueda existir alguna violación a los derechos emanados de la ley 24.240, de defensa del consumidor.

Las asociaciones de consumidores y cámaras empresarias, podrán ser invitadas para que integren los

tribunales arbitrales, conforme al artículo 59 de la ley 24.240.

Art. 33. – *Adhesión*. Quienes adhieran al sistema de arbitraje deberán manifestarlo expresamente en oportunidad de inscribirse en el registro que se crea por el artículo 6º de la presente ley. Dicha aceptación, se hará constar en el contrato suscrito entre el prestador y el usuario; la nómina de prestadores adheridos a la instancia arbitral será publicada cada año en el Boletín Oficial de la República Argentina a cargo de la Cámara Argentina de Tiempo Compartido. Se tendrá por no convenido el sometimiento de consumidores y usuarios a cualquier arbitraje cuando lo hayan aceptado antes del nacimiento del conflicto.

CAPÍTULO VIII

De las sanciones

Art. 34. – *Actuaciones administrativas*. La autoridad de aplicación podrá iniciar actuaciones administrativas en caso de presuntas infracciones a esta ley, sus normas reglamentarias y resoluciones que en consecuencia se dicten, de oficio o por denuncia firmada y fundada, de quien invocare un interés legítimo o actuare en defensa de un interés general de los usuarios.

Art. 35. – *Procedimiento*. Las sanciones se aplicarán previo sumario, si no se hubiere acordado la instancia arbitral. Se citará al sumariado concediéndole un plazo de diez (10) días hábiles, que podrán ampliarse a veinte (20) días hábiles cuando razones de distancia o complejidad así lo aconsejen, para que presente su defensa y ofrezca las pruebas pertinentes. La autoridad de aplicación podrá disponer medidas de prueba para mejor proveer, en cualquier estado del procedimiento.

Toda notificación deberá efectuarse personalmente o por cualquier otro medio fehaciente. En este último caso serán válidas las que se efectúen en el domicilio constituido por el responsable en el Registro de Prestadores y Establecimientos Vacacionales afectados a los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido.

Art. 36. – *Recursos*. Contra las resoluciones recaídas en los sumarios administrativos, podrá interponerse un recurso directo ante la autoridad judicial competente en la materia de la jurisdicción respectiva.

Art. 37. – *Prescripción*. Las acciones por infracción a las leyes, decretos y resoluciones que rijan la prestación de los servicios de tiempo compartido, prescribirán a los dos (2) años, contados desde la fecha de comisión de la infracción.

Art. 38. – *Sanciones*. Sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pueda corresponder, los infractores a las disposiciones de la presente ley ya las disposiciones que la reglamenten serán pasibles de las siguientes sanciones:

- a) Multa desde pesos dos mil (\$ 2.000) hasta pesos un millón (\$ 1.000.000), montos que podrán ser modificados por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Inhabilitación temporaria;

c) Revocación de la habilitación.

En el caso de inhabilitaciones temporarias y/o revocación de la habilitación, se deberá garantizar a los usuarios del sistema, el efectivo cumplimiento de las obligaciones contraídas y de los servicios y a contratados.

La habilitación podrá ser revocada, además, si se constatare alguna causa sobreviniente de las enumeradas en el artículo 7°.

CAPÍTULO IX

De la extinción del Sistema Turístico de Tiempo Compartido

Art. 39. – *Extinción.* La extinción del STTC y consecuentemente la desafectación de los bienes operará:

- a) Por vencimiento del plazo de afectación al STTC previsto en la escritura de constitución;
- b) En cualquier momento, cuando no se hubieran producido enajenaciones, o se hubiera rescindido la totalidad de los contratos, lo que se hará constar en escritura pública;
- c) Cuando habiéndose cumplido la condición resolutoria prevista en el artículo 10, inciso b), apartado 6, el emprendedor revoque los derechos que hubiere enajenado mediante declaración de voluntad, manifestada en escritura pública, dentro de los treinta (30) días de vencido el plazo establecido en la escritura de constitución del STTC;
- d) Por destrucción o vetustez.

CAPÍTULO X

Disposiciones complementarias

Art. 40. – *Reglamentación.* La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa (90) días de su entrada en vigencia.

Art. 41. – *Orden público.* La presente ley y sus normas reglamentarias, son complementarias del Código Civil y se consideran de orden público a todos sus efectos.

Art. 42. – *Adecuación.* Los emprendedores y propietarios de inmuebles, que a la fecha de la vigencia de la presente ley, hubieran iniciado su comercialización bajo el STTC, tendrán un (1) año de plazo a partir de la publicación de la pertinente reglamentación, para adecuarse a lo establecido en la presente ley.

Art. 43. – *Contratos anteriores.* Los contratos celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley o dentro del plazo referido en el artículo 42, se regirán por sus propios términos, hasta el vencimiento del plazo establecido en el citado artículo 42, no pudiendo invocarse sus disposiciones cuando se opongan a los derechos y beneficios que expresa o implícitamente en aquélla se reconocen.

Art. 44. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.356)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.
Secretario Parlamentario
del Senado.

6

Artículo 1° – Apruébase el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, firmado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el señor presidente de la Nación y el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 1° de junio de 2004, cuya copia autenticada forma parte integrante de la presente ley.

Art. 2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.357)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.
Secretario Parlamentario
del Senado.

TRANSFERENCIA PROGRESIVA
DE COMPETENCIAS PENALES
DE LA JUSTICIA NACIONAL AL PODER
JUDICIAL DE LA CIUDAD AUTONOMA
DE BUENOS AIRES

En la Ciudad de Buenos Aires, a los 1 días del mes de junio de 2004 se reúnen el señor presidente de la Nación Argentina, doctor Néstor Kirchner, con domicilio en la calle Balcarce 50 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y el señor jefe del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, doctor Aníbal Ibarra, con domicilio en la calle Bolívar 1 de esta ciudad, y acuerdan celebrar el presente Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sujeto a las siguientes declaraciones y cláusulas:

La reforma constitucional del año 1994 consagró la autonomía legislativa, jurisdiccional y administrativa de la Ciudad de Buenos Aires (artículo 129 de la Constitución Nacional), contribuyendo, de ese modo, al fortalecimiento del sistema federal argentino.

En ese marco constitucional, se ha iniciado un traspaso de competencias ordinarias al ámbito local con

la aprobación del convenio suscrito el 7 de diciembre de 2000 entre el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ratificado por ley nacional 25.752 y Ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 597, respectivamente. Las atribuciones para convenir la transferencia ordenada de competencias, a su vez, resultan del artículo 129 de la Constitución Nacional, del artículo 6° de la ley 24.588, y de la cláusula transitoria decimotercera de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El referido convenio estableció las bases para el comienzo de ejecución de la transferencia de competencias jurisdiccionales en lo penal, y para una práctica de acuerdos interjurisdiccionales, facultando a los firmantes a acordar directamente las modalidades específicas de la transferencia de las competencias, en forma ordenada y progresiva, garantizando en el período de transición una administración de justicia que no se vea alterada en su prestación por los cambios jurisdiccionales que sean llevados a cabo.

Para ello, se avanza en el sentido de una transferencia gradual de competencias, comenzando por traspasar el juzgamiento de aquellas conductas para las cuales la ciudad cuenta con una infraestructura o servicios adecuados, relacionadas a materias en las que la autoridad local posee atribuciones que constituyen manifestaciones concretas de su poder de policía.

En esta etapa del proceso se estima conveniente transferir la persecución y juzgamiento de las conductas tipificadas en el Código Penal, artículos 95 y 96 (lesiones en riña), 106 y 107 (abandono de personas), 108 (omisión de auxilio), 128 y 129 (exhibiciones obscenas), 134 a 137 (matrimonios ilegales), 149 bis primer párrafo (amenazas), 150 (violación de domicilio), 181 (usurpación), 183 y 184 (daños), 208 (ejercicio ilegal de la medicina) y los delitos tipificados en las leyes 13.944, 14.346 y artículo 3° de la ley 23.592, cuando los delitos se cometan en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires.

Dado que el Registro de Deudores Alimentarios Morosos y el Registro Civil dependen de la Ciudad, ello facilitará una persecución más eficiente de los delitos de incumplimiento de los deberes de asistencia familiar y los relacionados con los matrimonios ilegales.

Asimismo, resulta conveniente la transferencia del delito de discriminación previsto en el artículo 3° de la ley nacional 23.592 a fin de lograr que sea un mismo poder judicial el que persiga y juzgue la discriminación, evitando de esta forma conflictos de competencias que dilaten los procedimientos. Similares consideraciones cabrían respecto del delito de exhibiciones obscenas y la contravención de alteración de la tranquilidad pública.

La transferencia de estas competencias, y de los medios para atender su juzgamiento, hoy a cargo de la Justicia Nacional con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la Justicia Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es motivo del

acuerdo que aquí se celebra entre el gobierno nacional y el local, el cual deberá ser ratificado por el Congreso Nacional y la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por todo lo expuesto, el señor presidente de la Nación Argentina y el señor jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, celebran el presente convenio que suscriben en el marco de lo dispuesto por los artículos 129 de la Constitución Nacional, la cláusula transitoria decimotercera de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la ley 597 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la ley nacional 25.752.

PRIMERA: Los delitos que a continuación se detallan, cometidos en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, serán investigados por el Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y juzgados por sus jueces competentes, con excepción de la competencia federal, conforme a los procedimientos establecidos por el Código de Procedimiento Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y hasta tanto se dicten las normas procesales penales de la ciudad, con aplicación supletoria del Código Procesal Penal de la Nación en todo lo que no se encuentre expresamente previsto en aquella ley:

- a) Lesiones en riña (artículos 95 y 96, Código Penal);
- b) Abandono de personas (artículos 106 y 107, Código Penal);
- c) Omisión de auxilio (artículo 108, Código Penal);
- d) Exhibiciones obscenas (artículos 128 y 129, Código Penal);
- e) Matrimonios ilegales (artículos 134 a 137, Código Penal);
- f) Amenazas (artículo 149 bis primer párrafo, Código Penal);
- g) Violación de domicilio (artículo 150, Código Penal);
- h) Usurpación (artículo 181, Código Penal);
- i) Daños (artículos 183 y 184, Código Penal);
- j) Ejercicio ilegal de la medicina (artículo 208, Código Penal);
- k) Los tipificados en las leyes 13.944, 14.346 y artículo 3° de la ley 23.592.

7

Artículo 1° – Sustitúyese el artículo 1° de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 1°: El presente capítulo se aplicará a los hechos previstos en él, cuando se cometan con motivo o en ocasión de un espectáculo deportivo, sea en el ámbito de concurrencia pública en que se realizare o en sus inmediaciones, antes, du-

rante o después de él, como así también durante los traslados de las parcialidades, tanto sea hacia o desde el estadio deportivo donde el mismo se desarrolle.

Art. 2° – Sustitúyese el título del capítulo III de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, por el siguiente: “Disposiciones Procesales”.

Art. 3° – Incorpóranse como artículos 45 bis, 45 ter y 45 quater, capítulo III de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, los siguientes:

Artículo 45 bis: En todos los procesos que se sustancien como consecuencia de alguno de los delitos contemplados en la presente ley o cualquier otro delito, tipificado en el Código Penal en las circunstancias del artículo 1° de esta ley, el juez, en ocasión de dictar el auto de procesamiento podrá disponer en forma cautelar que el imputado se abstenga de concurrir a todo tipo de espectáculo deportivo de la especie que se trate mientras dure el proceso en el que se encuentre acusado.

La interdicción se hará extensiva hasta un radio de quinientos (500) metros a la redonda del estadio o predio en el que se desarrolle la práctica deportiva, mientras dure la misma, sus preparativos y desconcentración.

Dicha medida cesará de pleno derecho con el dictado de la sentencia. En caso que la misma fuera condenatoria y correspondiera aplicar la pena única o accesoria de inhabilitación, el lapso que hubiese demandado la medida cautelar será computado a los fines de la ejecución de la sentencia a razón de un (1) día de interdicción preventiva por un (1) día de cumplimiento efectivo.

Artículo 45 ter: Será carga activa de los jueces hacer saber, en forma fehaciente la medida cautelar dispuesta dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a que la misma quedara firme, a los distintos organismos nacionales, provinciales o municipales de contralor de la seguridad en espectáculos deportivos, con transcripción de la parte pertinente de la incidencia, detallando juzgado, su titular, número de registro, carátula, nombre completo, apellido materno, alias, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y matrícula individual del imputado interdicto, con foto formato 4x4.

La autoridad de contralor, en las jurisdicciones que las hubiera o las instituciones deportivas en caso de inexistencia de aquéllas, o ambas en forma conjunta, estarán ampliamente facultadas para recurrir a la fuerza pública a los fines de su efectivo cumplimiento.

Artículo 45 quater: Créase el Registro Nacional de Infractores a la Ley del Deporte, en el ámbito del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, que se registrará por las disposiciones de la Ley de Registro Nacional de Reincidencia y Estadística Criminal.

En el mismo modo y plazo establecido por el artículo anterior, el juez deberá notificar al Registro la interdicción, con transcripción de la parte pertinente de la incidencia, consignando el juzgado, su titular, carátula, número de registro interno, nombre completo, apellido materno, alias, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio, foto con formato 4x4 y matrícula individual del imputado interdicto.

Concluido el proceso, el magistrado competente deberá notificar al registro el resolutorio dictado, con transcripción íntegra o copia de la sentencia definitiva y, en caso que correspondiera, el resultado del cómputo aprobado y firme.

Suspendida la interdicción cautelar, o cumplida la condena, previa orden judicial, el Registro dará de baja el legajo correspondiente en forma inmediata, sin obstáculo de que conste como antecedente.

Art. 4° – Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adecuar sus sistemas procesales al presente régimen.

Art. 5° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.358)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los veintiocho días del mes de febrero del año dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. de DD.

JULIO C. COBOS.
Juan H. Estrada.
Secretario Parlamentario
del Senado.

2. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN EN REVISION AL SENADO

1

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – *Objeto.* El objeto de la presente ley es la individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo, a fin de garantizar el derecho a la identidad de todas las personas desde su nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

Para el cumplimiento de la finalidad de la presente, se establece un sistema obligatorio destinado a garantizar la integridad de dicho binomio durante su permanencia en la internación institucional y al egreso.

Art. 2° – *Ambito territorial de aplicación.* La presente ley y sus reglamentaciones rigen para todo el territorio nacional.

Art. 3° – *Momento de la individualización.* Cuando el nacimiento aconteciera en un establecimiento médico asistencial-público o privado, la individualización del binomio madre-hijo se realizará al momento del nacimiento.

Art. 4º – *Métodos y formas de individualización.* Producido el nacimiento, deberá colocarse una (1) pulsera en lugar visible del cuerpo de la madre, preferentemente en la muñeca, y dos (2) pulseras, una (1) en el tobillo y la otra en la muñeca del recién nacido. Un (1) broche de ombligo (*clamp*) será colocado en el cordón umbilical ligado al cuerpo del recién nacido. Las tres (3) pulseras y el broche tendrán cierre inviolable y estarán individualizados con igual código.

El código quedará registrado en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico de nacimiento y en el libro de partos del establecimiento médico-asistencial.

Dentro de las noventa y seis (96) horas del nacimiento, y siempre previo al alta médica del recién nacido, se tomará una (1) impresión plantar derecha al recién nacido y una (1) impresión dígito-pulgar derecha a la madre, que se incorporarán al certificado médico de nacimiento.

Art. 5º – *Nacimientos múltiples.* En los casos de nacimientos múltiples, se realizará el mismo procedimiento de individualización descrito en el artículo 4º de la presente respecto de cada uno de los recién nacidos. La madre tendrá tantas pulseras como recién nacidos haya dado a luz, cada una con un código propio.

De igual modo se confeccionarán tantos certificados médicos de nacimiento como recién nacidos, debiendo dejarse constancia en cada uno de ellos, de manera de vincular a todos los recién nacidos con la madre.

Art. 6º – *Certificado médico de nacimiento.* El médico u obstétrica que hubiera asistido al nacimiento deberá suscribir el certificado médico de nacimiento, el cual es la prueba del nacimiento y de la identidad del nacido.

Este certificado será extendido en un formulario numerado en el que constarán, como mínimo, los siguientes datos:

- a) De la madre: nombre, apellido, tipo y número de documento nacional de identidad, edad, nacionalidad, domicilio y la impresión dígito-pulgar derecha;
- b) Del recién nacido: nombre con el que se lo inscribirá, sexo, edad gestacional, peso al nacer e impresión plantar derecha;
- c) Tipo de nacimiento: simple o múltiple;
- d) Nombre, apellido, firma, sello y matrícula del médico u obstétrica que asistió al nacimiento;
- e) Fecha, hora y lugar del nacimiento y de la confección del certificado;
- f) Datos del establecimiento médico-asistencial: nombre y domicilio completos;
- g) Código de las pulseras y del broche de ombligo colocados a la madre y al recién nacido;
- h) Observaciones.

Art. 7º – *Formulario de certificado médico de nacimiento.* Los gobiernos locales proveerán a las

direcciones generales del registro civil los formularios de certificado médico de nacimiento, prenumerados y que reúnan en su estructura e impresión los requisitos de seguridad que garanticen su inviolabilidad, para su remisión a los registros civiles. Las direcciones generales llevarán el control de su utilización.

Art. 8º – *Responsables de la individualización del binomio madre-hijo.* A los fines de la presente ley, será responsable de la individualización del binomio madre-hijo, el médico u obstétrica que asiste, dirige y supervisa el nacimiento, juntamente con las autoridades directivas del establecimiento médico-asistencial.

Art. 9º – *Nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta.* En caso de nacimiento sin vida o fallecimiento antes del alta médica, se procederá a la individualización del binomio madre-hijo siguiendo el método establecido en el artículo 4º de la presente. Tales acontecimientos deben constar en la historia clínica de la madre y del recién nacido, expresándose momento y circunstancias de los mismos.

Art. 10. – *Casos excepcionales.* Cuando por impedimento físico fuera imposible colocar todos o algunos de los elementos de individualización, se dejará constancia en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda, de las causas que sustentaron esa decisión. Los elementos de individualización no colocados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 11. – *Retiro de elementos de individualización.* Ante la necesidad de retirar de la madre o del recién nacido la/s pulsera/s y/o broche de ombligo (*clamp*), se dejará constancia de las causas que sustentaron esa decisión en la historia clínica de la madre o del recién nacido, según corresponda. Los elementos de individualización retirados deberán incorporarse a la respectiva historia clínica.

Art. 12. – *Madre sin documento de identidad.* Si al momento del nacimiento la madre no presentara su documento de identidad, deberá hacerlo antes del alta médica.

En caso de no presentarlo deberá dejarse constancia en el certificado médico de nacimiento. Para acreditar su identidad, la madre deberá presentar dos (2) testigos de conocimiento, que exhiban sus documentos nacionales de identidad y suscriban el certificado médico de nacimiento.

Art. 13. – *Personas menores de 18 años no emancipadas.* Para dar de alta médica a una persona menor de dieciocho (18) años no emancipada que acaba de dar a luz, es necesario que se haya presentado su padre, madre, tutor o guardador.

En caso contrario, deberá darse el alta médica, previa comunicación a la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 14. – *Nacimientos fuera de establecimientos médico-asistenciales.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial con

asistencia de médico u obstétrica, el profesional debe trasladar a la madre y al recién nacido a un establecimiento médico-asistencial, donde se cumplimentará la totalidad de las disposiciones establecidas para los nacimientos acontecidos en los establecimientos médico-asistenciales.

Art. 15. – *Nacimientos sin asistencia de médico u obstétrica.* Cuando el nacimiento acontezca fuera de un establecimiento médico-asistencial sin asistencia de médico u obstétrica, la madre debe concurrir dentro de las noventa y seis (96) horas, junto con el recién nacido, a un establecimiento médico-asistencial.

Cuando haya certeza para la individualización del binomio madre-hijo, en el establecimiento médico asistencial se procederá en los términos de la presente ley.

Ante la imposibilidad de establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo, el establecimiento médico-asistencial sólo dejará constancia del registro de quien invoca la maternidad. La inscripción del nacimiento se efectuará conforme la normativa vigente para tales situaciones.

La reglamentación deberá fijar las condiciones en las cuales resulta posible establecer certeza para la individualización del binomio madre-hijo.

Art. 16. – *Alta y egreso del binomio madre-hijo.* Al dar el alta médica conjunta de la madre y el recién nacido, el profesional deberá adjuntar una (1) de las pulseras del recién nacido a su historia clínica, registrando fecha y circunstancias.

En el momento del egreso conjunto se debe constatar que la pulsera de la madre y la del recién nacido tengan el mismo código, abandonando el establecimiento médico-asistencial con las pulseras puestas.

Art. 17. – *Separación del binomio madre-hijo.* Cuando se produjera la separación del binomio madre-hijo, por muerte, derivación, alta de uno solo de sus integrantes, o por cualquier otra circunstancia, aquel que permanezca internado deberá conservar colocados los elementos de individualización hasta su egreso del establecimiento médico-asistencial.

Art. 18. – *Egreso del recién nacido sin la madre.* En el caso de continuar internada la madre, el egreso por alta médica del recién nacido sólo podrá concretarse por el cónyuge de la madre del recién nacido. Asimismo podrá concretarse por un familiar directo autorizado por la madre o su cónyuge ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, la que deberá incorporarse a la historia clínica del recién nacido. La madre también podrá autorizar a su convivente ante la máxima autoridad del establecimiento médico-asistencial, incorporándose dicha autorización a la historia clínica. La reglamentación establecerá los requisitos necesarios para acreditar la convivencia.

Ante la imposibilidad de la madre o de su cónyuge de prestar la debida autorización, el egreso deberá formalizarse con la previa intervención de la autoridad local de aplicación de la ley 26.061.

Art. 19. – *Entrega de documentación.* Los establecimientos médico-asistenciales deberán entregar en forma documentada los certificados médicos de nacimiento al registro civil que corresponda al domicilio del establecimiento. Asimismo, deben extender a la madre una constancia que deberá contener nombre, apellido y número del documento de identidad de la madre, el número del certificado médico de nacimiento y el domicilio del registro civil de la jurisdicción correspondiente.

Art. 20. – *Seguridad de los establecimientos médico-asistenciales.* El personal de los establecimientos médico-asistenciales deberá poseer y exhibir una credencial institucional. La misma debe contener:

- a) Nombre del establecimiento médico-asistencial;
- b) Cargo o función desempeñada;
- c) Nombre y apellido y número de documento;
- d) Foto actualizada.

Cada establecimiento médico-asistencial deberá contar con un sistema de seguridad y control apropiado a cada realidad jurisdiccional, en el que se prevea el control específico de los ingresos y egresos de personas.

Art. 21. – *Reglamentación y entrada en vigencia.* El Poder Ejecutivo nacional deberá reglamentar la presente ley en un plazo de noventa (90) días, contados desde su publicación. La presente ley entrará en vigencia a los sesenta (60) días de publicada la reglamentación.

Art. 22. – *Sustitución.* Sustitúyese el artículo 242 del Código Civil por el siguiente:

Artículo 242: La maternidad quedará establecida, aun sin reconocimiento expreso, por la prueba del nacimiento y la identidad del nacido.

La inscripción será realizada por el registro civil por medio de los procedimientos y a partir de la documentación que establecen las leyes respectivas.

Esta inscripción deberá serle notificada a la madre, salvo su reconocimiento expreso.

Art. 23. – *Sustitución.* Sustitúyense los artículos 12 y 13 de la ley 26.061 por los siguientes:

Artículo 12: *Garantía estatal de identificación. Inscripción en el Registro del Estado y Capacidad de las Personas.* Los organismos del Estado deben garantizar procedimientos sencillos y rápidos para que los recién nacidos sean identificados en forma gratuita, obligatoria, oportuna e inmediatamente después de su nacimiento, estableciendo el vínculo filial con la madre, conforme al procedimiento previsto en la ley vigente.

Ante la falta de documento que acredite la identidad de la madre o del padre, los organismos del Estado deberán arbitrar los medios necesarios para la obtención de la identificación obligatoria consignada en el párrafo anterior, circunstancia

que deberá ser tenida especialmente en cuenta por la reglamentación de esta ley.

Debe facilitar la adopción de medidas específicas para la inscripción gratuita en el Registro del Estado y Capacidad de las Personas, de todos aquellos adolescentes y madres que no hayan sido inscriptos oportunamente.

Artículo 13: *Derecho a la documentación.* Las niñas, niños, adolescentes y madres indocumentados, tienen derecho a obtener los documentos públicos que comprueben su identidad, de conformidad con la normativa vigente y en los términos que establece el procedimiento previsto en la ley vigente.

Art. 24. – *Derogación.* Derógase la ley 24.540.

Art. 25. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

EDUARDO A. FELLNER.

Enrique R. Hidalgo.

Secretario de la C. de DD.

2

El Senado y Cámara de Diputados,...

PROMOCION DE INVERSIONES EN BIENES DE CAPITAL Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 1º – Institúyese un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital nuevos –excepto automóviles–, que revistan la calidad de bienes muebles amortizables en el impuesto a las ganancias, destinados a la actividad industrial, así como también para las obras de infraestructura –excluidas las obras civiles– que reúnan las características y estén destinadas a las actividades que al respecto establezca la reglamentación.

El régimen que se crea por la presente ley regirá con los alcances y limitaciones establecidos en la misma y las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º – Podrán acogerse al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscriptas conforme a las mismas, que desarrollen actividades productivas en el país o se establezcan en el mismo con ese propósito y que acrediten bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura a realizarse entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive.

En el supuesto que el beneficiario del régimen sea un fideicomiso tanto el fiduciario como los benefi-

ciarlos del fideicomiso deberán ser personas físicas domiciliadas en la República Argentina, o personas jurídicas constituidas en ella, o encontrarse habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscriptas conforme a las mismas, y acreditar bajo declaración jurada ante la pertinente autoridad de aplicación la existencia de un proyecto de inversión en actividades industriales o la ejecución de obras de infraestructura.

A los efectos de lo dispuesto en los párrafos anteriores, los proyectos de inversión en actividades industriales o en obras de infraestructura se considerarán realizados cuando tengan principio efectivo de ejecución y se encuentren concluidos dentro de los plazos previstos para la puesta en marcha de cada uno de los mismos. Se entenderá que existe principio efectivo de ejecución cuando se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, por un monto no inferior al quince por ciento (15 %) de la inversión prevista.

El régimen establecido por la presente ley será de aplicación para los bienes muebles amortizables comprendidos por obras en curso y las obras de infraestructura iniciadas con anterioridad al día 1º de octubre de 2007, siempre que a dicha fecha no se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto de inversión por un monto igual o mayor al quince por ciento (15 %) de la inversión prevista.

La autoridad de aplicación resolverá otorgando o denegando el beneficio instituido por esta ley por la totalidad del proyecto de inversión presentado.

Los interesados en acogerse al presente régimen deberán inscribirse en el registro que habilitará a tal efecto la autoridad de aplicación.

Los interesados deberán asimismo acreditar la generación de puestos genuinos de trabajo, de conformidad con la legislación laboral vigente en cada rubro de actividad.

Art. 3º – Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen podrán, conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes, obtener la devolución anticipada del impuesto al valor agregado correspondiente a los bienes u obras de infraestructura incluidos en el proyecto de inversión propuesto o, alternativamente, practicar en el impuesto a las ganancias la amortización acelerada de los mismos, no pudiendo acceder a los dos (2) tratamientos por un mismo proyecto y quedando excluidos de ambos cuando sus créditos fiscales hayan sido financiados mediante el régimen establecido por la ley 24.402 y/o por aquella norma que restablezca su vigencia y/o la modifique.

Los beneficios de amortización acelerada y de devolución anticipada del impuesto al valor agregado no serán excluyentes entre sí en el caso de los proyectos de inversión cuya producción, sea exclusivamente para el mercado de exportación y/o se enmarquen en un plan de producción limpia o de reconversión industrial

sustentable, aprobado por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Jefatura de Gabinete de Ministros. En estos casos, los beneficiarios podrán acceder en forma simultánea a ambos tratamientos fiscales.

Art. 4º—El impuesto al valor agregado que por la compra, fabricación, elaboración o importación definitiva de bienes de capital o la realización de obras de infraestructura, a que hace referencia el artículo 1º de la presente ley, les hubiera sido facturado a los responsables del gravamen, luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en el que se hayan realizado las respectivas inversiones, les será acreditado contra otros impuestos a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción o, en su defecto, les será devuelto, en ambos casos en el plazo estipulado en el acto de aprobación del proyecto y en las condiciones y con las garantías a las que alude el artículo 8º de la presente ley. Dicha acreditación o devolución procederá en la medida en que el importe de las mismas no haya debido ser absorbido por los respectivos débitos fiscales originados por el desarrollo de la actividad.

No será de aplicación el régimen establecido en el párrafo anterior cuando al momento de la solicitud de acreditación o devolución, según corresponda, los bienes de capital no integren el patrimonio de los titulares del proyecto.

Cuando los bienes a los que se refiere este artículo se adquieran en los términos y condiciones establecidos por la ley 25.248, los créditos fiscales correspondientes a los cánones y a la opción de compra sólo podrán computarse a los efectos de este régimen luego de transcurridos como mínimo tres (3) períodos fiscales contados a partir de aquél en que se haya ejercido la citada opción.

No podrá realizarse la acreditación prevista en este régimen contra obligaciones derivadas de la responsabilidad sustitutiva o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agentes de retención o de percepción. Tampoco será aplicable la referida acreditación contra gravámenes con destino exclusivo al financiamiento de fondos con afectación específica.

A efectos de este régimen, el impuesto al valor agregado correspondiente a las inversiones a que hace referencia el primer párrafo del presente artículo se imputará contra los débitos fiscales una vez computados los restantes créditos fiscales relacionados con la actividad gravada.

Art. 5º—Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen, por las inversiones que realicen comprendidas en el artículo 1º de esta ley durante el período comprendido entre el 1º de octubre de 2007 y el 30 de septiembre de 2010, ambas fechas inclusive, podrán optar por practicar las respectivas amortizaciones a partir del período fiscal de habilitación del bien,

de acuerdo con las normas previstas en los artículos 83 y 84, según corresponda, de la ley de impuesto a las ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, o conforme al régimen que se establece a continuación:

- a) Para inversiones realizadas durante los primeros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores al 1º de octubre de 2007:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en tres (3) cuotas anuales, iguales y consecutivas.
 - II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al cincuenta por ciento (50%) de la estimada;
- b) Para inversiones realizadas durante los segundos doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en cuatro (4) cuotas anuales, iguales y consecutivas.
 - II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (60%) de la estimada;
- c) Para inversiones realizadas durante los terceros doce (12) meses calendario inmediatos posteriores a la fecha indicada en el inciso a) del presente artículo:
 - I. En bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período: como mínimo en cinco (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas.
 - II. En obras de infraestructura iniciadas en dicho período: como mínimo en la cantidad de cuotas anuales, iguales y consecutivas que surja de considerar su vida útil reducida al sesenta por ciento (70%) de la estimada.

Art. 6º—Establécese un cupo fiscal anual de pesos un mil millones (\$ 1.000.000.000), el que podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3º de la presente ley, aplicables a los proyectos de inversión en actividades industriales. Dicho cupo se asignará de acuerdo con el mecanismo de concurso que establezca el Poder Ejecutivo nacional, en el que fijará las pautas a considerar a los efectos de la elegibilidad de los proyectos y contemplará una fase técnica y una fase económica.

El cupo fiscal establecido en el párrafo anterior no incluye los tratamientos fiscales acordados por el presente régimen para la realización de obras de infraestructura comprendidas en el mismo, el que será establecido por la autoridad de aplicación para cada proyecto en particular.

Establécese un cupo fiscal anual de pesos doscientos millones (\$200.000.000) adicionales a los contemplados en el primer párrafo del presente artículo, que serán destinados exclusivamente a proyectos de inversión desarrollados por pequeñas y medianas empresas, que clasifiquen como tales de acuerdo a la normativa vigente. Este cupo podrá ser atribuido indistintamente a los tratamientos impositivos dispuestos en el artículo 3º de la presente ley.

Facúltase a la autoridad de aplicación a determinar para cada concurso la atribución de los cupos fiscales contemplados en los párrafos anteriores, pudiendo optar por realizar las convocatorias por regiones, sectores industriales o en base a su clasificación en pequeñas, medianas o grandes empresas, de acuerdo con la normativa vigente.

Art. 7º—Considérase obra de infraestructura en los términos de la presente ley a toda obra cuyo objetivo principal promueva la realización de actividades productivas a las que hace referencia el artículo 2º de la presente ley y sea ejecutada por los sujetos enumerados en el referido artículo o cuando la realización sea declarada como obra de infraestructura crítica por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios siempre y cuando se trate de las siguientes actividades:

- a) Generación, transporte y/o distribución de energía eléctrica;
- b) Producción, transporte y/o la distribución de hidrocarburos;
- c) Exploración y/o explotación minera;
- d) Obras hídricas;
- e) Obras viales;
- f) Obras ferroviarias, portuarias o de las vías navegables.

El Poder Ejecutivo nacional podrá incorporar otras actividades siempre que reúnan los recaudos previstos en el párrafo precedente.

Art. 8º—Las garantías a las que hace referencia el artículo 4º de la presente ley podrán ser constituidas mediante depósito bancario, cheque certificado contra una entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el Estado nacional, aval bancario, seguro de caución o pagarés a la vista, en los montos y oportunidades que la reglamentación establezca.

Art. 9º—Cuando se trate de operaciones que den derecho a la opción prevista en el artículo 67 de la Ley de Impuesto a las Ganancias (texto ordenado 1997) y sus modificaciones, la amortización especial establecida por el régimen instituido por la presente ley deberá

practicarse sobre el costo determinado de acuerdo con lo dispuesto en la referida norma legal. Si la adquisición y la venta se realizaran en ejercicios fiscales diferentes, la amortización eventualmente computada en exceso deberá reintegrarse en el balance impositivo correspondiente a dicha enajenación.

El tratamiento que se otorga por el presente régimen queda sujeto a la condición de que los bienes adquiridos permanezcan en el patrimonio del contribuyente durante tres (3) años contados a partir de la fecha de habilitación. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de impuesto resultantes con más sus intereses, salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalada precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas que en virtud del importe reinvertido no se encuentre alcanzada por el régimen tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

Art. 10.—Una vez comprobada la puesta en marcha o la afectación de los bienes a la actividad productiva, la autoridad de aplicación y la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción, verificarán el cumplimiento de los objetivos declarados en el proyecto de inversión por el responsable.

A tales efectos, la autoridad de aplicación, teniendo en cuenta el tipo de proyecto de que se trate, fijará el plazo en que deberán ser cumplidas las previsiones del proyecto y, juntamente con el citado organismo recaudador, dispondrá la modalidad, frecuencia y todo otro aspecto relativo al control de cumplimiento.

El incumplimiento será resuelto mediante acto fundado por la autoridad de aplicación y no corresponderá, respecto de los sujetos comprendidos, el trámite establecido por el artículo 16 y siguientes de la ley 11.683 texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, sino que la determinación de la deuda quedará ejecutoriada con la simple intimación de pago del impuesto y sus accesorios por parte de la Administración Federal de Ingresos Públicos, sin necesidad de otra sustanciación.

El término de la prescripción para exigir la restitución de los créditos fiscales acreditados o devueltos o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los accesorios a que hubiere lugar, será de cinco (5) años contados a partir del 1º de enero del año siguiente a aquél en que haya finalizado el plazo fijado para el cumplimiento de las previsiones del proyecto.

Art. 11.—El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley, sin perjuicio de la restitución al fisco de los créditos fiscales oportunamente acreditados o devueltos

o, en su caso, del impuesto a las ganancias ingresado en defecto, con más los respectivos intereses resarcitorios, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones:

- a) Caducidad total del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen;
- b) Una multa equivalente al ciento por ciento (100%) del impuesto acreditado o devuelto o, en su caso, ingresado en defecto.

La autoridad de aplicación determinará los procedimientos para la aplicación de las sanciones dispuestas en el presente artículo.

Art. 12.—No podrán acogerse al tratamiento, dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la entonces Dirección General Impositiva, dependiente de la entonces Secretaría de Hacienda del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, o la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias, o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- d) Las personas jurídicas —incluidas las cooperativas— en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros de consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acaecimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Los sujetos que resulten beneficiarios del presente régimen deberán previamente renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial o administrativo con relación a las disposiciones del decreto 1.043 de fecha 30

de abril de 2003 o para reclamar con fines impositivos la aplicación de procedimientos de actualización cuya utilización se encuentra vedada conforme a lo dispuesto por la ley 23.928 y sus modificaciones y el artículo 39 de la ley 24.073 y sus modificaciones. Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieran promovido tales procesos, deberán desistir de las acciones y derechos invocados en los mismos.

En el caso de la renuncia a la que hace referencia el párrafo anterior, el pago de las costas y gastos causídicos se impondrán en el orden causado, renunciando el fisco, al cobro de multas.

Art. 13.—El Poder Ejecutivo nacional será el encargado de designar la autoridad de aplicación del régimen creado por la presente ley.

El Poder Ejecutivo nacional informará bimestralmente a ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación las aprobaciones de los proyectos de inversión que hubieren adherido al régimen creado por la presente ley, remitiendo las actuaciones que originaron la asignación.

Art. 14.—En todo lo no previsto en esta ley serán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683 (texto ordenado en 1998) y sus modificaciones; de la ley de impuesto al valor agregado (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones, y de la ley de impuesto a las ganancias (texto ordenado en 1997) y sus modificaciones.

Art. 15.—Invítase a las provincias y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley, eximiendo total o parcialmente las ventas de los bienes comprendidos por el presente régimen de los impuestos sobre los ingresos brutos y de sellos.

Art. 16.—Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 17.—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

EDUARDO A. FELLNER.

Enrique R. Hidalgo.

Secretario de la C. de DD.

3. RESOLUCIONES ¹

Aceptar la renuncia de la señora diputada nacional Mercedes Marcó del Pont, a partir del 14 de enero de 2008.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el veintiocho de febrero de dos mil ocho.

EDUARDO A. FELLNER.

Enrique R. Hidalgo.

Secretario de la C. de DD.

¹ Bajo este apartado se publican exclusivamente las resoluciones sancionadas por la Honorable Cámara. El texto de los pedidos de informes remitidos al Poder Ejecutivo conforme al artículo 204 del reglamento puede verse en la publicación *Gaceta Legislativa*.

B. ASUNTOS ENTRADOS

I

Mensajes del Poder Ejecutivo

Mensaje 175 del 30 de enero de 2008 comunicando el decreto 174/08 por el cual convoca al Honorable Congreso de la Nación a sesiones extraordinarias desde el día 4 hasta el 29 de febrero de 2008 (29-P.E.-07). (*A la Presidencia.*)

(Trámite Parlamentario N° 169.)

–Mensaje 210 del 5 de febrero de 2008 comunicando el decreto 209 por el cual designa vicepresidente del directorio del Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE) al ingeniero químico Luis Miguel Barletta (30-P.E.-07). (*A la Comisión de Energía y Combustibles.*)

–Mensaje 238 del 7 de febrero de 2008 comunicando el decreto 237 por el cual se amplía el temario de proyectos a tratar en sesiones extraordinarias (31-P.E.-07). (*A la Presidencia.*)

(Trámite Parlamentario N° 170.)

–Mensaje 283 del 20 de febrero de 2008 comunicando el decreto 282 por el cual se señala las 12 horas del 19 de marzo de 2008 para la solemne apertura de sesiones ordinarias del Honorable Congreso de la Nación (32-P.E.-07). (*A la Presidencia.*)

II

Jefatura de Gabinete de Ministros

–Mensaje 12 del 26 de diciembre de 2007 comunicando el decreto 153 por el cual se promulga parcialmente el proyecto de ley registrado bajo el número 26.335, de creación de la Universidad Nacional del Chaco Austral (19-J.G.M.-07). (*A las comisiones Bicameral Permanente de Trámite Legislativo [artículo 100, Inciso 13, C.N. y ley 26.122] y de Educación y de Presupuesto y Hacienda [artículo 83 C.N.]*).

–Mensaje 11 del 26 de diciembre de 2007 comunicando el decreto 152 por el cual se promulga parcialmente el proyecto de ley registrado bajo el número 26.337 de presupuesto general de la administración nacional para el ejercicio fiscal correspondiente al año 2008 (20-J.G.M.-07). (*A las comisiones Bicameral Permanente de Trámite Legislativo [artículo 100, inciso 13, C.N. y ley 26.122] y de Presupuesto y Hacienda [artículo 83, C.N.]*).

(Trámite Parlamentario N° 168.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: mensaje 17 del 5 de febrero de 2008 por el cual se remite informe del presupuesto plurianual para el período 2008-2010 (21-J.G.M.-07). (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite anexo al informe del presupuesto plurianual para el período

2008-2010 comunicado mediante el mensaje 17/08 (22-J.G.M.-07). (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.*)

III

Comunicaciones del Honorable Senado

PROYECTOS EN REVISIÓN:

(C.D.-315/07) (26-12-07) (P.P.-2007.) Proyecto de ley por el cual se propicia modificar la hora oficial en todo el territorio nacional, estableciendo husos horarios diferenciados para los períodos estival e invernal (235-S.-07). (*A la Comisión de Energía y Combustibles.*)

–(C.D.-311/07) (19-12-07) (P.P.-2006.) Proyecto de ley en revisión por el cual se establece un régimen de resguardo de la salud de las personas que se sometan a prácticas de tatuajes y *piercing* (236-S.-07). (*A las comisiones de Acción Social y Salud Pública y de Legislación General.*)

–(C.D.-313/07) (19-12-07) (P.P.-2007.) Proyecto de ley en revisión por el cual se amplía al personal docente de las universidades nacionales no comprendidos en el régimen de la ley 22.929 el beneficio instituido por la ley 24.016 (237-S.-07). (*A las comisiones de Previsión y Seguridad Social, de Educación y de Presupuesto y Hacienda.*)

–(C.D.-314/07) (19-12-07) (P.P.-2007.) Proyecto de ley en revisión sobre control de exportación, importación, tránsito y transbordo de material bélico, sustancias, materiales y tecnologías sensitivas o de uso dual (238-S.-07). (*A las comisiones de Defensa Nacional, de Legislación Penal y de Presupuesto y Hacienda.*)

–(C.D.-316/07) (26-12-07) (P.P.-2007.) Proyecto de ley en revisión por el cual se aprueba el acuerdo de asociación estratégica entre la República Argentina y los Estados Unidos Mexicanos, suscrito en la Ciudad de México Distrito Federal –Estados Unidos Mexicanos– el 30 de julio de 2007 (239-S.-07). (*A las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Cultura.*)

–(C.D.-318/07) (19-12-07) (P.P.-2006.) Proyecto de ley en revisión por el cual se promueve la creación y desarrollo de la incubación de nuevas empresas de base tecnológicas y/o innovadoras de parque y polos tecnológicos (240-S.-07). (*A las comisiones de Industria, de Ciencia y Tecnología y de Presupuesto y Hacienda.*)

(Trámite Parlamentario N° 168.)

–(C.D.-5/08) (13-2-08) (P.P.-2007.) Proyecto de ley por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura (246-S.-07). (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.*)

–(C.D.-6/08) (13-2-08) (P.P.-2007.) Proyecto de ley por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el día 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional y

la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (247-S.-07). (A *la Comisión de Transporte.*)

–(C.D.-7/08) (13-2-08) (P.P.-2007.) Proyecto de ley por el cual se sustituye el artículo 1º de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192 sobre violencia en espectáculos deportivos (248-S.-07). (A *las comisiones de Legislación Penal, de Seguridad Interior y de Deportes.*)

–(C.D.-8/08) (13-2-08) (P.P.-2007.) Proyecto de ley por el cual se aprueba el convenio de transferencia progresiva de competencias penales de la justicia nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires firmado por el presidente de la Nación y el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el día 19 de junio de 2004 (249-S.-07). (A *las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Legislación Penal.*)

SANCIONES CON MODIFICACIONES:

(C.D.-312/07). (19-12-07) (P.P.-2005.) Proyecto de ley. Contrato de trabajo –ley 20.744–. Modificaciones sobre trabajo de menores (2.185-D.05, 782-D.-06, 2.968-D.-06 y 3.582-D.-06). (A *las comisiones de Legislación del Trabajo y de Familia, Mujer, Niñez y Adolescencia.*)

–(C.D.-317/07) (19-12-07) (P.P.-2006.) Proyecto de ley sobre defensa del consumidor –ley 24.240–. Modificaciones (1.061-D.-06). (A *las comisiones de Defensa del Consumidor, de Comercio y de Justicia.*)

(Trámite Parlamentario Nº 168.)

COMUNICACIONES:

(C.D.-319/07) (28-12-07.) Remite copia del decreto D.P.P.-45/07 por el que se designa a los señores senadores que integrarán las distintas comisiones del Parlamento Latinoamericano –Parlatino– (241-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-1/08) (8-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-3/08 por el cual se designa a los señores senadores que integrarán la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración (242-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-2/08) (11-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-5/08 por el cual se designa a los señores senadores que integrarán la Comisión Bicameral Permanente de Fiscalización de los Organismos y Actividades de Inteligencia (243-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-9/08) (15-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-10/08 por el cual se designa a los señores senadores que integrarán la Comisión Administradora de la Biblioteca del Congreso de la Nación y la Comisión de Defensoría del Pueblo (250-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-3/08) (14-2-08.) Solicita la sesión del recinto para el día 22 de febrero de 2008, fecha en que a la hora 15.15 tendrá lugar la sesión de asamblea en honor al excelentísimo señor presidente de la República Federativa del Brasil, don Luiz Inácio Lula Da Silva (241-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-11/08) (25-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-16/08 por el que se designa a los señores senadores Marcelo Guinle y Luis Petcoff Naidenoff para integrar el jurado de enjuiciamiento de los magistrados, como miembros titulares (252-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-12/08) (25-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-17/08 por el que se designa a la señora senadora Silvia Gallego, para integrar la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo (Ley 26.122), en reemplazo del señor senador Eric Calcagno y Maillman (253-S.-07). (A *la Presidencia.*)

–(C.D.-13/08) (25-2-08.) Remite copia del decreto D.P.P.-21/08 por el que se designa a la señora senadora Silvia Gallego, para ocupar el cargo de representante por el Honorable Senado de la Nación ante el Programa de Ciudadanía Ambiental de las Naciones Unidas (PNUMA/GEF), en reemplazo de la señora senadora (m.c.) María Elisa Castro (254-S.-07). (A *la Presidencia.*)

IV

Comunicaciones de la presidencia

COMUNICA LA RESOLUCION RECAIDA EN LAS AMPLIACIONES O CAMBIOS DE GIRO SOLICITADOS OPORTUNAMENTE RESPECTO DE LOS SIGUIENTES PROYECTOS:

Hotton, Pinedo, Obiglio y Amenta: de declaración. Declarar de interés de esta Honorable Cámara al Festival Buenos Aires 2008 con Luis Palau, a realizarse durante el mes de marzo de 2008 en la Ciudad de Buenos Aires (5.702-D.-07). (A *la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto* [resuelto en expediente 5.737-D.-07]).

–(C.D.-338/06) (20-12-06) (P.P.-2006.) Proyecto de ley en revisión por el cual se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social (A *las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda* [resuelto en expediente 5.831-D.-07]).

V

Dictámenes de comisiones

DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES GENERALES DEL REGLAMENTO DE LA HONORABLE CAMARA:

BICAMERAL PERMANENTE DE TRAMITE LEGISLATIVO –LEY 26.122–:

Proyecto de resolución declarando la validez del decreto 153/07, del 26 de diciembre de 2007, referido al proyecto de ley registrado bajo el número 26.335, de creación de la Universidad Nacional del Chaco Austral sancionado por el Honorable Congreso de la Nación el 4 de diciembre de 2007 mediante el cual se observan los artículos 4º, 5º y 6º (19-J.G.M.-07).

–Proyecto de resolución declarando la validez del decreto 152/07 del 26 de diciembre de 2007, referido al proyecto de ley registrado bajo el número 26.337, de presupuesto general de la administración nacional para el ejercicio fiscal correspondiente al año 2008; sancionado por el Honorable Congreso de la Nación el 5 de diciembre de 2007, mediante el cual se observan el último párrafo del artículo 12, una frase del artículo 72 y los artículos 34, 68, 74, 82, 85, 86, 88, 90, 91, 96, 97 y 98 (20-J.G.M.-07).

TRANSPORTES Y PRESUPUESTO Y HACIENDA:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se establece el reordenamiento de la actividad ferroviaria (82-S.-07):

(Al orden del día.)

TRANSPORTES:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (247-S.-07).

ASUNTOS CONSTITUCIONALES Y LEGISLACION PENAL:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se aprueba el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencia Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, suscrito por el presidente de la Nación y el jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 10 de junio de 2004 (249-S.-07).

PRESUPUESTO Y HACIENDA:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se instituye un régimen transitorio para el tratamiento fiscal de las inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura (246-S.-07).

INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS, RECURSOS NATURALES Y CONSERVACION DEL AMBIENTE HUMANO Y PRESUPUESTO Y HACIENDA:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se modifica la Ley de la Navegación (20.094) en cuanto a la remoción de buques inactivos y sus previsiones específicas de aplicación en la cuenca Matanza-Riachuelo (170-S.-07).

INDUSTRIA Y PRESUPUESTO Y HACIENDA:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social (275-S.-06).

LEGISLACION GENERAL Y TURISMO:

En el proyecto de ley en revisión por el cual se regulan los sistemas turísticos de tiempo compartido (STTC); habiéndose tenido a la vista el proyecto de ley de la señora diputada Córdoba (80-D.-07) y el proyecto de ley del señor diputado Ferri (874-D.-06), ambos sobre Régimen de Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido y el expediente 2-S.-07 del Honorable Senado de la Nación mediante el cual remite fe de erratas correspondiente a la sanción del Honorable Senado al proyecto de ley sobre regulación de los sistemas turísticos de tiempo compartido (284-S.-06 y 2-5.-07).

LEGISLACION GENERAL Y ACCION SOCIAL Y SALUD PUBLICA:

En el mensaje 1.353 del 4 de octubre de 2007 y proyecto de ley por el cual se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo; teniendo a la vista los proyectos de ley de la señora diputada Camaño (G.) sobre derecho a la identidad. Régimen. Modificación del Código Civil y del decreto ley 8.204/63. Derogación de la ley 24.540 (expediente 1.272-D.-06) y el proyecto de ley del señor diputado Atanasof sobre identificación para los recién nacidos. Modificaciones a la ley 24.540 (expediente 3.614-D.-06). (16-P.E.-07.)

(Al orden del día.)

VI

Dictámenes observados

Obiglio: formula observaciones al Orden del Día N° 44 de la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –Ley 26.122– (40-D.O.-07). (*A la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –Ley 26.122–.*)

(Al orden del día.)

Obiglio: formula consideraciones al Orden del Día N° 47 de la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –ley 26.122– (41-D.O.-07). (*A la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –Ley 26.122–.*)

(Al orden del día.)

Obiglio: formula observaciones al Orden del Día N° 48 de la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –Ley 26.122– (42-D.O.-07). (*A la Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –Ley 26.122–.*)

(Al orden del día.)

VII

Comunicaciones de comisiones

Acción Social y Salud Pública: comunica su constitución y elección de autoridades (5.830-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios: comunica su constitución y elección de autoridades (5.832-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Presupuesto y Hacienda: comunica su constitución y elección de autoridades (5.835-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Turismo: comunica su constitución y elección de autoridades (5.837-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano: comunica constitución y elección de autoridades (5.841-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Industria: comunica su constitución y elección de autoridades (5.843-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Transportes: comunica su constitución y elección de autoridades (5.847-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Asuntos Constitucionales: comunica su constitución y elección de autoridades (5.850-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Legislación Penal: comunica su constitución y elección de autoridades (5.852-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Legislación General: comunica su constitución y elección de autoridades (5.858-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –ley 26.122–: comunica la constitución de su mesa directiva (5.864-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Relaciones Exteriores y Culto: solicita autorización para llevar a cabo una reunión de comisión en la Base “Marambio” de la Antártida Argentina el 22 de febrero de 2008, en ocasión de celebrarse el Día de la Antártida Argentina (5.875-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Relaciones Exteriores y Culto: comunica su constitución y elección de autoridades (5.876-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Comunicaciones e Informática: comunica su constitución y elección de autoridades (5.892-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Comisión Bicameral Permanente de Trámite Legislativo –ley 26.122–: Solicita la remisión de decretos cuya nómina adjunta, para ser analizados en la próxima reunión (5.897-D.-07). (*A la Presidencia.*)

VIII

Comunicaciones de señores diputados

Azcoiti y Baladrón: remiten copia de la sentencia del jurado de enjuiciamiento de magistrados de la Nación, del expediente 26 caratulado “Doctor Guillermo Juan Tiscornia s/pedido de enjuiciamiento” (5.741-D.-07). (*A la Comisión de Justicia.*)

–Bloque Encuentro Popular y Social: comunica su constitución y elección de autoridades (5.744-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Bloque Unión Celeste y Blanca: comunica la incorporación al bloque de la señora diputada Gardella

y del señor diputado Ledesma (5.757-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Galvalisi: comunica su adhesión al proyecto de ley del señor diputado (m.c.) Balestrini y otros señores diputados sobre reforma del sistema de asistencia médica al personal del Honorable Congreso de la Nación (5.770-D.-07). A sus antecedentes, 5.633-D.-07. (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*)

–Bloque Encuentro Popular: solicita la designación de los señores diputados Basteiro, Pérez (V. D.), Ibarra y Merchán en diversas comisiones de esta Honorable Cámara (5.773-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Roldán: solicita su incorporación a varias comisiones de esta Honorable Cámara de Diputados (5.778-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Arbo: solicita su incorporación a varias comisiones de esta Honorable Cámara de Diputados (5.779-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Chiquichano: remite certificado médico para adjuntar a su solicitud de licencia (5.783-D.-07). A sus antecedentes (5.755-D.-07).

–Marcó del Pont: eleva su renuncia al cargo de diputada nacional a partir del 14 de enero de 2008 (5.788-D.-07). (*Sobre tablas.*)

–Guinzburg (N.): comunica que el diputado Marcelo Eduardo Amenta ha pasado a integrar el bloque Recrear para el Crecimiento a partir del 19 de diciembre de 2007 (5.789D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Perié: remite certificado médico para adjuntar a su solicitud de licencia (5.805-D.-07). A sus antecedentes, 5.747-D.-07.

–Perié: remite certificado médico para adjuntar a su solicitud de licencia (5.806-D.-07). A sus antecedentes, 5.679-D.-07.

–Sánchez: comunica su adhesión al proyecto de resolución de la señora diputada Bullrich y otros señores diputados de pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con la aplicación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009 (5.811-D.-07). A sus antecedentes, 5.800-D.-07. (*A la Comisión de Transportes.*)

–Viale: comunica su adhesión al proyecto de ley de la señora diputada Sesma y otros señores diputados sobre transfuguismo y otras conductas contra la voluntad popular (5.842D.-07). A sus antecedentes, 5.836-D.-07. (*A la Comisión de Asuntos Constitucionales.*)

–Bloque UCR: solicita el reemplazo de legisladores en la comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Acción Social y Salud Pública (5.844-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Bloque UCR: solicita el reemplazo de legisladores en la Comisión de Legislación Penal (5.845-D.-07). (*A la Presidencia.*)

–Acosta de Ahumada: eleva su renuncia a la Comisión de Turismo de esta Honorable Cámara (5.855-D.-07). (*Sobre tablas.*)

–Perié: remite certificado médico para adjuntar a su solicitud de licencia (5.863-D.-07). A sus antecedentes, 5.761-D.-07.

–Augsburger, Cuccovillo, Fein, Martín, Barrios, Sesma, Zancada, Cortina y Viale: solicitan ser cofirmantes del proyecto de ley del señor diputado Macaluse y otros señores diputados sobre contrato agrario. Régimen (5.868-D.-07). A sus antecedentes, 4.967-D.-07. (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.)

–Iglesias: solicita ser cofirmante del proyecto de resolución del señor diputado Sánchez y otros señores diputados sobre pedido de informes al Poder Ejecutivo acerca de diversas cuestiones relacionadas con el llamado a licitación para la construcción de la obra Autovía 201, entre la ruta nacional 4 y la calle General Hornos en el partido de Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires (5.872-D.-07). A sus antecedentes, 5.859-D.-07. (A la Comisión de Transportes.)

–Bidegain: eleva su renuncia a la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano de esta Honorable Cámara (5.873D.-07). (Sobre tablas.)

–Varisco: eleva su renuncia a la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto de esta Honorable Cámara (5.877-D.-07). (Sobre tablas.)

–Hotton: solicita ser cofirmante del proyecto de resolución de la señora diputada Ginzburg y otros señores diputados de pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con el dictado del decreto 1.851/07, por el cual se prorroga la concesión otorgada a la empresa Hipódromo de Palermo S. A. (5.879-D.-07). A sus antecedentes, 5.818-D.-07. (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Interbloque Propuesta Federal: solicita la designación de la señora diputada Satragno para integrar la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano de esta Honorable Cámara (5.880-D.-07). (A la Presidencia.)

–Hotton: eleva su renuncia a la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano de esta Honorable Cámara (5.881-D.-07). (Sobre tablas.)

–Interbloque Propuesta Federal: solicita la designación de las señoras diputadas Hotton y Tomaz para integrar la Comisión de Turismo de esta Honorable Cámara (5.882-D.-07). (A la Presidencia.)

–Galvalisi: eleva su renuncia a la Comisión de Turismo de esta Honorable Cámara (5.883-D.-07). (Sobre tablas.)

–Tomaz: eleva su renuncia a la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano de esta Honorable Cámara (5.884-D.-07). (Sobre tablas.)

–Lanceta: eleva su renuncia a la Comisión de Legislación General de esta Honorable Cámara (5.893-D.-07). (Sobre tablas.)

–Storni: eleva su renuncia a la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano

de esta Honorable Cámara (5.894-D.-07). (Sobre tablas.)

–Bloque UCR: solicita la incorporación del señor diputado Azcoiti a la Comisión de Legislación General de esta Honorable Cámara (5.895D.-07). (A la Presidencia.)

–Bloque UCR: solicita la incorporación del señor diputado Cusinato a la Comisión de Recursos Naturales esta Honorable Cámara (5.896-D.-07). (A la Presidencia.)

–Bloque Diálogo por Buenos Aires: solicita la integración del señor diputado Bonasso a las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto, Comunicaciones e Informática y Juicio Político de esta Honorable Cámara (5.909-D.-07). (A la Presidencia.)

IX

Comunicaciones oficiales

PROYECTOS, PETICIONES Y COMUNICACIONES:

Parlamento Latinoamericano: remite copia de la declaración 3/07 aprobada por la XXIII Asamblea Ordinaria del organismo en la ciudad de Panamá, República de Panamá, en la que expresa beneplácito por los comicios desarrollados el 28 de octubre de 2007, y otras cuestiones conexas (585-O.V.-07). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.)

–Auditoría General de la Nación: remite informe especial de acuerdo al artículo 8º de la ley 25.152, correspondiente al 30 de septiembre de 2007, aprobado por resolución AGN 203/07 (587-O.V.-07). (A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.)

–Secretaría General de la Presidencia de la Nación: toma conocimiento del dictado de la resolución R.P. 107/07 por la que comunica la designación del señor diputado de la Nación don Oscar Raúl Agud como integrante del Consejo de la Magistratura del Poder Judicial de la Nación (594-O.V.-07). (A la Presidencia.)

–Secretaría General de la Presidencia de la Nación: toma conocimiento del dictado de la resolución R.P. 945/07 por la que comunica la designación del señor diputado de la Nación don Mariano Federico West para integrar el Parlamento del Mercosur (595-O.V.-07). (A la Presidencia.)

–Ministerio de Economía y Producción: eleva informe en virtud de lo establecido en el artículo 12 de la ley 25.924, de promoción de inversiones de bienes de capital y obras de infraestructura (596-O.V.-07). (A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia del Chaco: remite copia de la resolución 1.663/07 de ese honorable cuerpo por la que expresa beneplácito ante la aprobación por parte de esta Honorable Cámara de la Convención Internacional contra la Desaparición Forzada de Personas y la incorporación al Código Penal (597-O.V.-07). (A la Comisión de Legislación Penal.)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia del Chaco: remite copia de la resolución 1.664/07 de ese honorable cuerpo por la cual acompaña el proyecto de ley para la no discriminación y efectiva igualdad entre mujeres y varones en el ámbito de decisión de las empresas, presentado por el INADI (598-O.V.-07). A sus antecedentes (*A la Comisión de Derechos Humanos y Garantías.*)

–Honorable Concejo Deliberante de General Alvear, provincia de Mendoza: remite copia de resolución 2.397/07 por la cual formula consideraciones sobre el proyecto de régimen de jubilaciones docentes (599-O.V.-07). (*A la Comisión de Previsión y Seguridad Social.*)

–Honorable Concejo Deliberante de Río Cuarto, provincia de Córdoba: remite copia de la resolución 1.122/07 acerca de la derogación de la Ley de Convertibilidad (600-O.V.-07). (*A la Comisión de Finanzas.*)

–Honorable Concejo Municipal de Villa Ocampo, provincia de Santa Fe: remite copia de la resolución 14/07, por la que adhiere a la resolución 238 de la ciudad de Reconquista, en la que solicita la suspensión de la ampliación de los cupos de exportación de la especie ictícola “sábalo” (601-O.V.-07). (*A la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios.*)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia del Chaco: remite copia de la resolución 1.766/07, por la que acompaña la sanción de la ley 26.313, de reestructuración de mutuos hipotecarios comprendidos en el artículo 23 de la ley 25.798 (602-O.V.-07). (*A la Comisión de Finanzas.*)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia del Chaco: remite copia de la resolución 1.748/07, por la que adhiere al proyecto de ley sobre modificaciones al Código Aeronáutico (603-O.V.-07). (*A la Comisión de Legislación General.*)

–Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios: remite copia del decreto 112/07, comunicando la aceptación de la renuncia presentada por el ingeniero Ricardo Alejandro Martínez Leone al cargo de vicepresidente del ENRE (604-O.V.-07). (*A la Presidencia.*)

–Poder Judicial de la Nación: remite nómina de autoridades que permanecen en ese fuero durante la feria judicial del mes de enero de 2008 (636-O.V.-07). (*A la Presidencia.*)

–Eduardo Dicola –presidente del Correo Argentino–: comunica su oposición al proyecto de ley de autoría de los señores diputados Bösch de Sartori, Bianco e Iturrieta, por el cual se transfiere a título gratuito un inmueble propiedad del Estado nacional a la iglesia de San Rafael, provincia de Misiones (676-O.V.-07). A sus antecedentes, 5.390-D.-07. (*A la Comisión de Legislación General.*)

–Honorable Cámara de Representantes de la Provincia de Misiones: remite copia de la declaración 238 2007/2008, por la cual expresa beneplácito por

la media sanción del proyecto de ley que propugna la creación del Mercado Consignatario de la Yerba Mate (677-O.V.-07). (*A la Comisión de Agricultura y Ganadería.*)

–Instituto Nacional de Tecnología Industrial –INTI–: expresa agradecimiento por las diversas resoluciones donde se expresa beneplácito por el apoyo que brinda el INTI al desarrollo de distintas tecnologías (678-O.V.-07). A sus antecedentes, 1.813-D.-07 y otros. (*A las comisiones de Ciencia y Tecnología y de Agricultura y Ganadería.*)

–Correo Argentino: comunica su oposición al proyecto de ley de autoría de los señores diputados Bösch de Sartori, Bianco e Iturrieta, por el cual se transfiere a título gratuito un inmueble propiedad del Estado nacional a la iglesia de San Rafael, provincia de Misiones (679-O.V.-07). A sus antecedentes, 5.390-D.-07. (*A la Comisión de Legislación General.*)

–Secretaría de Políticas Universitarias –Ministerio de Educación–: solicita la designación de un representante de la Honorable Cámara para la conformación de la Comisión Asesora para la Reparación Histórica de la Universidad Nacional de Luján de acuerdo a lo previsto en el artículo 39, de la ley 26.319 (680-O.V.-07). (*A la Comisión de Educación.*)

–Unión Interparlamentaria: comunica la temática relacionada con el medio ambiente, a tratarse en la reunión a realizarse del 4 al 6 de marzo de 2008 en la ciudad de Washington, Estados Unidos de América (681-O.V.-07). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*)

–Honorable Concejo Deliberante de Daireaux, provincia de Buenos Aires: remite copia de la resolución 915/08, por la cual solicita dejar sin efecto el aumento de las retenciones al sector agropecuario, y otras cuestiones conexas (682-O.V.-07). (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.*)

–Honorable Concejo Deliberante de Puerto Deseado, provincia de Santa Cruz: remite copia de la resolución 1.201-H.C.D.-07, por la cual expresa beneplácito por la apertura del ramal ferroviario Mar Austral de la línea Roca (683-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Honorable Concejo Deliberante de Luján, provincia de Buenos Aires: remite copia de la resolución 73/07, por la cual manifiesta reconocimiento a la creación del Banco del Sur (684-O.V.-07). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*)

–Honorable Concejo Deliberante de Plaza Alsina, Guaminí, provincia de Buenos Aires: remite copia de la resolución 91/07, por la cual adhiere a la resolución 1.161 del Honorable Concejo Deliberante de Villariño, provincia de Buenos Aires, por la cual solicita la reducción de las retenciones a las exportaciones de trigo (685-O.V.-07). (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.*)

–Juzgado Federal Nº 1 –Secretaría Electoral–, provincia de Buenos Aires: remite renuncia de los

señores ciudadanos Rafael Magnanini y Santiago Andrés Nardelli a la banca de diputado nacional para el período 2007/2009 (692-O.V.-07). A sus antecedentes, 561-O.V.-07. (A la *Presidencia*.)

–Municipalidad de Catriel, provincia de Río Negro: remite copia de la resolución 278/08, por la cual solicita la instalación de una sede de la Universidad Nacional de Río Negro en dicha ciudad (693-O.V.-07). (A la *Comisión de Educación*.)

–Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal Nº 1 con Competencia Electoral en el distrito Capital Federal: comunica que el reemplazante de la señora diputada renunciante Marcó del Pont es la ciudadana María Beatriz Lenz (694-O.V.-07). (A la *Presidencia*.)

–Jurado de Enjuiciamiento de los Magistrados: solicita la remisión de la nómina de los dos diputados titulares y dos suplentes para la integración de dicho cuerpo (695-O.V.-07). (A la *Presidencia*.)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos: remite copia de la resolución en la que expresa su satisfacción por la aprobación y sanción de la ley nacional 26.313, de reestructuración de créditos hipotecarios preconvertibilidad (697-O.V.-07). (A la *Comisión de Justicia*.)

–Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos: remite copia de la resolución en la que solicita se instruya a los representantes de nuestro país en el Parlamento del Mercosur para que se declare de interés legislativo la Fiesta Nacional del Mate a realizarse en la ciudad de Paraná (698-O.V.-07). (A la *Comisión de Agricultura y Ganadería*.)

–Cámara Nacional de Casación Penal: remite copia certificada de la resolución de fecha 11 de diciembre de 2007 recaída en la causa 7.537 caratulada “García Méndez, Emilio y Musa, Laura Cristina s/recurso de casación e inconstitucionalidad”, por la cual solicita al Poder Legislativo que adecue la legislación penal de menores a los nuevos estándares constitucionales y establezca un sistema integral y coordinado con la ley 26.061, de protección de los derechos del niño y del adolescente (699-O.V.-07). (A la *Comisión de Legislación Penal*.)

–Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–: remite propuesta de renegociación contractual de la empresa Litoral Gas Sociedad Anónima, para su consideración (700-O.V.-07). (A la *Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional –Ley 25.561–*.)

–Embajada de la República de Cuba: remite reflexiones del presidente de los consejos de Estado y de ministros, Fidel Castro (701-O.V.-07). (A la *Comisión de Relaciones Exteriores y Culto*.)

–Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires: remite copia de la resolución 660/08 en la que solicita al presidente de la Honorable Cámara de Dipu-

tados de la Nación cumplimente mediante el dictado de una ley lo solicitado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en los autos “Badaro Valentín c/ANSES” con respecto a la movilidad de haberes (702-O.V.-07). (A la *Comisión de Previsión y Seguridad Social*.)

CONTESTACIONES A PEDIDOS DE INFORME:

Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (5.774-D.-06) sobre disponer la apertura de un cruce ferroviario en el ramal 15 vía Pergamino-Casilda, localidad de Peyrano, provincia de Santa Fe (586-O.V.-07). (A la *Comisión de Transportes*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (138-S.-06) sobre aspectos observados por la Auditoría General de la Nación de los estados financieros al 31 de diciembre de 2004 correspondientes al Programa de Fortalecimiento Institucional de la Política Comercial Externa. Contrato de préstamo 1.206/OC-AR BID (588-O.V.-07). (A la *Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (122-S.-06) sobre aspectos observados por la Auditoría General de la Nación de los estados financieros al 31 de diciembre de 2002, realizados en el ámbito de la Comisión Binacional “Puente Buenos Aires-Colonia” delegación argentina (589-O.V.-07). (A la *Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (131-S.-06) sobre observaciones efectuadas por la Auditoría General de la Nación de los estados financieros al 31 de diciembre de 2004 correspondientes al Programa Corredores Viales de Integración-Fase I. Contratos de préstamo 2.966 - CAF (590-O.V.-07). (A la *Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (154-S.-06) sobre las medidas adoptadas para activar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación que le impiden emitir opinión de los estados financieros de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (591-O.V.-07). (A la *Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (155-S.-06) sobre aspectos observados por la Auditoría General de la Nación de los estados financieros al 31 de diciembre de 2004 correspondientes al Programa Multisectorial de Preinversión II - Convenio de préstamo 925/OC-AR (592-O.V.-07). (A la *Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas*.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (162-S.-06) sobre aspectos observados por la Auditoría General de la Nación de los estados financieros al 31 de diciembre de 2004 correspondientes al Proyecto de Protección contra las Inundaciones - Convenio de préstamo 4.117 AR BIRF y 3.830 JEMIX (593-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (621-D.-06) sobre Empresa Alto Paraná S.A., acerca de diversas cuestiones relacionadas con la adquisición de la empresa San Jorge. Pedido de informes al Poder Ejecutivo (605-O.V.-07). (*A la Comisión de Defensa del Consumidor.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.036-D.-06) sobre proveedoras del servicio de telefonía. Medidas para reintegrar a los clientes las sumas cobradas en la facturación relacionadas con el aporte al Sistema Universal de Telefonía –SU–, pedido de informes al Poder Ejecutivo (606-O.V.-07). (*A la Comisión de Comunicaciones e Informática.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.530-D.-06) sobre creación del juzgado federal de primera instancia con asiento en la ciudad de General Pico, provincia de La Pampa –ley 25.959–. Cumplimiento. Solicitud al Poder Ejecutivo (607-O.V.-07). (*A la Comisión de Justicia.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (4.678-D.-06) sobre estudios necesarios para la identificación de los restos de Juan Thomas Julián Marcos Rocamora, fundador de varias ciudades de la provincia de Entre Ríos (608-O.V.-07). (*A la Comisión de Cultura.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (5.714-D.-06) sobre ampliación de la auditoría dispuesta por el artículo 9º de la ley 24.464, de sistema federal de vivienda incorporando evaluaciones de impacto urbano, y otras cuestiones conexas (609-O.V.-07). (*A la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Urbano.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.915-D.-07) sobre promoción y desarrollo del manejo tecnológico, genético y agroindustrial de los rodeos bubalinos (610-O.V.-07). (*A la Comisión de Agricultura y Ganadería.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (3.412-D.-07) sobre expresar repudio por el saqueo perpetrado a la iglesia de Purmamarca, provincia de Jujuy (611-O.V.-07). (*A la Comisión de Seguridad Interior.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (496-D.-07) sobre previsiones para disminuir la generación de residuos forestales provenientes de la industria de la madera y el mueble (612-O.V.-07). (*A la Comisión de Industria.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.479-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con las denuncias sobre su puesta venta atada de alimentos con los cines (613-O.V.-07). (*A la Comisión de Defensa del Consumidor.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (4.205-D.-06) sobre declarar el acceso Este-ruta nacional 7 de la localidad de Guaymallén, provincia de Mendoza, como avenida urbana en los términos de la ley provincial 6.082 (614-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.424-D.-06) sobre servicio de transporte aéreo de pasajeros. Incremento de frecuencias de vuelos comerciales a las provincias del noroeste. Solicitud al Poder Ejecutivo (615-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (3.847-D.-06) sobre Proyecto Ferroviario Metropolitano de la Bahía. Adopción de medidas para avanzar en su concreción. Solicitud al Poder Ejecutivo (616-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (3.876-D.-06) sobre Policía Federal Argentina. Instalación de subdelegaciones en las ciudades de Añatuya y Frías, provincia de Santiago del Estero. Solicitud al Poder Ejecutivo (617-O.V.-07). (*A la Comisión de Legislación Penal.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (4.153-D.-06) sobre reglamentación de la ley 25.689, modificatoria de la ley 22.431 –sistema de protección integral de los discapacitados–, sobre la aplicación del porcentaje de ocupación de personas con capacidades diferentes (618-O.V.-07). (*A la Comisión de Discapacidad.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (6.282-D.-06) sobre reparación de la ruta 16 en todo su tramo (619-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (672-D.-07) sobre expresar repudio al ataque sufrido por el sitio de Internet “La política online”, y otras cuestiones conexas

(620-O.V.-07). (*A la Comisión de Comunicaciones e Informática.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.564-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con los servicios públicos y los entes de control (621-O.V.-07). (*A la Comisión de Obras Públicas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (920-D.-07) sobre restablecimiento de la información oficial recabada por el Sistema de Evaluación y Monitoreo de Políticas Sociales (Siempre) en su sitio de Internet oficial (622-O.V.-07). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.195-D.-07) sobre apertura de una sucursal del Banco de la Nación Argentina en la ciudad de Bella Vista, provincia de Tucumán (623-O.V.-07). (*A la Comisión de Finanzas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.196-D.-07) sobre el cumplimiento de la ley 25.725, que contempla las indemnizaciones a los ex agentes de YPF (624-O.V.-07). (*A la Comisión de Energía y Combustibles.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (3.863-D.-06) sobre Consejo de Seguridad Interior. Convocatoria para tratar temas de inseguridad que vive el país. Solicitud al Poder Ejecutivo (625-O.V.-07). (*A la Comisión de Seguridad Interior.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a las declaraciones aprobadas por el Honorable Congreso de la Nación (5.800 y 6.071-D.-06) sobre medidas necesarias para demarcar el límite internacional en la zona de los Hielos Continentales con Chile, según el acuerdo aprobado por la ley 25.110 (626-O.V.-07). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (432-D.-07) sobre denuncias de posibles irregularidades en la Facultad de Ingeniería de la UBA (627-O.V.-07). (*A la Comisión de Educación.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (783-D.-07) sobre medidas necesarias para implementar una campaña sobre prevención del cáncer de próstata (628-O.V.-07). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.852-D.-07) sobre implementación de un programa nacional de financiamiento

económico para promover y facilitar la puesta en marcha del Sistema de Malla Antigranizo para Cultivos Agrícolas (629-O.V.-07). (*A la Comisión de Agricultura y Ganadería.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.873-D.-07) sobre medidas adoptadas para las obras de infraestructura sanitaria (cloacal) en la cuenca del río Reconquista, provincia de Buenos Aires, y otras cuestiones conexas (630-O.V.-07). (*A la Comisión de Obras Públicas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (97-D.-07) sobre medidas para la construcción de defensas sobre las márgenes del río Bermejo en el departamento de San Ramón de la Nueva Orán, provincia de Salta (631-O.V.-07). (*A la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (165-D.-07) sobre expresar preocupación por los accidentes ferroviarios provocados por descarrilamientos de trenes en la ex línea Sarmiento, y otras cuestiones conexas (632-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (707-D.-07) sobre evaluar los eventuales perjuicios que causarían a la salud de la población las antenas de telefonía celular (633-O.V.-07). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.769-D.-07) sobre gestiones como local en las eliminatorias sudamericanas necesarias para lograr que la Selección Argentina dispute sus partidos para el mundial de la FIFA Sudáfrica 2010, en distintas sedes del interior del país (634-O.V.-07). (*A la Comisión de Deportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.285-D.-07) sobre avances en materia de exploración de hidrocarburos en el talud y la plataforma continental argentina, por aplicación del convenio suscrito en 2006 entre ENARSA y Repsol YPF, y otras cuestiones conexas (635-O.V.-07). (*A la Comisión de Energía y Combustibles.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (598-D.-06) sobre ajo chino. Restricción para su ingreso al país a precios subsidiados por su país de origen. Solicitud al Poder Ejecutivo (637-O.V.-07). (*A la Comisión de Comercio.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.056-D.-06) sobre proyecto de desinfección y descontaminación de aguas en

regiones rurales de la Comisión Nacional de Energía Atómica. Instrumentación y difusión. Solicitud al Poder Ejecutivo (638-O.V.-07). (*A la Comisión de Ciencia y Tecnología.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.161-D.-06) sobre tránsito –ley 24.449–. Promoción del estricto cumplimiento del artículo 9° sobre educación vial. Solicitud al Poder Ejecutivo (639-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.163-D.-06) sobre catedral basílica Nuestra Señora del Valle, provincia de Catamarca. Remisión de fondos para su reparación. Solicitud al Poder Ejecutivo (640-O.V.-07). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (6.572-D.-06) sobre medidas necesarias para la construcción de nuevas instalaciones donde actualmente funciona la estación Zeballos del ex Ferrocarril Roca en el partido de Florencio Varela, provincia de Buenos Aires (641-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a las resoluciones aprobadas por el Honorable Congreso de la Nación (718 y 1.371-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con el fenómeno de la desertificación en nuestro país (642-O.V.-07). (*A la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (21-D.-07) sobre dar cumplimiento a la ley 25.926 sobre obligatoriedad de exhibir, en programas médicos que se emitan en los medios de comunicación, los datos del profesional invitado (643-O.V.-07). (*A la Comisión de Comunicaciones e Informática.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (303-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con la ley 25.891, de regulación de venta de celulares, y otras cuestiones conexas (644-O.V.-07). (*A la Comisión de Comunicaciones e Informática.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (94-D.-06) sobre aduana de Oberá, provincia de Misiones. Agilización en los trámites para operaciones de exportación. Solicitud al Poder Ejecutivo (645-O.V.-07). (*A la Comisión de Economía.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (3.635-D.-06) sobre informa-

ción oficial en Internet. Medidas para mantenerla actualizada. Solicitud al Poder Ejecutivo (646-O.V.-07). (*A la Comisión de Comunicaciones e Informática.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.161-D.-06) sobre tránsito (ley 24.449). Promoción del estricto cumplimiento del artículo 99, sobre educación vial. Solicitud al Poder Ejecutivo (647-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (6.230-D.-06) sobre medidas necesarias para dar cumplimiento a lo normado en la ley 24.449, nacional de tránsito, en lo relacionado a la obligatoriedad de los propietarios de inmuebles rurales de alambrarlos para impedir el ingreso de animales en las rutas (648-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (267-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con la recategorización para los aportes de los trabajadores autónomos (649-O.V.-07). (*A la Comisión de Previsión y Seguridad Social.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (404-D.-07) sobre medidas necesarias para implementar un programa social integral de excepción, para los habitantes de las localidades ubicadas en los límites territoriales de nuestro país con la República de Bolivia (650-O.V.-07). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (98-D.-07) sobre reglamentación de la ley 25.670, de presupuestos mínimos para la gestión y eliminación de los PCB (651-O.V.-07). (*A la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (6.470-D.-06) sobre diversas cuestiones relacionadas con la aplicación de lo normado en la ley 25.467 - Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (652-O.V.-07). (*A la Comisión de Ciencia y Tecnología.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.216-D.-07) sobre diversas cuestiones relacionadas con una subejecución del crédito destinado al fomento de las pequeñas y medianas empresas (653-O.V.-07). (*A la Comisión de Pequeñas y Medianas Empresas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (1.952-D.-07) sobre efectuar la distribución de los cupos para la presentación de proyectos del

Programa de Desarrollo de la Competitividad del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) (654-O.V.-07). (*A la Comisión de Mercosur.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (63-D.-07) sobre medidas necesarias para la puesta en marcha de los talleres ferroviarios de Taffí Viejo, provincia de Tucumán (655-O.V.-07). (*A la Comisión de Transportes.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (47-D.-07) sobre declarar de interés nacional el I Congreso Americano de Biocombustibles, a realizarse los días 10 y 11 de mayo de 2007, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (656-O.V.-07). (*A la Comisión de Energía y Combustibles.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (114-S.-05) sobre medidas adoptadas a fin de superar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación con motivo de la auditoría sobre los estados financieros al 31 de diciembre de 2002 del Proyecto de Desarrollo de las Comunidades Indígenas, convenio de préstamo 4.580-AR BIRF (657-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (30-S.-06) sobre medidas adoptadas a fin de corregir las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su examen de los estados financieros al 31-12-03 correspondiente al convenio de donación de los fondos provenientes del Protocolo de Montreal OTF 22.013 - Proyecto de Reducción de las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono; asimismo determinar el perjuicio fiscal que pudiera haberse originado y efectivizar las responsabilidades correspondientes (658-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (165-S.-06) sobre obligaciones legales del Banco de la Nación Argentina sobre la forma de tratamiento contable del valor de los bonos de la deuda argentina (bonos del gobierno nacional pagaré Badlar serie B) afectados por el *default* y presentados al canje el 27-1-05 (659-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (161-S.-06) sobre medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación en el ámbito del Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados respecto de las prestaciones brindadas a personas con discapacidad durante el período 1-1-03 al 30-6-04 (660-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (170-S.-06) sobre medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto del informe sobre los estados financieros al 22-10-04 correspondientes al Programa de Desarrollo Social en Arcas Fronterizas del Noroeste y Nordeste Argentino con Necesidades Básicas Insatisfechas - Contrato de préstamo ARG 7/94 Fonplata (661-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (224-S.-06) sobre medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto de los estados financieros al 31-12-04 y 31-12-05 correspondientes al Cuarto Proyecto de Protección Social - Convenio de préstamo 4.398/AR BIRF (662-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (5-S.-07) sobre medidas adoptadas en relación a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación, en el ámbito de la Dirección General de Aduanas (DGA), a fin de evaluar la gestión del organismo relacionada con la prohibición de la importación de pesticidas, herbicidas y agroquímicos (663-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (13-S.-07) sobre las medidas adoptadas para regularizar las observaciones emanadas del órgano de control externo, referidas a la gestión de dicha institución (664-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (68-S.-07) sobre las medidas conducentes a que Emprendimientos Energéticos Binacionales S.A. cumpla con la presentación de la memoria anual e informe de la comisión fiscalizadora, referida a los estudios contables del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2004 (665-O.V.-07). (*A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (5.394-D.-04) sobre faro de la virgen Stella Maris, ubicado en el canal de acceso al puerto de Concepción del Uruguay, provincia de Entre Ríos. Reparación del espigón de piedra donde se asienta. Solicitud al Poder Ejecutivo (666-O.V.-07). (*A la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios.*)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable

Congreso de la Nación (27-S.-06) sobre dirigirse al Poder Ejecutivo nacional manifestando rechazo respecto del modo en que ese poder ha omitido proceder a informar sobre las medidas adoptadas para corregir las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación a fin de regularizar las situaciones observadas con motivo del examen especial sobre metas y objetivos que sustentan los resultados alcanzados por los programas 20 –acciones complementarias– y 21 –desarrollo del capital social– en el ámbito del Ministerio de Desarrollo Social y Medio Ambiente durante el ejercicio 2000, en relación a la respuesta remitida por la Jefatura de Gabinete de Ministros en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (667-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (5.644-D.-06) sobre solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para prevenir y evitar la violencia en los espectáculos de fútbol (668-O.V.-07). (A la Comisión de Deportes.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (76-D.-06) sobre Programa Nacional de Detección Temprana y Atención de la Hipoacusia –ley 25.415–. Reglamentación. Solicitud al Poder Ejecutivo (669-O.V.-07). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (4.495-D.-06) sobre las medidas conducentes a promover la inconveniencia del consumo del tabaco por las parejas en edad de reproducción (670-O.V.-07). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (311D.-06) sobre amnistía –leyes 14.436 y 20.508–, Alcance de sus beneficios para el señor Luis Antonio Rito Fernández. Solicitud al Poder Ejecutivo (671-O.V.-07). (A la Comisión de Asuntos Constitucionales.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (5.212-D.-06) sobre expresión de beneplácito por el I Congreso de Terapias Naturales de Misiones, a realizarse los días 2 y 3 de septiembre de 2006 en la ciudad capital de la provincia de Misiones (672-O.V.-07). (A la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (2.807-D.-06) sobre mujeres embarazadas. Realización en forma gratuita en hospitales públicos del cultivo para estreptococo del grupo B. Solicitud al Poder Ejecutivo (673-O.V.-07). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la declaración aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (6.378-D.-06) sobre solicitar al Poder Ejecutivo disponga la reglamentación de la ley 24.788, de lucha contra el alcoholismo (674-O.V.-07). (A la Comisión de Prevención de Adicciones y Control del Narcotráfico.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (124-D.-07) sobre conmemoración del Día Mundial de la Salud Mental. Adhesión (675-O.V.-07). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (70-S.-07) sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto del informe sobre los estados financieros al 31-12-05 correspondientes al Programa de Fortalecimiento Institucional del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto - Contrato de préstamo 1.279/OC-AR BID (686-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (194-S.-06) sobre las medidas adoptadas para regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación respecto del informe sobre los estados financieros al 31-12-04 correspondientes al Proyecto de Desarrollo de Pequeños Productores Agropecuarios - Convenio de préstamo 4.212-AR-BIRF (687-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (188-S.-05) sobre las medidas adoptadas a fin de regularizar las situaciones observadas con motivo del examen de los estados financieros al 31-12-01 correspondientes al Programa de Servicios Agrícolas Provinciales - Contrato de préstamo 899/OC-AR BID y 4.150-AR BIRF (688-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (98-S.-05) sobre las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto del Programa de Corredores Viales Nacionales - Contrato de préstamo 795/OC-AR BID, ejercicio al 31-12-02, y otras cuestiones conexas (689-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (188-S.-06) sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto del informe sobre los estados financieros al 31-12-04

correspondientes al Proyecto PNUD ARG/01/005 Fortalecimiento Institucional de la Política Comercial Externa - Contrato de préstamo 1.206/ OC-AR (690-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por el Honorable Congreso de la Nación (226-S.-06) sobre las medidas adoptadas en atención a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación respecto del informe sobre los estados financieros al 31-12-04 correspondientes al Programa Global de Crédito a la Micro y Pequeña Empresa - Contratos de préstamo 643/OC-AR, 867/SF-AR y 1.192/OC-AR BID (691-O.V.-07). (A la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.)

–Comisión Nacional de Regulación del Transporte: remite respuesta en relación a la declaración (4.890-D.-07) aprobada por la Honorable Cámara sobre disponer un descuento en el valor de los pasajes de transporte de colectivos interjurisdiccional para estudiantes universitarios (696-O.V.-07). (A la Comisión de Transportes.)

X

Peticiones particulares

Cejas, Gabriel Lorenzo: peticona y formula consideraciones sobre la situación de las personas de la tercera edad (260-P.-07). (A la Comisión de Tercera Edad.)

–Asociación de Vecinos Autoconvocados ASDUC Sur Quilmes: solicita el tratamiento en sesiones extraordinarias del proyecto sobre la aplicación de la ley de movilidad de las prestaciones previsionales, y otras cuestiones conexas (261-P.-07). (A la Comisión de Labor Parlamentaria.)

–Marchesini, Dardo: solicita el retiro del expediente 183-P.-07 sobre garantías de alquiler (262-P.-07). (Sobre tablas.)

–Marchesini, Dardo: remite proyecto de ley para la modificación de la ley 23.091 sobre garantía de alquiler (263-P.-07). (A la Comisión de Legislación General.)

–Asociación de Abogados de Buenos Aires: remite anteproyecto de ley con motivo de introducir cambios en el sistema de mediación prejudicial (264-P.-07). (A la Comisión de Justicia.)

–Ramos, Luis y otros: remiten copia de un proyecto de ley para la promoción e incentivo al reciclado de residuos, y otras cuestiones conexas (265-P.-07). (A la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano.)

–Vega, Alejandra Patricia: remite copia de un recurso de reconsideración interpuesto ante la AFIP por la no inclusión de su empresa en el Registro Nacional de Granos (266-P.-07). (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.)

–Unión Mediadores Prejudiciales (UMP): remite proyecto de ley de mediación (267-P.-07). (A la Comisión de Legislación General.)

–Córdoba, Marcelo J.: formula consideraciones acerca del sector siderúrgico del país (268-P.-07). (A la Comisión de Industria.)

–Federación Argentina de la Industria Maderera y Afines (FAIMA): peticona y formula consideraciones acerca de la ley 26.093, de biocombustibles (269-P.-07). (A la Comisión de Energía y Combustibles.)

–Pitrau, Héctor Jorge: formula consideraciones sobre la recuperación del ferrocarril que une La Plata con Avellaneda en la provincia de Buenos Aires (270-P.-07). (A la Comisión de Transportes.)

–Pitrau, Héctor Jorge: formula consideraciones sobre los medios de transporte (271-P.-07). (A la Comisión de Transportes.)

–Medero, Blanca: eleva propuesta de reforma de sistema del Mercosur (272-P.-07). (A la Comisión de Mercosur.)

–Medero, Blanca: formula consideraciones acerca de los aportes de los trabajadores activos al PAMI (273-P.-07). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.)

–Medero, Blanca: solicita modificaciones a la Ley de Discapacidad en relación a los medios de transporte y los pases que se otorgan (274-P.-07). (A la Comisión de Discapacidad.)

–Medero, Blanca: formula consideraciones sobre los ingresos de las distintas fuerzas de seguridad (275-P.-07). (A la Comisión de Seguridad Interior.)

–Medero Blanca: peticona el restablecimiento del servicio del Tren Blanco para cartoneros (276-P.-07). (A la Comisión de Transportes.)

XI

Proyectos de ley

–Del señor diputado **Acuña**: declarar de interés nacional la creación del Programa Federal de Desarrollo Sustentable Energético: objetivos del Profedese (5.742-D.-2007). (A las comisiones de Energía y Combustibles y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 168, pág. 40.)

–Del señor diputado **Lusquiños**: creación de la comisión investigadora sobre el origen y seguimiento de la cuestión relativa a los hechos ocurridos el día 4 de agosto de 2007: ingreso al país de dinero no declarado por parte del ciudadano venezolano-norteamericano Guido Antonini Wilson, en el ámbito de la Honorable Cámara (5.743-D.-2007). (A las comisiones de Legislación Penal, de Peticiones, Poderes y Reglamento y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 168, pág. 44.)

–De la señora diputada **Bertol**: mediación y conciliación –ley 24.573–. Modificación del artículo 30, sobre prórroga por el término de 2 años de la obligatoriedad de la etapa de mediación (5.764-D.-2007). (A la Comisión de Justicia.) (T.P. N° 168, pág. 49.)

–Del señor diputado **Collantes**: justicia federal de la provincia de Catamarca. Creación de un juzgado

con asiento en Tinogasta y una Defensoría de Pobres, Incapaces y Ausentes (5.768-D.-2007). (A las comisiones de Justicia y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 168, pág. 51.)

–Del señor diputado **Sluga**: Ley de Empleo –ley 24.013–. Modificación del artículo 140, sobre incorporación de los trabajadores de la administración pública provincial y municipal al salario mínimo vital y móvil (5.772-D.-2007). (A las comisiones de Legislación del Trabajo, de Asuntos Municipales y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 168, pág. 55.)

–Del señor diputado **Cigogna**: establecimientos de salud públicos. Obligatoriedad de prestar atención médica a todos los habitantes de la República (5.774-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 168, pág. 55.)

–Del señor diputado **Scalesi**: impuesto a las ganancias (capitales golondrina) ley 20.628, texto ordenado en 1997 y sus modificatorias: incorporación del inciso l) al artículo 45; derogación del artículo 78 del decreto 2.284/91 (5.793-D.-2007). (A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 170, pág. 11.)

–De la señora diputada **Conti**: Códigos Penal y Procesal Penal. Modificación, sobre inhabilitación especial. Modificación de los artículos 20, 20 bis y 20 ter e incorporación del artículo 20 quater del Código Penal; sustitución del artículo 310 del Código Procesal Penal (5.817-D.-2007). (A la Comisión de Legislación Penal.) (T.P. N° 171, pág. 19.)

–De la señora diputada **Martín**: sistema de prestaciones básicas de atención integral en favor de las personas con discapacidad –ley 24.901–. Modificación del artículo 15, sobre inclusión de tratamientos de fertilización asistida (5.822-D.-2007). (A las comisiones de Discapacidad y de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 171, pág. 23.)

–De la señora diputada **Sesma**: sanciones al transfuguismo y otras conductas contra la voluntad popular. Pérdida del cargo público que decide incorporarse o representar a otra opción política; inhabilitación especial en cada acto de corrupción; cumplimiento de por lo menos la mitad del mandato para el cual fue electo, inhabilitación para postularse para otro cargo electivo antes de finalizado dicho plazo (5.836-D.-2007). (A las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Justicia.) (T.P. N° 171, pág. 32.)

–Del señor diputado **Scalesi**: creación del programa “La cinemateca en la escuela” (5.848-D.-07). (A las comisiones de Educación, de Cultura y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 172, pág.4.)

–De los señores diputados **Heredia y Daher**: creación del sistema de control vehicular: objeto y ámbito de aplicación, disposiciones sobre el control y manejo de datos, disposiciones de seguridad, autoridad de aplicación (5.849-D.-07). (A las comisiones de Transportes, Comunicaciones e Informática y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 172, pág. 6.)

–Del señor diputado **Dalla Fontana**: Código Electoral, ley 19.945 (texto ordenado 2.135/83): Modificación de los artículos 25 (impresión de listas provisionales), 41 (mesas electorales), 66 (nómina de documentación y útiles), 74 (sufragios de las autoridades de mesa) y 77 (ubicación de las mesas) (5.856-D.-07). (A las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Justicia.) (T.P. N° 172, pág. 14.)

–Del señor diputado **Aguad**: Régimen Federal de Compensaciones Complementarias (RFCC) al Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU): los fondos necesarios provendrán del Tesoro nacional (5.865-D.-07). (A las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 172, pág. 19.)

–De la señora diputada **Baragiola**: creación de la Comisión Permanente de Seguimiento de la Seguridad en el Tránsito en el ámbito de la Honorable Cámara de Diputados (5.886-D.-2007.) (A las comisiones de Transportes y de Peticiones, Poderes y Reglamento.) (T.P. N° 173, pág. 4.)

–Del señor diputado **Scalesi**: creación del Plan Federal “Agua Segura”, garantizar la provisión del servicio de agua potable a todos los ciudadanos (5.889-D.-2007). (A las comisiones de Acción Social y Salud Pública, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 173, pág. 9.)

–Del señor diputado **Scalesi**: transferencia a título gratuito de un inmueble propiedad del Estado nacional a la provincia de Río Negro, con destino al Poder Judicial provincial (5.891-D.-2007). (A las comisiones de Legislación General y de Justicia.) (T.P. N° 173, pág. 12.)

XII

Proyectos de resolución

Del señor diputado **Giubergia**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre los estudios realizados para determinar el huso horario a adoptar en todo el territorio nacional (5.738-D.-2007). (A la Comisión de Energía y Combustibles.) (T.P. N° 168, pág. 39.)

–De los señores diputados **Albrisi y Lusquiños**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el personal aduanero que verificó la existencia de dinero en la valija del ciudadano venezolano-norteamericano Antonini Wilson el 4 de agosto de 2007 (5.748-D.-2007). (A la Comisión de Legislación Penal.) (T.P. N° 168, pág. 47.)

–De las señoras diputadas **Rioboó y Baragiola**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el dinero no declarado proveniente de la República Bolivariana de Venezuela (5.756-D.-2007). (A la Comisión de Legislación Penal.) (T.P. N° 168, pág. 48.)

–De la señora diputada **Augsburger**: declarar de interés de la Honorable Cámara la “Guía técnica para la atención integral de los abortos no punibles” elaborada por el Ministerio de Salud de la Nación en el

marco de la cooperación técnica con la Organización Mundial de la Salud –OMS - OPS– (5.765-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 168, pág. 50.)

–Del señor diputado **Collantes**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre retenciones a las exportaciones mineras (5.767-D.-2007). (A la Comisión de Minería.) (T.P. N° 168, pág. 50.)

–Del señor diputado **Macaluse**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la mortalidad infantil durante el período 2005-2007 en la provincia de Tucumán (5.769-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 168, pág. 53.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para incorporar a la doctora Hilda Molina y su madre, impedidas de salir de Cuba, en la campaña de liberación de la señora Ingrid Betancourt, secuestrada por la guerrilla colombiana (5.776-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 168, pág. 57.)

–De los señores diputados **Aguad** y **García Hamilton**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre los motivos de la firma del decreto 150/07 designando con rango de secretario de Estado al médico presidencial doctor Luis Buonomo (5.784-D.-07). (A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 169, pág. 4.)

–De los señores diputados **Aguad** y **García Hamilton**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre los vuelos en aviones presidenciales casi a diario desde Capital Federal hasta El Calafate, provincia de Santa Cruz, donde la jefa de Estado pasaba las vacaciones con su familia (5.785-D.-2007). (A la Comisión de Presupuesto y Hacienda.) (T.P. N° 169, pág. 5.)

–De la señora diputada **Ginzburg**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la declaración jurada patrimonial de la señora presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner (5.786-D.-2007). (A la Comisión de Asuntos Constitucionales.) (T.P. N° 169, pág. 5.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre los indicadores sanitarios de la provincia de Tucumán en el período 2003-2007 (5.791-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 170, pág. 7.)

–Del señor diputado **Pinedo**: interpelación al ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Jorge Taiana, sobre la libre circulación de personas entre nuestro país y la República Oriental del Uruguay (5.792-D.-2007). (A las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Asuntos Constitucionales.) (T.P. N° 170, pág. 10.)

–Del señor diputado **Morán**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre definiciones en la calidad del servicio ferroviario de pasajeros que brinda la empresa Trenes Especiales Argentinos S.A. en la ex Línea General Urquiza (5.795-D.-2007). (A la Comisión de Transportes.) (T.P. N° 170, pág. 13.)

–Del señor diputado **Pinedo**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre diversas cuestiones relacionadas con las obras tendientes a la interconexión de los sistemas del servicio público de provisión de energía eléctrica de la provincia de Santa Cruz con el Sistema Argentino de Interconexión –SADI– (5.796-D.-2007). (A la Comisión de Energía y Combustibles.) (T.P. N° 170, pág. 14.)

–Del señor diputado **Coscia**: expresar beneplácito por la distinción al film XXY con el Premio Goya a la mejor película extranjera de habla hispana (5.799-D.-2007). (A la Comisión de Cultura.) (T.P. N° 170, pág. 16.)

–De la señora diputada **Bullrich**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la aplicación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009 (5.800-D.-2007). (A la Comisión de Transportes.) (T.P. N° 170, pág. 17.)

–De la señora diputada **Leverberg**: declarar de interés parlamentario la XXI Edición de la Fiesta Nacional del Té, a realizarse del 8 al 10 de febrero de 2008 en Campo Viera, provincia de Misiones (5.801-D.-2007). (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.) (T.P. N° 170, pág. 19.)

–Del señor diputado **Pérez**: creación de una comisión especial investigadora que tendrá como objeto el análisis, evaluación e investigación de la evolución del patrimonio del ex presidente de la Nación, doctor Néstor Kirchner, y de su señora esposa y actual presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, en el ámbito de la Honorable Cámara (5.802-D.-2007). (A las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Peticiones, Poderes y Reglamento.) (T.P. N° 170, pág. 20.)

–De los señores diputados **Ferro** y **García**: pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la implementación del sistema de compensación para productores de cría bovina perjudicados por condiciones comerciales desfavorables ante la venta de terrenos con destino a invernada (5.803-D.-2007). (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.) (T.P. N° 170, pág. 22.)

–Del señor diputado **Prieto**: solicitar al Poder Ejecutivo que disponga las medidas necesarias para la construcción de refinerías de petróleo en el país (5.804-D.-2007). (A la Comisión de Energía y Combustibles.) (T.P. N° 170, pág. 23.)

–De la señora diputada **Linares**: solicitar el Poder Ejecutivo que disponga las medidas necesarias para que la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. concrete la continuidad, consolidación y ampliación del Centro Técnico de Mantenimiento (5.808-D.-2007). (A la Comisión de Transportes.) (T.P. N° 170, pág. 25.)

–Del señor diputado **Collantes**: expresar beneplácito por la contratación de servicios de consultoría para la realización y/o revisión y/o adecuación de proyectos ejecutivos para obras de infraestructura hídrica para el desarrollo de las provincias del Norte Grande (5.809-D.-2007). (A la Comisión de Obras Públicas.) (T.P. N° 170, pág. 26.)

–Del señor diputado **Sánchez:** creación de una comisión especial investigadora que tendrá como objeto el análisis, evaluación e investigación de hechos referentes a irregularidades y posibles ilícitos cometidos en el ámbito del sector privado o público y la relación de complicidad y/o falta de control por parte de los diferentes organismos competentes del Estado en lo relativo al tratamiento de la matriz energética, especialmente respecto a la venta de parte de YPF S.A. en el ámbito de la Honorable Cámara (5.812-D.-2007). (*A las comisiones de Energía y Combustibles y de Peticiones, Poderes y Reglamento.*) (T.P. N° 170, pág. 27.)

–De la señora diputada **Ginzburg:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el dictado del decreto 1.851/07, por el cual se proroga la concesión otorgada a la empresa Hipódromo de Palermo S.A. (5.818-D.-2007). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*) (T.P. N° 171, pág. 20.)

–Del señor diputado **Collantes:** declarar de interés de la Honorable Cámara la XI Edición de los Juegos Deportivos de la Juventud Trasandina –Judejut–, a realizarse del 27 de abril al 3 de mayo de 2008 en la República del Perú (5.819-D.-2007). (*A la Comisión de Deportes.*) (T.P. N° 171, pág. 21.)

–Del señor diputado **García Hamilton:** solicitar al Poder Ejecutivo que disponga las medidas necesarias para lograr que la provincia de Tucumán derogue la ley 7.990, la cual pone en peligro la existencia del patrimonio cultural provincial (5.820-D.-2007). (*A la Comisión de Asuntos Constitucionales.*) (T.P. N° 171, pág. 22.)

–Del señor diputado **García Hamilton:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la no denuncia de tratados de relaciones diplomáticas con países donde rige el autoritarismo y avasallamiento de los derechos humanos (5.825-D.-2007). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*) (T.P. N° 171, pág. 27.)

–De los señores diputados **Gioja** y **Caselles:** solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para cumplimentar con lo normado en las leyes 23.452 y 25.734, las cuales disponen la construcción de un monumento a la memoria del teniente general Juan Domingo Perón (5.828-D.-2007). (*A la Comisión de Cultura.*) (T.P. N° 171, pág. 29.)

–De la señora diputada **Díaz:** solicitar al Poder Ejecutivo que disponga una exhaustiva investigación acerca del origen de la escasez de moneda metálica que afectó todo el territorio nacional (5.846-D.-2007). (*A la Comisión de Finanzas.*) (T.P. N° 171, pág. 37.)

–De la señora diputada **Cremer de Busti:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el proyecto de un puerto de ultramar para transbordar hierro y carbón mineral, a construirse en el departamento de Soriano, República Oriental del Uruguay, frente a los departamentos de Gualaguaychú e Islas del Ibicuy, provincia de Entre Ríos (5.853-D.-07). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*) (T.P. N° 172, pág. 12.)

–De la señora diputada **Leverberg:** declarar de interés parlamentario la IV Edición de Expo Argentina

Educativa 2008, a realizarse del 14 al 16 de agosto de 2008 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (5.857-D.-07). (*A la Comisión de Educación.*) (T.P. N° 172, pág. 16.)

–Del señor diputado **Sánchez:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el llamado a licitación para la construcción de la “Obra Autovía 201”, entre la ruta nacional 4 y la calle General Hornos en el partido de Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires (5.859-D.-07). (*A la Comisión de Transportes.*) (T.P. N° 172, pág. 16.)

–De los señores diputados **Cantero Gutiérrez** y **Halak:** declarar de interés de la Honorable Cámara la LII Fiesta Nacional del Trigo, a realizarse del 22 al 24 de febrero de 2008 en la ciudad de Leones, provincia de Córdoba (5.862-D.-07). (*A la Comisión de Agricultura y Ganadería.*) (T.P. N° 172, pág. 18.)

–De la señora diputada **Leverberg:** declarar de interés parlamentario el IV Encuentro Nacional de Teatro Comunitario, a realizarse del 20 al 23 de marzo de 2008 en la ciudad de Oberá, provincia de Misiones (5.874-D.-2007). (*A la Comisión de Cultura.*) (T.P. N° 173, pág. 3.)

–Del señor diputado **García Hamilton:** solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para restablecer el funcionamiento del Aeropuerto Internacional “Benjamín Matienzo” de la provincia de Tucumán (5.887-D.-2007). (*A la Comisión de Transportes.*) (T.P. N° 173, pág. 8.)

–Del señor diputado **García Hamilton:** expresar desagrado por las injustas detenciones en Cuba de ciudadanos disidentes políticos opositores al régimen (5.888-D.-2007). (*A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.*) (T.P. N° 173, pág. 8.)

–Del señor diputado **Scalesi:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre los accidentes de tránsito ocurridos en el período 2004-2008 (5.890-D.-2007). (*A la Comisión de Transportes.*) (T.P. N° 173, pág. 11.)

–Del señor diputado **Viale:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la prestación del servicio ferroviario que va desde la estación Federico Lacroze, ciudad de Buenos Aires, hasta la ciudad de Posadas, provincia de Misiones (5.902-D.-2007). (*A la Comisión de Transportes.*) (T.P. N° 173, pág. 13.)

–Del señor diputado **Camaño:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la epidemia de fiebre amarilla en países vecinos como Paraguay y Brasil (5.904-D.-2007). (*A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.*) (T.P. N° 173, pág. 15.)

–Del señor diputado **Bonasso:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre el desalojo violento de cartoneros, realizado por la Policía Federal el día 22 de febrero de 2008 en Barrancas de Belgrano, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (5.910-D.-2007). (*A la Comisión de Legislación Penal.*) (T.P. N° 173, pág. 15.)

–Del señor diputado **García Hamilton:** pedido de informes al Poder Ejecutivo sobre la irrupción en la

Iglesia Catedral de Buenos Aires, por parte de manifestantes que reclamaban por presuntos beneficios demorados. Expresar repudio por dicha actitud (5.912-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 173, pág. 17.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: expresar repudio por la actitud del gobierno nacional por no dar información pública y desalojar de la residencia presidencial de Olivos, al periodismo nacional e internacional, convocados a la Cumbre Tripartita de la Argentina, Brasil y Bolivia (5.913-D.-2007). (A la Comisión de Libertad de Expresión.) (T.P. N° 173, pág. 18.)

XIII

Proyectos de declaración

De la señora diputada **Bullrich**: expresar rechazo por el desplazamiento de la profesora Patricia Gutiérrez, directora de la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas –DEIE–, dependiente del gobierno de la provincia de Mendoza (5.745-D.-2007). (A la Comisión de Comercio.) (T.P. N° 168, pág.46.)

–De la señora diputada **Camaño**: expresar preocupación por el anuncio del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de discriminar a los ciudadanos de otras jurisdicciones para la atención médica en hospitales porteños (5.771-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 168, pág. 54.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: solicitar al Poder Ejecutivo que disponga las gestiones necesarias para aplicar la política de derechos humanos en nuestro país en las relaciones internacionales, y otras cuestiones conexas (5.775-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 168, pág. 56.)

–De los señores diputados **Raimundi** y **Gorbacz**: expresar apoyo y solidaridad con los reclamos de los trabajadores de Mafissa S.A. –Manufactura de Fibra Sintética– (5.777-D.-2007). (A la Comisión de Legislación del Trabajo.) (T.P. N° 168, pág. 57.)

–De la señora diputada **Camaño**: expresar pesar por el asesinato de la ex primera ministra de Paquistán, Benazir Bhutto, ocurrido el día 27 de diciembre de 2007 (5.780-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 168, pág. 58.)

–De la señora diputada **Giudici**: expresar repudio por el asesinato de la ex primera ministra paquistaní Benazir Bhutto, ocurrido el día 27 de diciembre de 2007 (5.781-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 168, pág. 59.)

–De la señora diputada **Bertol**: expresar repudio por el atentado terrorista que ocasionó la muerte de la ex primera ministra paquistaní Benazir Bhutto, perpetrado el día 27 de diciembre de 2007 (5.782-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 168, pág. 60.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: expresar rechazo, por inconstitucional, a la resolución de la Se-

cretaría de Comercio Interior tendiente al relevamiento de los equipos de aire acondicionado existentes en los edificios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (5.787-D.-2007). (A la Comisión de Asuntos Constitucionales.) (T.P. N° 169, pág. 6.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: expresar rechazo por la actitud del secretario de Comercio Interior, señor Guillermo Moreno, al emplazar al titular de la empresa Shell para que explique o aclare manifestaciones periodísticas (5.790-D.-2007). (A la Comisión de Asuntos Constitucionales.) (T.P. N° 170, pág. 6.)

–Del señor diputado **Scalesi**: declarar de interés cultural de la Honorable Cámara la Regata del Río Negro, la cual se realiza desde 1964 entre las ciudades de Neuquén, provincia del Neuquén, y Viedma, provincia de Río Negro (5.794-D.-2007). (A la Comisión de Deportes.) (T.P. N° 170, pág. 12.)

–Del señor diputado **Barrios**: solicitar al Poder Ejecutivo que disponga la inclusión en el temario de sesiones extraordinarias la declaración de emergencia vial en todo el país (5.797-D.-2007). (A la Comisión de Asuntos Constitucionales.) (T.P. N° 170, pág. 15.)

–De la señora diputada **Ginzburg**: expresar repudio por la toma de la Catedral Metropolitana que efectuó la señora Hebe de Bonafini juntamente con otras Madres de Plaza de Mayo (5.798-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 170, pág. 16.)

–De la señora diputada **Linares**: expresar rechazo por el cierre del Centro Técnico de Mantenimiento de la empresa Aerolíneas Argentinas S.A. (5.807-D.-2007). (A la Comisión de Transportes.) (T.P. N° 170, pág. 24.)

–Del señor diputado **Gioja**: declarar de interés parlamentario el I Seminario Río Uruguay 21 –Jornadas SIMAAS de Vinculación Tecnológica, Innovación e Integración Territorial Transfronteriza–, a realizarse los días 25 y 26 de febrero de 2008 en la provincia de Corrientes (5.810-D.-2007). (A la Comisión de Asuntos Municipales.) (T.P. N° 170, pág. 26.)

–De los señores diputados **Ardid** y **Delich**: declarar de interés de la Honorable Cámara la Expoagro a realizarse del 5 al 8 de marzo de 2008 en Armstrong, provincia de Santa Fe (5.813-D.-2007). (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.) (T.P. N° 170, pág. 30.)

–Del señor diputado **Ardid**: declarar de interés de la Honorable Cámara la LII Fiesta Nacional del Trigo, a realizarse del 22 al 24 de febrero de 2008 en Marcos Juárez, provincia de Córdoba (5.814-D.-2007). (A la Comisión de Agricultura y Ganadería.) (T.P. N° 170, pág. 31.)

–Del señor diputado **Morán**: expresar repudio y condena por el atentado perpetrado el 10 de febrero de 2008 contra el presidente de Timor Oriental, José Manuel Ramos-Horta, premio Nobel de la Paz en 1996 (5.815-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 171, pág. 17.)

–Del señor diputado **García Hamilton**: rendir homenaje con motivo de su fallecimiento al señor Tom Lanton, único sobreviviente del Holocausto en la Cámara de Representantes de Estados Unidos de América (5.816-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 171, pág. 18.)

–De la señora diputada **Leverberg**: expresar beneplácito por el descubrimiento de la bacteria *Bizionia argentinensis* y su posterior decodificación del genoma que hicieron investigadores del Instituto Nacional del Antártico y de la empresa biotecnológica Biosidus (5.821-D.-2007). (A la Comisión de Ciencia y Tecnología.) (T.P. N° 171, pág. 23.)

–De la señora diputada **Rodríguez (M. V.)**: expresar repudio por la reunión conjunta de las autoridades de ambas Cámaras del Congreso a realizarse el día 13 de febrero de 2008 ante la visita del señor presidente de la República de Guinea Ecuatorial (5.824-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 171, pág. 26.)

–De los señores diputados **Gioja** y **Caselles**: expresar pesar por el fallecimiento del médico gastroenterólogo, doctor Alejandro O'Donnell, ocurrido el 11 de febrero de 2008 (5.826-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 171, pág. 27.)

–De los señores diputados **Gioja** y **Caselles**: expresar beneplácito por el descubrimiento del microorganismo extremófilo *Bizionia argentinensis* y posterior decodificación del genoma (5.827-D.-2007). (A la Comisión de Ciencia y Tecnología.) (T.P. N° 171, pág. 28.)

–Del señor diputado **Morán**: expresar repudio por la visita a nuestro país del presidente de la República de Guinea Ecuatorial, Obiang Nguema Mbasogo (5.829-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 171, pág. 29.)

–De la señora diputada **Leverberg**: expresar beneplácito por la puesta en marcha del Proyecto Nexos realizado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento CIPPEC, con el fin de apoyar a las provincias en la planificación educativa (5.833-D.-2007). (A la Comisión de Educación.) (T.P. N° 171, pág. 31.)

–Del señor diputado **Gioja**: declarar de interés parlamentario la Fiesta Nacional del Sol, a realizarse del 19 al 23 de febrero de 2008 en la provincia de San Juan (5.834-D.-2007). (A la Comisión de Turismo.) (T.P. N° 171, pág.32.)

–De la señora diputada **Reyes**: expresar repudio por el despido de trabajadores pertenecientes a la empresa Casino Buenos Aires (5.838-D.-2007). (A la Comisión de Legislación del Trabajo.) (T.P. N° 171, pág. 34.)

–De la señora diputada **Reyes**: expresar rechazo por los despidos y suspensiones de delegados pertenecientes al Laboratorio Fresenius Medical Care - Parque Industrial Pilar (5.839-D.-2007). (A la Comisión de Legislación del Trabajo.) (T.P. N° 171, pág. 35.)

–Del señor diputado **Gribaudo**: expresar repudio por la visita oficial del presidente de la República de Guinea Ecuatorial, Obiang Nguema Mbasogo (5.840-D.-2007). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 171, pág. 37.)

–De los señores diputados **Damilano Grivarello** y **Morante**: solicitar al Poder Ejecutivo disponga la creación y puesta en funcionamiento de una unidad de atención integral –UDAI– de la Administración Nacional de la Seguridad Social –ANSES–, en la ciudad de Las Breñas, provincia del Chaco (5.851-D.-07). (A la Comisión de Previsión y Seguridad Social.) (T.P. N° 172, pág. 11.)

–De la señora diputada **Cremer de Busti**: expresar repudio por la nueva violación del Estatuto del Río Uruguay al proyectar la construcción e instalación del puerto de ultramar, en el departamento de Soriano, República Oriental del Uruguay, frente a los departamentos de Gualaguaychú e Islas del Ibicuy, provincia de Entre Ríos (5.854-D.-07). (A la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto.) (T.P. N° 172, pág. 13.)

–De la señora diputada **Díaz**: expresar apoyo por los convenios en materia energética suscritos con el señor presidente de Guinea Ecuatorial, Teodoro Obiang Nguema Mbasogo (5.860-D.-07). (A la Comisión de Energía y Combustibles.) (T.P. N° 172, pág. 17.)

–De la señora diputada **García**: solicitar al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para restablecer el servicio de transporte terrestre de pasajeros que une la localidad de Rancul, provincia de La Pampa, con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (5.861-D.-07). (A la Comisión de Transportes.) (T.P. N° 172, pág. 18.)

–Del señor diputado **Godoy**: expresar beneplácito por la celebración del Día de la Antártida Argentina, el 22 de febrero de 2008 (5.866-D.-07). (A la Comisión de Defensa Nacional.) (T.P. N° 172, pág. 21.)

–De la señora diputada **Bullrich**: expresar repudio por los hechos de violencia acaecidos el 18 de febrero de 2008 en la terminal de la línea de colectivos 60 en Ingeniero Maschwitz, provincia de Buenos Aires, como consecuencia de un conflicto gremial (5.867-D.-07). (A la Comisión de Legislación del Trabajo.) (T.P. N° 172, pág. 23.)

–Del señor diputado **Camaño**: solicitar al Poder Ejecutivo disponga establecer un cordón sanitario en la República Argentina para evitar las consecuencias de la fiebre amarilla (5.903-D.-2007). (A la Comisión de Acción Social y Salud Pública.) (T.P. N° 173, pág. 14.)

XIV

Licencias

Bianchi Silvestre: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.735-D.-07).

Martínez Garbino: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.736-D.-07).

Pastoriza: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.739-D.-07).

Morandini: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.746-D.-07).

Perié (H. R.): desde el 25 al 28 de diciembre de 2007 por razones de salud (5.747-D.-07).

Brillo: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.749-D.-07).

Comelli: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.750-D.-07).

Bianco: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.751D.-07).

Merchán: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.752-D.-07).

Cortina: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.753-D.-07).

Vega: para el 26 de diciembre de 2007 por razones de salud (5.754-D.-07).

Chiquichano: para el 26 de diciembre de 2007 por razones de salud (5.755-D.-07).

Portela: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.758-D.-07).

Martínez Oddone: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.759-D.-07).

Beveraggi: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.760-D.-07).

Del Campillo: para el 26 de diciembre de 2007 por razones de salud (5.761-D.-07).

Pinedo: para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.762-D.-07).

Gutiérrez (G.): para el 26 de diciembre de 2007 por razones particulares (5.763-D.-07).

Sesma: para el día 26 de diciembre de 2007, por razones de salud (5.766-D.-07).

Aguad: para el 22 de febrero de 2008 sin goce de haberes por razones particulares (5.823-D.-07).

(Sobre tablas.)

Heredia: desde el 18 de febrero al 3 de marzo de 2008 por razones de salud (5.878-D.-07).

Collantes: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.885-D.-07).

Kenny: para el 22 de febrero de 2008 por razones de salud (5.898-D.-07).

Giubergia: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.899-D.-07).

Beveraggi: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.900-D.-07).

Del Campillo: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.901-D.-07).

Di Tullio: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.905-D.-07).

Oliva: para el 22 de febrero de 2008 por razones de salud (5.906-D.-07).

Brue: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.907-D.-07).

Luna de Marcos: para el 22 de febrero de 2008 por razones particulares (5.908-D.-07).

Pastoriza (M. A.): para el 22 de febrero de 2008 por razones de salud (5.911-D.-07).

C. INSERCIONES

1

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA CASELLES

Homenaje de la señora diputada a la memoria del general don José de San Martín

Toma más vuelo el cruce de los Andes

La cuarta edición de la travesía sanmartiniana, que partirá el viernes, será la más concurrida hasta ahora, con la novedad que será transmitida en directo por un canal de Buenos Aires.

EL CRUCE 2008 ROMPE RÉCORDS

Será el más numeroso, más mediático, por primera vez lo transmitirá la tevé en vivo y, si viene Taiana, tendrá más vuelo político.

Miriam Walter - *Diario de Cuyo*

La que parte el 8 de febrero próximo será la cuarta edición del Cruce Sanmartiniano, y la que romperá todo récord: es la que más gente lleva y la que más medios anota, sobre todo nacionales y hasta con una inédita

transmisión en vivo por televisión desde la cordillera. Además, si confirma el canciller Jorge Taiana su presencia, convertirá a la travesía 2008 como la que más alto vuelo político registra. Por lo pronto, ya confirmó su participación el embajador de Francia en Argentina, Frédéric du Laurens y varios legisladores nacionales.

En 2005 la expedición que encabeza José Luis Gija desde Barreal hasta el punto limítrofe con Chile, contó 50 personas, en 2006 fueron 52, en 2007 trepó a 65 y este año serán unas 70. De estas últimas, 43 son civiles y 27 uniformados (12 del Ejército y 15 de Gendarmería).

Además, llevará una cantidad récord de medios: 17, de los cuales 13 son nacionales. De 2005 a 2007 el interés de la prensa por el cruce ya venía creciendo de sólo 4 pasaron a 13 en la última cabalgata.

Con la aparición de los medios foráneos también viene una sorpresa: por primera vez se transmitirá el cruce en vivo, lo que es todo un desafío para el canal C5N, según dijo el gerente técnico de esa señal, Jorge Taranto. Para poder hacerlo irán 3 personas de ese medio y necesitarán dos mulas más para cargar los equipos especiales.

Como no pueden traer grupo electrógeno propio, usarán los de los dos refugios en la alta montaña, Alto de Frías y Sardina, para hacer las salidas a todo el país en directo desde el lugar de los hechos, mechando con imágenes de la jornada, contó Taranto.

Los invitados especiales tienen como estrella al canciller Taiana. En gobierno esperan confirmar hoy su presencia, teniendo en cuenta que será el respaldo político más importante para la iniciativa. También destacan que la ya confirmada participación del embajador francés será otro apoyo especial y destacado. Según fuentes calificadas, el europeo quiso venir luego de los buenos comentarios que recibió del representante de la ONU, Aldo García, que fue a la cabalgata en 2006.

El cruce consiste en una travesía que se desarrolla desde el 8 al 14 de febrero a lomo de mula, recreando el trayecto que hizo José de San Martín para liberar a Chile. El 12, día en que se recuerda la batalla de Chacabuco, es el clima, cuando se realiza un acto en el punto limítrofe con el vecino país, adonde llegan chilenos civiles y funcionarios para compartir un acto. La cabalgata persigue tres metas: dejar constancia histórica de que el prócer cruzó por esta provincia y no por Mendoza para su hazaña, consolidar la ruta como una opción turística válida y, sobre todo, estrechar los lazos para la integración entre la Argentina y Chile. Esto último tiene especial importancia en el marco de las gestiones por la realización del túnel por Agua Negra

17/2/2008.

EL CAMINO DE LOS HÉROES

Fueron 6 días de travesía a lomo de mula. Hubo cifra récord de expedicionarios, entre ellos, un equipo de periodistas de Diario de Cuyo. Desafiaron los límites del cuerpo y de la mente al recorrer la ruta que hizo San Martín para liberar Chile. Un paisaje impactante que por primera vez se muestra a todo el país en vivo y en directo a través de la televisión.

Texto: Mónica Martín y Claudio Leiva, fotos: Hugo Elizondo - Enviados especiales.

La mula todavía es una extraña y sentir cómo sus patas penetran la nieve no hace más que acrecentar la sensación de pequeñez y vulnerabilidad. Pero avanza segura, estudiando cada paso. A 4.850 metros de altura, cuando es difícil respirar y los músculos empiezan a adormecerse por el frío y la inexperiencia de montar un animal de éstos, todas las emociones se juntan. Allí, en el tramo más alto de la ruta sanmartiniana y en uno de los más difíciles, el Aconcagua cachetea con su magnitud. Sumado a esto, se siente la emoción de pisar el mismo sendero por el que pasó San Martín hace 191 años para liberar a Chile. Este camino por el que transitaban los héroes, se vuelve a hacer cada febrero desde hace 4 años para que quede claro que San Martín cruzó Los Andes por San Juan, para liberar a Chile.

Decir que éste fue uno de los momentos más impactante puede parecer de egoísta. Sobre todo porque

cada uno de los 76 expedicionarios que participó de la travesía tuvo una vivencia distinta. Así, el portezuela del Espinacito, el sector más temido de la travesía por la altura y porque la mula tiene que transitar desfiladeros tan empinados que el jinete casi va parado sobre los estribos, se transformó en un punto donde la belleza del paisaje, por primera vez nevado en la historia de los cruces que organiza el gobierno provincial, se mezcló con el cosquilleo en la panza que causa el temor de caer a un precipicio que parece interminable.

Y fue ese camino de los héroes el que, con emoción y la sensación de que las utopías todavía pueden hacerse realidad, recorrió una comitiva encabezada por el gobernador José Luis Gioja, seguido de 25 periodistas de distintos puntos del país, invitados especiales, el embajador de Francia Frédéric du Laurens, soldados del RIM 22 y gendarmes.

La travesía por el Espinacito fue durante la segunda jornada de seis. Desde entonces, el corazón y la mente parecieron explotar por no poder contener tantas sensaciones. El día anterior había servido de antesala y fue cuando los expedicionarios empezaron a comprender las reglas básicas para montar una mula y no morir en el intento. Bastaron unos minutos para entender que ese animal capaz de caminar por senderos más angostos que su propio cuerpo, se transformaría en el engranaje fundamental del cruce. Así, durante toda la travesía tomó el protagonismo absoluto de cada charla o intercambio de anécdotas entre los expedicionarios.

Un gendarme que terminó entre las piedras no bien salió la columna desde Manantiales. Los casi 11 grados bajo cero. El temporal que sorprendió en el primer campamento montado en Alto de Las Frías, a 3.600 metros de altura. La puna que empezó a hacer estragos. Una buena parte de los expedicionarios quejándose de dolor de cabeza, de malestares estomacales. Dos soldados que tuvieron que ser trasladados a la ciudad con síntomas de MAM (mal agudo de montaña). Todo esto hizo que por varias cabezas se cruzara la idea de desertar de la experiencia. Entonces fue cuando apareció el espíritu de San Martín, de sus 5.000 hombres que atravesaron ese mismo camino todavía intacto hace casi dos siglos, sin bolsacamas de alta montaña, sin GPS, sin teléfono satelital ni altímetros, ni pastillas para la altura, ni tubos de oxígeno. Ahí, las dudas empezaron a desaparecer. Y fue esa una sensación constante durante toda la travesía.

Obedecer al pie de la letra los consejos de los gendarmes o de Marcelo Lima, un experto en caballos, comer lo necesario, respetar los tiempos de partida, ayudar al compañero, prestarse abrigo, intercambiar analgésicos y compartir datos sirvió para entender que para sobrevivir en el corazón de Los Andes hay que tener bien acuñado dos términos: disciplina y solidaridad. Entonces, la imagen de los héroes que fueron capaces de trasladar cañones que sólo podían manejarse con 4 hombres, mientras que iban descubriendo el sendero, se hizo una constante. Casi dos siglos después, el camino está perfectamente marcado y los cañones fueron reemplazados por antenas satelitales

y equipos de televisión de tecnología avanzada, capaces de transmitir por primera vez a todo el país, en vivo y en directo, desde las entrañas de la cordillera.

El desafío de la mente y el cuerpo marcó un punto de inflexión en la vida de los expedicionarios. Sirvieron las horas de silencio, con uno mismo y la mula, sintiendo que la cordillera es capaz de devorarlo todo. Sirvió sentir cada músculo entumecido por el frío y el cansancio de dormir poco y cabalgar mucho.

Es por eso que la mente empezó a ocupar un lugar preponderante. Resistir sobre la mula sin moverse, contener la sed y el hambre y cantar alguna canción para combatir el sueño provocado por la altura.

En medio de la cordillera, el tiempo dejó de tener dimensión real para ralentarse cuando el refugio de Sardina, lugar más cómodo de todo el cruce, empezó a divisarse como un punto tejano no bien los expedicionarios ingresaron al valle de Los Patos. O para acelerarse cuando los ojos se toparon con la magnitud del Mercedario o el misterio del Alma Negra, como si se tratase de un cerro maldito.

Al cuarto día, el cognac francés y el champán pasó de una mano chilena a una argentina justo en el límite. Minutos después de un encuentro que sigue marcando historia. Fue cuando las comitivas de ambos países se encontraron justo en el límite, el 12 de febrero. El mismo día donde hace casi dos siglos se produjo la batalla de Chacabuco.

Dos días costó regresar. El camino de vuelta fue cacheteado por la naturaleza en su estado más puro. El impacto de La Honda, un sitio a más de 4.000 metros de altura, cuyos senderos son más empinados y los precipicios más profundos que en El Espinacito. Fue cuando el paisaje volvió a arañar el alma. Como si un pomo de pintura de tonos ocre tornasolados se hubiese desparramado en los cerros. Esta imagen quedó grabada en cada retina para no borrarse más igual que la de esos guanacos adorando al sol no bien empezó a despuntar, mientras curioseaban el paso de esos extraños expedicionarios volviendo a casa por la huella que conduce a la estancia Manantiales, también el punto de partida.

CUANDO TODOS FUERON AMIGOS

La cantidad de días compartidos a lomo de mula y las ganas de repetir la hazaña del Libertador San Martín hicieron que todos en el grupo olvidaran sus diferencias.

Claudio Leiva - *Diario de Cuyo*

Alguien aconseja masticar una hoja de coca o ponerse una piedrita debajo de la lengua para evitar el efecto de la puna. Más prudente, el intendente de la Capital, Marcelo Lima, saca de su bolsillo una tirita de pastillitas bancas y recomienda tomar una mitad para no sentir los efectos de la altura. El protector solar pasa de mano en mano antes de subir a las mulas y la manteca de cacao se comparte entre todos.

Como ese tipo de situaciones, durante los seis días de la travesía hubo innumerables muestras de solidaridad y de espíritu de grupo. Y es que de no haber sido así no hubiera sido posible la convivencia ni aguantar las largas jornadas a tomo de mula, que duraban entre 8 a 9 horas cada vez. Y todo por repetir el camino del Libertador San Martín. Un hecho notable fueron las muestras de camaradería entre los periodistas. No importaba que incluso algunos fueron competencia. Siempre había alguien presto a aportar un dato, un nombre, o la altura del lugar en el que nos encontrábamos ubicados. O a tirar los cables para que la transmisión de C5N en directo fuera posible, como en el caso de Johnny Mercado, de Prensa de Casa de Gobierno.

Eso sí, por la noche, una vez terminado el ajetreo de escribir y mandar el material para que fuera publicado o la salida para la radio, venía el tiempo para el esparcimiento después de la cena.

Arrancaba el "Rulo" Arredondo con la guitarra, se sumaba Juan Reynoso con otra guitarra y hasta una noche, las del lunes 11, hubo un *show* con música internacional.

Mariano García, el periodista de C5N, cantó rock nacional, el corneta Ernesto Riveros del RIM 22 tocó canciones mexicanas y los soldados del RIM 22 aportaron canciones melódicas y folklore internacional. Toda una fiesta a 3.500 metros de altura en la que no faltó el baile de cuecas con Marcelo Lima primero y hasta el embajador francés Frédéric Du Laurens sumado al trencito improvisado por los periodistas de medios sanjuaninos, Córdoba, Mendoza y Buenos Aires.

Un párrafo aparte merece el diplomático francés. Lejos del protocolo que una persona de su rango merecería, fue uno más del grupo y no quiso ninguna preferencia.

Compartió el guiso de lentejas en la mesa de los periodistas, durmió en la carpa comunitaria en el Alto de las Frías y se negó a aceptar el ofrecimiento del gobernador José Luis Gioja de retornar a San Juan en el helicóptero de la provincia.

"Vine en mula y quiero hacer el cruce completo", fue la respuesta que dio sobre su negativa a abordar la aeronave.

Ni qué hablar de los gendarmes como Ahumada, Pineda o Saila o de otros participantes en el cruce como Romero o Menegazzo, que estaban siempre dispuestos a ajustar una cincha de la multa o a ayudar a bajar el Portezuelo de la Honda cuando algún jinete temía caer al vacío.

EL DESAFÍO DE ESCRIBIR EN PLENA CORDILLERA

El desafío fue que por primera vez un medio gráfico como Diario de Cuyo reflejó en sus páginas las vivencias y todo lo que sucedía durante la Expedición Ruta Sanmartiniana.

Fueron 4 horas a lomo de mula desde el puesto Sardina el martes por la mañana hasta llegar cerca de

las 13 al límite internacional para el encuentro con los chilenos. Y después otras 4 horas de vuelta, con una parada de apenas media hora para comer hambre y un trago de vino antes de llegar de vuelta para escribir la crónica y las vivencias del acto más importante del cruce sanmartiniano.

Con el cuerpo adolorido, las piernas que tiemblan por la tensión de venir montado en la mula que se asusta desde el ruido de un papel de caramelo hasta de una campera roja que sin querer dejó caer Vicky, la productora del canal América, hay que ponerse a escribir, aunque uno tenga ganas de tirarse en la bolsacama a descansar un rato.

Y como ese día, la mayoría de las jornadas. El desafío fue que por primera vez un medio gráfico como *Diario de Cuyo* reflejó en sus páginas las vivencias y todo lo que sucedía durante la Expedición Ruta Sanmartiniana.

Había que lidiar con la *notebook*, que se quedaba sin baterías, hasta que la gente de Gendarmería encendió el equipo generador, o con el frío y la falta de luz porque la redacción estaba improvisada al aire libre, sobre un banco de madera, al lado del baño que utilizaban los gendarmes para higienizarse.

Era una carrera contra el reloj, porque desde San Juan el jefe de Redacción estaba a la espera del material y las fotos y algunos días las horas pasaban y aparecía algún problema que demoraba el envío de los materiales.

Como por ejemplo ese martes 12, cuando luego de horas de estar tipeando incluso con la ayuda de una linterna frontal asegurada a modo de vincha en las cabeza para poder ver el teclado, la *notebook* con sistema de Internet satelital que había llevado "Pancho" Márquez, el director de Prensa del gobierno, dijo basta y se plantó.

Incertidumbre, angustia, impotencia y una ganas bárbaras de pegarle una patada al aparato para ver si vuelve a encender. Pero no, los minutos pasan, el jefe de Redacción sigue esperando el material y la computadora portátil no quiere arrancar. Eso hasta que apareció Hugo Berroa, el técnico de C5N, quien aunque estaba acostado en su bolsacama a punto de dormir, acude presuroso cuando el periodista de este diario casi le suplica que trate de arreglar el problema.

Son las 23,30, a la edición del diario sólo le falta el informe de la cordillera y Hugo encuentra que al armar la *notebook* y la antena satelital que permite la conexión vía Internet inalámbrica, se confundieron las baterías. Solucionado el problema, la pantalla de la compu se ilumina y en cuestión de minutos se transmiten los textos y las fotos. Tarea cumplida y una sensación de satisfacción siente el periodista. Pero será hasta el día siguiente, cuando de nuevo el desafío de mandar textos y fotos desde el medio de la cordillera se vuelva a presentar.

UN ESTRATEGIA POR NATURALEZA

El general San Martín armó y proyectó un ejército a la victoria después de planificar cada detalle para atravesar la cordillera. Para hacer el cruce confió

en arrieros y baqueanos. Su plan se basó en hacer que 6 columnas atravesaran el macizo por distintos puntos para despistar al enemigo.

Mónica Martín - *Diario de Cuyo*

Que el general San Martín proyectara su ejército a la victoria, no fue pura casualidad. La genialidad del Padre de la Patria radica en estudiar de cabo a rabo la estrategia que pondría en práctica para liberar Chile con la batalla de Chacabuco, el 12 de febrero de 1817. Semejante estrategia hizo que San Martín y su ejército obtuviera el triunfo aún cuando tenía la mitad de hombres que los españoles.

Pero no lo hizo solo. Si bien fue en su cerebro donde se gestó todo el gran rompecabezas que significó la campaña de Los Andes, siempre supo pedir colaboración. Es por eso que confió en arrieros y baqueanos que conocían la cordillera como la palma de su mano, entre ellos, el padre de Domingo Faustino Sarmiento, Clemente Sarmiento. Todos estos datos y los detalles de cómo organizó, cruzó la cordillera y ganó una batalla, están plasmados en el libro *San Martín y el cruce de los Andes*, escrito por el historiador Edgardo Mendoza y el mayor Claudio Monachesi.

La proeza militar radica en preparar, concentrar y dirigir un ejército compuesto por 5.000 hombres (3.700 soldados y 1.300 milicianos, es decir arrieros y baqueanos), atravesar la cordillera y llegar a la cima de su maniobra: el triunfo en Chacabuco.

Según consta en el libro mencionado anteriormente, el plan sanmartiniano contempló la marcha a Chile en 6 columnas diferentes. Estas debieron desplazarse por caminos distintos y sus objetivos y funciones fueron diferentes. Para algunas, el fin fue liberar provincias enteras, tanto en el sur como en el norte de Chile. Otras, tenían la misión de confundir al enemigo y obligarlo a dividir sus fuerzas. La otra columna, la principal, tenía como objetivo el ataque principal y ocupar la capitanía chilena.

Todo este gigantesco rompecabezas tenía una pieza central: Chacabuco, donde estaba prevista la batalla central. En el libro también se cuenta que el plan en su conjunto sólo era conocido por San Martín y sus más íntimos.

Todas las columnas que cruzaron la cordillera regularon su marcha por etapas que estuvieron determinadas por la existencia de agua. De la misma manera que se hace en la actualidad con los expedicionarios que cada año hacen la llamada ruta sanmartiniana.

Que este cruce se repita todos los años, desde el 2005 responde a que el gobierno de la provincia quiere reivindicar que San Martín cruzó Los Andes por San Juan y no por Mendoza como se enseñó en las escuelas durante años. Según Mendoza y Monachesi, hay material histórico suficiente (cartas y escritos), que demuestran esta tesis.

UN ASADO PARA VOLVER A VIVIR

Los expedicionarios llegaron anoche a San Juan. La vuelta fue muy dura, pero levantaron el ánimo con un asado en la estancia Manantiales, donde los expedicionarios recordaron la aventura.

Jorge Puga - *Diario de Cuyo*

Mónica Martín trataba de comunicarse desde la estancia Manantiales vía teléfono satelital con la redacción de *Diario de Cuyo*. La enviada especial al cruce quería informar todo a la vez. Lo duro del regreso, decenas de anécdotas, la escarcha que cubrió carpas, mulas y zapatillas. Pero el olorcito a asado, luego de una noche en la que el frío había desvelado a la mayoría de los expedicionarios, no la dejaba concentrarse debidamente. Fue ayer, apenas salieron de la cordillera y se encontraron con el despliegue de camionetas todo terreno que los traerían de vuelta a la civilización, todo atravesado por la bruma del prometedor asado.

Los gendarmes montaron una gigantesca parrilla en la estancia Manantiales, ese vergel al que llegaron a las 13.30 luego de cinco días de montaña pelada, senderos estrechos y amenazantes precipicios. Y la emoción, que el martes durante el acto en el límite internacional había explotado en lágrimas, fue una descarga de felicidad frente a la carne chirriante.

“Estamos como si acabáramos de bajarnos del colectivo luego del viaje de estudios, es un delirio”, alcanzó a decir Mónica entre dato y dato.

La periodista es uno de los tres enviados especiales de *Diario de Cuyo* –los restantes son el periodista Claudio Leiva y el fotógrafo Hugo Erizando–, quienes lograron contar día a día y por primera vez la hazaña que imitó la epopeya sanmartiniana.

La llegada a Manantiales significó el fin de la peor parte, pero también la despedida de una experiencia única y el desapego de la mula. Luego de pasar casi una semana entregados a la sabiduría montañesa de esos animales, no faltaron quienes se tomaron un minuto para despedirse debidamente de su compañera de aventuras.

Luego del almuerzo, se montaron a los vehículos 4x4 para llegar a Barreal y de allí, hasta San Juan.

Es sabido –lo confesó cada uno de los participantes de años anteriores– que el regreso es lo más difícil. El entusiasmo original por llegar al límite decae y ya no está Gioja al frente, que siempre azuza a la tropa de alguna manera. Esta vez no fue la excepción y, para empeorar las cosas, el frío recurrente jugó un papel importante.

El miércoles hizo mucho frío y se “guardaron” en las carpas a las seis de la tarde. Durante las primeras horas de ayer el sueño se interrumpió a raíz de la escarcha que ya lo cubría todo y por la sensación de estar metidos en una gran heladera.

Los participantes contaron que ayer en la mañana les costó mucho entrar en calor para subirse a las mulas

y hacer el trayecto hasta Manantiales. Litros de café, saltos, trotes. Todo resultaba inútil. Fueron los rayos del sol ya bien entrada a mañana lo que les sacó de encima el entumecimiento.

“De todos modos no hubo inconvenientes importantes y tampoco a nadie –como sucedió en ocasiones anteriores– le agarró un ataque de histeria frente a la realidad de tener que desandar el camino en mula”, explicó la periodista de *Diario de Cuyo* agregando que: “y eso que esta vez fuimos más mujeres –seis– que en cualquier otra edición”.

El gélido malhumor terminó de descolgarse del rostro de todos cuando las mulas aceleraron el paso, deseosas como todos, de llegar a la promesa de ese valle verde –Manantiales– que comenzó a divisarse de a poco cuando aun estaban metidos en la cordillera.

Y se convirtió en renacimiento al hincarle el diente al asadito.

14/2/2008.

OTRO REFUGIO EN LA CORDILLERA

El gobernador Gioja habló ayer de hacer dos en la ruta sanmartiniana y mejorar el que ya existe.

Leonardo Domínguez - *Diario de Cuyo*

Horas de haber vuelto de la cuarta edición del Cruce de la Cordillera, José Luis Gioja anunció ayer a construcción de un nuevo refugio en la ruta sanmartiniana que va hasta el vecino país de Chile. Es la primera inversión en infraestructura que se anuncia el camino cordillerano y es para darle más comodidad a todos aquellos que año a año se embarcan en el desafío. Actualmente hay un solo en el trayecto hasta límite y la idea es levantar otro en Alto Las Frías, el mismo lugar donde este año el viento blanco sorprendió a la expedición oficial.

La decisión de levantar otro refugio llega luego de la dura travesía que vivió este año la columna de 75 expedicionarios que encabezaron el gobernador y el intendente de la Capital, Marcelo Lima. El sábado pasado, cuando llegaron a Alto Las Frías, nevó y sopló un fuerte viento blanco. Los aventureros pasaron la noche en el campamento que había montado Gendarmería, con temperaturas bajo cero que calaron hasta los huesos.

Mientras se regocijaba por el éxito de la cuarta edición –que tuvo como uno de los invitados especiales al embajador francés en Argentina–, el propio Gioja dio testimonio ayer de lo que fue ese día para el grupo, como fundamento para levantar la obra. “No la pasamos bien, hay que protegerse, porque si no, no se puede estar”, contó el primer mandatario.

Por ahora, no se conoce la extensión que tendrá el nuevo refugio, sus comodidades ni el monto que le implicará a la provincia. Lo que sí se sabe es que la idea es hacerlo justamente en Alto Las Frías, a 3.850 metros sobre el nivel del mar, que a diferencia de otras

ediciones, fue el lugar elegido este año para pasar la primera noche.

Un dato no menor es que se trata de la primera obra que ejecutará el gobierno en el camino desde el año 2005, cuando se llevó a cabo la primera edición del cruce como una forma promocionarlo turísticamente y de recuperar la historia. De hecho, el refugio servirá para darle mayor comodidad y resguardo a los, cada vez más numerosos, grupos de turistas que se animan en el verano sanjuanino a seguir los pasos del Libertador.

Junto a la nueva obra, Gioja anunció ayer el reacondicionamiento del refugio de Sardina. Hasta ahora es el único que hay en el trayecto que se sigue hasta Chile y cada año es ocupado por la misión oficial para pasar la segunda noche del cruce, a 2.900 metros de altura.

Está enclavado en el Valle de los Patos Sur y su nombre fue impuesto en homenaje a un ingeniero que hacía mediciones para Hidráulica que murió arrastrado por la creciente del río. Es de hormigón armado y piedra y tiene dos pisos: abajo hay un cobertizo y arriba hay dos habitaciones, un baño con agua caliente y la cocina.

Por su estado precario, el gobierno ya le practicó algunas mejoras al refugio de Sardina hace un par de años atrás, para convertirlo en un lugar potable para la explotación turística. Fue pintado, desinfectado y le incorporaron una bomba de agua y un calefón a leña, que permite gozar de placenteros baños de agua caliente.

13/2/2008.

Abrazo cargado de simbolismo en el límite

Las delegaciones de Argentina y Chile se reunieron en el límite a 3.500 metros de altura. Hubo muchos más participantes que en otras ediciones y fueron numerosas las complicaciones para llegar, por lo que esta vez el acto fue más emotivo que en las ediciones anteriores.

LÁGRIMAS Y CHAMPÁN

Fue el acto más concurrido de la historia del cruce. La emoción estuvo, como siempre a flor de piel.

Claudio Leiva - Enviado especial, fotos: Hugo Elizondo y Roberto Ruí.

Otra vez los corazones palpitando con los himnos argentino y chileno, otra vez el sol en la cara y la inmensidad de la montaña, y otra vez el abrazo entre dos naciones en el paso limítrofe, donde se mezclaron lágrimas con champán. Pero ayer, pasadas las 13, el homenaje y broche final de la proeza por Los Andes tuvo una nota especial: el acto fue el más gente juntó en la historia del Cruce Sanmartiniano que se hace año tras año desde 2005 y que sirvió para recordar en medio de la cordillera a San Martín y O'Higgins y el 131^{er} aniversario de la Batalla de Chacabuco.

La multitud era difícil de contar, pero además de los expedicionarios que son 72, se sumaron desde el lado argentino 17 caminantes del grupo de Fátima, un

contingente de unos 20 turistas –entre ellos europeos y porteños– y del lado chileno asistieron casi una veintena de funcionarios y pobladores de la V Región.

Con la trompeta del RIM 22 tocando la Marcha de San Lorenzo, las comitivas argentina y chilena se juntaron en el Paso Valle Hermoso, a 3.500 metros de altura y justo en el límite con Chile, para completar la jornada más importante de la cuarta Expedición de la Ruta Sanmartiniana, encabezada por el gobernador José Luis Gioja.

En medio de los ¡Viva la patria! y ¡Vivan Argentina y Chile!, argentinos y chilenos se confundieron en abrazos y muestras de alegría y no faltaron algunas lágrimas aún en los rostros más curtidos.

Luego de una marcha a torno de mula de poco más de 4 horas, la comitiva argentina estaba integrada también por el embajador francés en Argentina, Frédéric du Laurens, el diputado nacional Ruperto Godoy, el intendente de la Capital, Marcelo Lima; el jefe del RIM 22, teniente coronel Alberto Quiñones; el jefe de la X Agrupación San Juan de Gendarmería Nacional, comandante mayor Edgardo Lopardo; el juez federal Leopoldo Rago Gallo, además de un nutrido grupo de periodistas de medios locales y nacionales. Entre ellos, el canal de televisión C5N que transmitió todo el acto en vivo y en directo para todo el país.

La delegación chilena fue encabezada por el gobernador de Petorca, Julio Trigo.

Luego de interpretarse los himnos, el padre Víctor Hugo Gallardo, que encabezaba el Grupo de Montaña Fátima, dio una bendición especial y puso a ambas delegaciones bajo el amparo de la Virgen del Carmen, patrona de Chile y generala del Ejército de los Andes.

Después vinieron los discursos de las autoridades militares de ambos países, porque también había miembros de Carabineros.

El gobernador Trigo pidió que “sigamos luchando por esa libertad que sembraron nuestros padres de la patria hace más de 100 años. Yo no tengo ninguna duda de que el futuro de nuestras patrias será común, pensando en la libertad y en la felicidad de nuestros pueblos”.

“Hoy día más que nunca, con dos mujeres a la cabeza en la Argentina y en Chile, no tengo ninguna duda que nuestros ciudadanos tendrán mejor calidad de vida y tendrán un bienestar mucho mejor” agregó.

A su turno, el gobernador Gioja dijo que “esto no es una aventura, es una necesidad, un sentimiento. Es muy difícil que el corazón no lata más fuerte, no derramar una lágrima porque esto es realmente es muy fuerte porque tiene que ver con eso que uno no sabe describir físicamente, pero que uno lo lleva adentro, que es la patria”.

“Por cuarto año consecutivo queremos decir bien fuerte que la cordillera no separa a argentinos y chilenos sino que nos debe unir. Traigo un saludo de nuestra provincia y de nuestra presidenta, Cristina Fernández

de Kirchner, que los abraza a todos y que siempre dice que el espíritu de San Martín debe servir al igual que en Chile el espíritu de O'Higgins para animar y fortalecer a quienes tenemos responsabilidades públicas para que hagamos las cosas bien y que nunca bajemos los brazos ante la adversidad", agregó.

Luego manifestó que "tenemos el mandato de trabajar por la integración, por nuestra gente y que nuestro pueblo viva mejor y sabemos que la integración también tiene que ser física y por eso sostenemos que a esta cordillera hay que perforarla y hay que hacer lo que haya que hacer para que chilenos y argentinos se puedan estrechar en un abrazo y trabajar juntos. Por eso los sanjuaninos tenemos una meta y San Martín y O'Higgins nos dirían desde el cielo 'méntale para adelante', que es hacer que el Paso de Agua Negra esté abierto todo el año y que tengamos que hacer la obra que hay que hacer".

"Luego de haber estado hace poco con la presidenta Bachellet estarnos seguros de que la presidenta argentina y su equipo, a presidenta chilena nos va a ayudar a sanjuaninos y chilenos a que podamos realizar todas las obras que tengan que ver con la integración y estoy seguro de que Agua Negra va a estar", cerró el mandatario.

Después vino el intercambio de presentes y el brindis con champán sanjuanino y más abrazos para la televisión.

LA VIRGEN DEL CARMEN YA ESTÁ EN LA CORDILLERA

Entronizaron la imagen justo en el límite con Chile. La llevó un grupo expedicionarios que hizo el cruce caminando.

Mónica Martín - Enviada especial.

De un lado avanzaba la expedición montada en mula y liderada por el gobernador Gioja. Del otro, los chilenos hacían lo mismo. Y mirando esa escena que bien podría pertenecer a una película, un grupo de 16 personas que estaban apostadas en el límite con Chile, esperaban el encuentro, con la imagen de la Virgen del Carmen entre los brazos. De los casi 10 días que pasaron en la cordillera, ése fue el más emotivo. Es que en medio del encuentro entre argentinos y chilenos, el grupo de montaña liderado por el padre Víctor Hugo Gallardo, entronizó la imagen de la patrona del Ejército, pero que a su vez fue la que llevo San Martín cuando cruzó la cordillera para liberar Chile. Esto sucedió ayer, bajo un sol espléndido y un viento helado, donde hubo desde champán hasta cognac francés.

La imagen de la virgen no mide más de 20 centímetros, pero pudo conmover a dos países por igual. La entronizaron cuando el padre Gallardo, el mentor de la idea, ofició a bendición del encuentro entre argentinos y chilenos. Esta no es la primera vez que el grupo cruza la cordillera llevando auestas la imagen de una virgen. El año pasado llevaron la de Andacotto. Pero ésta es la primera vez que hace la Ruta Sanmartiniana.

El grupo salió el pasado 3 de febrero desde San Juan. Se propusieron hacer el cruce sanmartiniano caminando. Y según contaron, esta es una experiencia difícil de olvidar. "Pasamos muchas cosas. Yo cumplí 17 años en la montaña Y ése fue el mejor regalo", contó Daniela Parra, una de las expedicionarias, Pero no es la única cumpleañera del grupo. Florencia Caballero cumplirá los 15 el 15 de febrero.

"Esto es impagable, Me cambió la vida. Yo nunca estuve ni siquiera cerca de la montaña. Acá uno se encuentra con la inmensidad de la naturaleza y de Dios", dijo Marcelo Cortinez, un médico que también forma parte de la expedición del padre Gallardo. Ahora, caminarán tres días más y llegarán al pueblo chileno Putaendo y volverán a San Juan el 18 de febrero, en colectivo.

Lo único que sorprendió a estos caminantes fue el temporal de la semana pasada, Pero dijeron que no tuvieron ningún problema. Incluso, se encontraron con un contingente de franceses en medio de la cordillera y hasta comieron pizza casera. Para hacer esta travesía el grupo se entrenó desde hace unos meses, con el padre Gallardo y con Leandro Caballero un ex combatiente de Malvinas que participa de la travesía.

12/2/2008.

La magia de la tecnología en medio de la nada

Un canal de Buenos Aires transmite en directo desde la cordillera el cruce sanmartiniano algo inédito en la historia Las emisiones conmovieron a los participantes y a los periodistas e hicieron recorrer las imponentes imágenes por todo el país.

EN VIVO Y EN DIRECTO

El canal C5N transmite para todo el país la travesía desde adentro de la cordillera con salidas diarias. Un desafío tecnológico sin precedentes.

Mónica Martín - *Diario de Cuyo*

Todo es como si de pronto una novela de Julio Verne se hiciese realidad. Lo que hasta hace unos días hubiese parecido imposible de llevar a cabo, está tomando forma. La tecnología empieza a acortar distancias. Ricardo Valdez, un gendarme que está hace 30 días apostado en la cordillera, puede hablar con su familia a través de la televisión. Las imágenes se transmiten en vivo y en directo a todo el país. A Guillermo Santillán, que está filmando la escena, se le empiezan a correr las lágrimas. Mariano García, el periodista al frente de la entrevista, no se queda atrás. Y no es para menos porque es la primera vez en la historia de la televisión argentina, que se puede transmitir en vivo y en directo desde la cordillera de los Andes. La hazaña tecnológica y periodística tiene un responsable: el canal de televisión C5N.

A casi 3.000 metros de altura, la tecnología se humaniza y es capaz de sacar lágrimas. Mientras que Valdez no olvidará el momento que pasó cuando pudo

hablar con una de sus hijas, Mariano García, el periodista, no se cansa de afirmar que transmitir desde la cordillera el Cruce Sanmartiniano, significa un quiebre en su carrera y en su vida. “Nunca dimensioné esto. Todavía no lo entiendo. Esta inmensidad, estos paisajes que no vi en mi vida y saber que estoy formando parte de la historia, no deja de emocionarme”, dice Mariano. Y cada salida que hace para el canal, no se cansa de reiterar que aunque falte el aire, aunque los músculos se adormezcan por el cansancio y el frío te haga doler los huesos, todo vale la pena.

Para C5N no fue fácil montar semejante estructura tecnológica. El primer desafío fue ver si era posible transportar los equipos en las mulas, y que estos llegaran intactos a destino. Pero además, la geografía les es desconocida por lo que tampoco sabían si iban a poder tener señal satelital para transmitir. “Esto es algo nuevo. El clima, las montañas, la altura, todo es un desafío a la hora de querer salir en vivo y en directo”, dice Hugo Berroa, que es el jefe técnico y engranaje fundamental para que en este momento, en todo el país se estén viendo imágenes, entrevistas y momentos que se viven en la travesía. El canal lo eligió para este desafío porque fue quien pudo transmitir en vivo y en directo desde la Antártida, hace un par de años.

“Todavía no caigo. Creo que ni llegando a Buenos Aires voy a comprender la magnitud de lo que está pasando” dice Hugo. Y es que a estas alturas nada es fácil. Ni siquiera almuerzan por sacar notas en el momento exacto en que los expedicionarios comen un guiso. Hugo recorre el valle Los Patos buscando señal para poder transmitir. Mariano busca historias, Guillermo registra imágenes que pocas veces pueden verse en vivo y directo.

La primera transmisión en vivo la hicieron el domingo al atardecer en el refugio “Sardina”. Y estuvieron en el aire casi una hora, aún cuando el noticiero había terminado. Ayer por a mañana salieron no bien el sol despuntó cerca del Aconcagua. Y hoy, justo al mediodía, cuando el contingente chileno se encuentre con el argentino, será la frutilla del postre. Será cuando todo el país pueda ver en vivo y en directo cómo más de un centenar de personas recordarán al general San Martín, el día de la batalla de Chacabuco mediante la que liberó a Chile.

“GIOJA ES UN POLÍTICO QUE SE CONTACTA CON LA GENTE”

El embajador francés en Argentina, Frédéric du Laurens, en una charla con Diario de Cuyo destacó al gobernador Gioja por encabezar la comitiva y habló de las posibilidades económicas de la provincia

Claudio Leiva - Enviado especial.

El embajador francés en Argentina, Frédéric du Laurens, es la figura política de más alto vuelo que participa en el cruce sanmartiniano. En una charla con *Diario de Cuyo* en el Puesto Sardina destacó al gobernador José Luis Gioja por encabezar la comitiva y

habló de las posibilidades económicas de la provincia, en particular del turismo.

—¿Cómo está resultando su experiencia en mula?

—No sabía si podía hacerlo pero bueno, gracias a Dios, a Gendarmería Nacional y al Ejército, he podido.

—¿Qué impresión tiene de esta travesía?

—Hay muchas significaciones. La primera es la emoción de poder confrontar con la naturaleza, con un escenario tan hermoso, fantástico, monumental, totalmente fuera de lo que conocemos en Europa. Yo he participado en cruces a través de Los Alpes, caminando, esquiendo, pero la dimensión de los Andes es totalmente distinta. Siento una gran emoción frente a este escenario, a naturaleza y por recorrer este camino del Ejército Libertador.

—¿Se ha documentado sobre la vida del general San Martín antes de venir?

—Sí, por supuesto que sí. No digo que soy un especialista, pero me interesa mucho a historia, sobre todo los años de la liberación de este país y de las naciones americanas. Yo tenía un conocimiento a través de los libros, pero todo eso vale nada comparado con la experiencia viva. Una cosa es imaginar el cruce sanmartiniano y otra cosa es vivirlo, caminar por las huellas de este Ejército, que pasó a casi 5.000 metros de altura, con frío, calor y sin la tecnología como la que existe ahora.

—¿Qué impresión le produce que un gobernador como Gioja haga este cruce y por cuarto año consecutivo?

—Tengo una imagen muy positiva de lo que tiene que ser un político. A mí me encanta ver al gobernador así, a la cabeza de la columna y tener una relación tan fuerte con la gente, pero también con su tierra, haciendo los caminos. No es un político que se queda en su oficina, sino que se contacta con la gente...

—¿Hay ese tipo de políticos en Francia?

—Hay algunos.

—¿Qué le puede vender San Juan a Francia?

—Hay muchas cosas en San Juan que me parecen interesantes. Por ejemplo la minería es una fuente gigantesca de riqueza y la provincia tiene un territorio muy grande con una gran riqueza de minerales. En agricultura también tenemos productos complementarios y creo que en ese sentido el intercambio puede ser de tecnología por ejemplo en la elaboración de vinos o aceite de oliva. También está el aspecto turístico.

—¿Qué se puede intercambiar en ese ámbito?

—Creo que acá en San Juan tienen un paraíso para todo el mundo. Lo puedo decir así porque he recorrido unos 100 países en todo el mundo y conozco pocos que tengan una riqueza natural tan grande como la de San Juan y totalmente virgen. Ahora la gente en cualquier parte del mundo sueña con aventuras fuera de lo común y con paisajes como los que hay en esta provincia. Creo que las posibilidades en lo turístico pueden ser

fenomenales, pero hay que preservar los lugares, pero también hay que dotarlos de servicios porque la gente quiere una buena atención. Me parece una posibilidad económica muy importante para San Juan.

—¿Qué opinión tiene del problema de los vehículos importados y las embajadas?

—No tengo problemas en hablar porque en nuestra embajada no hemos tenido ese tipo de problemas. Creo que se trata de un problema ético, me parece muy mal aprovechar esas situaciones para hacer negocios.

—¿Cree que la Cancillería argentina manejó bien el tema?

—Creo que sí, lo que hizo el canciller de terminar con estas cosas difíciles, creo que lo manejó bien.

—¿Incide este cruce en algo para el mejoramiento de las relaciones diplomáticas entre ambos países?

—No lo sé, yo respondía a la invitación del gobernador Gioja y mi respuesta fue espontánea, es decir que no hay un cálculo en el hecho de hacer el cruce. Ojalá que sí, pero no hay segundas intenciones.

11/2/2008.

La nieve hizo duro el avance en la montaña

Las bajas temperaturas complicaron a los expedicionarios, sobre todo el sábado a la noche, sin embargo avanzan según el cronograma. Una mula de carga se desbarrancó y murió.

NIEVE, PUNA Y UNA MULA MUERTA

Por primera vez en la historia del cruce el frío complica el avance. Nevó y corrió viento blanco.

Mónica Martín y Claudio Leiva - Enviados especiales.

Ayer fue el día más duro de la travesía. El momento en que la larguísima caravana de expedicionarios llegó al Espinacito, la parte más alta del cruce sanmartiniano a 4.900 metros de altura. Sin embargo, para quienes participan de esta edición, las pruebas difíciles comenzaron un día antes, el sábado, cuando tuvieron que enfrentar —justo antes de irse a dormir— al temible viento blanco. Era un gélido soplo que calaba los huesos, llevado a temperaturas bajo cero por una atípica nevada. Todo sazonado con la sensación de estar abandonados a la brutal fuerza de la naturaleza en medio de la imponente cordillera.

Quienes han ido en anteriores ocasiones, lo dicen sin que les tiemble a voz. En esta ocasión los expedicionarios están demostrando un temple especial para resistir. A pesar de todo, la caravana se abrió paso a las dificultades y cumplió con el cronograma. *Diario de Cuyo*, hasta ahora, pudo cumplir también con una misión inédita: relatar a diario lo que sucede en la travesía que imita la gesta sanmartiniana.

Al anochecer del sábado, con el frío metido en todo el cuerpo, fue milagroso ver a los gendarmes esperando

a la columna con sopaipillas y un asado caliente en Alto Las Frías.

Pero fueron pocos los que pudieron comer. La altura empezó a hacer los primeros estragos. El más afectado fue el periodista que vino de la revista *Siete Días*, que no pudo recuperarse. Otros empezaron a sentir dolor de cabeza apenas bajaron de las mulas. El médico de Gendarmería y el que llevó la organización, Mariano Sistema, empezaron a repartir ibuprofeno, que es un analgésico potente que se usa para los primeros síntomas del mal de altura.

Los que rellenaron la panza se dispusieron, ya entrada la noche, a disfrutar de las locuras de “El Chivato”, el cantor que forma parte de la travesía. La guitarrada hizo que por unos minutos el frío pasara a segundo plano.

La jornada terminó a las 22.30. Todos se internaron en las carpas. Tanto frío hizo que la diversión no aflorara como en otros años.

La poco grata noche se compensó, ayer en la mañana, con un amanecer espléndido. Las nubes abandonaron el cielo y el sol empezó a calentar. El buen ánimo se dibujó en la cara de todos.

Pero la montaña tiene sus secretos y depara sorpresas, incluso para el más pintado.

Una mula, esos animales nacidos y criados para la montaña, se desbarrancó y, golpeada, murió en la zona de Las Hondas. Era una de las cargueras, animales que transportan las provisiones y los bolsos de toda la comitiva. Fue imposible no pensar que lo mismo podría sucederle a cualquiera de las mulas sobre las que viaja cada uno de los participantes.

Tal vez ese temor fue el que hizo que se cayeran de sus mulas los periodistas Adrián Tejada, de Antena Uno; Pancho Marquez, de Prensa de gobierno. También se esguinzaron una pierna, Claudio Leiva, de *Diario de Cuyo*; Mauricio Bazán —en dos oportunidades—, de Canal Ocho, y un par de soldados.

Uno de ellos, incluso, tuvo que ser atendido por los médicos que acompañan la expedición.

10/2/2008.

Arenga por el túnel, mucho cansancio y un clima difícil

Ayer, tras el acto formal en Barreal, la expedición partió en 4x4 y luego en mula. Está nevando.

Claudio Leiva - Enviado especial.

A las 8 de la mañana de ayer, durante el acto de inicio de la cuarta expedición del Cruce Sanmartiniano, el gobernador José Luis Gioja hizo una encendida defensa del paso de Agua Negra. En su discurso, dijo: “Venimos comprometidos, para decirles a propios y extraños y que el sueño de San Martín y O’Higgins de la integración tiene que ser cada día más fuerte. Por eso nos hace falta una integración física más fuerte, en ese sentido pedimos que San Martín y O’Higgins

nos acompañen para tener el túnel en el paso de Agua Negra. Por eso hay que entender la magnitud del pensamiento del general San Martín”.

De esta manera, el gobernador dio inicio a la cuarta marcha, no sin antes desear mucha suerte a los expedicionarios y pedir la posibilidad de poder gritar, en el límite con Chite, un fuerte “Viva la patria”. El acto se desarrolló en la plaza de armas del escuadrón de Gendarmería Nacional, en Barreal, donde se realizó una formación especial de los gendarmes, se izó la Bandera Nacional, se cantó el Himno y luego del acto, los expedicionarios subieron a las camionetas 4x4 que estaban aguardando para dirigirse a Los Manantiales, desde donde comenzó la travesía a lomo de mula.

Allí, en la estancia ubicada a 3.100 metros de altura, los expedicionarios tuvieron su primer contacto con los animales. La experiencia fue dura desde el comienzo, sobre todo por las condiciones climáticas. Estuvo nevando desde temprano y el contingente, formado por 70 personas, acusó el frío y el cansancio tras la travesía desde Los Manantiales hasta el campamento de Altos de las Frías, a 3.850 metros, donde anoche se preparaban para descansar.

En el camino comenzaron a aparecer las consecuencias de los inconvenientes climáticos y de la altura, ya que varios viajantes se apunaron, se descompusieron y unos cuantos tuvieron caídas de las mulas. A la llegada al campamento, hubo sopaipillas recién hechas, mate caliente y muchas pasas, para recién desensillar y esperar una mejora en el clima para hoy, algo sobre lo que no eran muy optimistas.

LA ANTESALA TUVO LLUVIA Y ASADO

En Barreal, antes de la partida a la montaña, hubo incertidumbre, adrenalina y mucho entusiasmo entre los 25 periodistas

La cordillera estaba ahí. La veintena de 4x4 desembarcó en el patio del Casino de Oficiales de Gendarmería, en Barreal, cuando caía el atardecer. Los 25 periodistas empezaban a cruzar las primeras palabras. Hubo saludos, presentaciones y una mezcla de incertidumbre y ansiedad. La travesía todavía no comenzaba pero las nubes asustaban. Las montañas no se veían y el cielo gris contrastaba con el verde intenso de los álamos. Así pintaba el escenario previo a la partida del cruce, la tarde y noche del viernes pasado. Y para la mayoría de los periodistas había un justificativo: ésta es su primera vez en la travesía por la ruta cordillerana del Libertador.

El viernes, otra vez las mulas pasaron a ser las protagonistas. Muchos de los expedicionarios jamás se habían subido a uno de estos animales. Hubo muchas preguntas, los conocedores dieron sugerencias, pero parecían no ser suficientes. Las horas pasaban lentas y la lluvia empezaba a anunciar lo que podía llegar a pasar en medio de la cordillera. Es que hubo alerta meteorológico y lo primero que prepararon los expedicionarios fue la capa de lluvia. “Esto es la lluvia de

la cordillera. Acostúmbrense”, dijo en voz alta uno de los gendarmes.

Algunos periodistas aprovechaban para sacar fotos, otros para filmar. Una buena parte se apostó bajo el alero del casino a escuchar una explicación del contexto histórico que ofreció el historiador Edgardo Mendoza.

La mula, la lluvia y las cuestiones técnicas para transmitir información a la civilización pasaron a ser la prioridad. Por primera vez, varios medios realizan coberturas diarias e inclusive el canal C5N quiere transmitir en vivo la travesía. Pero esto no es fácil. Cómo cargar los aparatos, qué hacer si llueve. Por momentos todo parecía complicarse. Los que ya hicieron el cruce dicen que el tiempo no va a ayudar. Es lo que juega en contra. Aun así, el ánimo no decaía y un par de técnicos acarrea de un lado a otro antenas satelitales y cámaras de televisión.

Mientras tanto, un par de gendarmes empezaba a poner la carne en el asador. Más de 49 kilos de costillas y una cincuentena de chorizos fue la cena de despedida de la civilización y dio comienzo de la travesía, que se largó la madrugada de ayer, cuando los expedicionarios partieron a lomo de mula desde la estancia Los Manantiales, con la intención de llegar el próximo martes al límite con Chile. A partir de entonces, todo fue impacto, especialmente para los primerizos en la cordillera.

9/2/2008.

Comenzó la hazaña cordillerana

Los expedicionarios que siguen la ruta de San Martín en su gesta libertadora, ya están en Barreal. Hoy se adentran en la cordillera. En un esfuerzo sin precedentes, Diario de Cuyo hará una cobertura diaria de la formación encabezada por Gioja. La misma busca el reconocimiento de que el cruce de los Andes se hizo por San Juan.

ARRANCÓ LA HAZAÑA CORDILLERANA

Ayer partió la delegación de expedicionarios a Barreal. Son unos 75, entre civiles, militares y gendarmes.

La columna de expedicionarios tendrá unas 75 personas, encabezados por José Luis Gioja, más legisladores, periodistas, invitados especiales como el embajador de Francia Frédéric du Laurens (ver entrevista), y medios locales y nacionales, todos custodiados por militares y gendarmes. Se internarán desde hoy en la cordillera para cumplir por cuarto año consecutivo la travesía que revive el camino que hizo José de San Martín para libertar Chile hace 191 años.

La cabalgata tendrá al grupo una semana transitando los Andes arriba de una mula, recorriendo paisajes tan hermosos como inhóspitos, para coronar el viaje el próximo martes 12, día en que se recuerda el aniversario de la batalla de Chacabuco, con un acto para estrechar la integración con los chilenos, que también llegarán al punto limítrofe para cantar los himnos e intercambiar pisco por vino.

El lanzamiento del Cruce de los Andes 2008 se hizo ayer por la mañana en un acto en la Estación San Martín, que también sirvió para incorporar una valiosa réplica del sable corvo del prócer a la exposición permanente de ese centro cultural. Cerca de las 15, desde el mismo lugar, los viajeros partieron rumbo a Barreal, donde dormían anoche para partir hoy a las 11 desde Manantiales hacia el primer refugio en Alto de las Frías, en lo que será la primera cabalgata, de unas 5 horas. En total, estarán unas 35 horas arriba de las mulas.

“Esto no es una aventura, es revivir la gesta de San Martín”, dijo Gioja ayer antes de la partida. Y recordó que la travesía tiene tres objetivos básicos: homenajear al prócer y reivindicar históricamente que pasó con el grueso de su ejército por San Juan para libertar a Chile, potenciar el trayecto como una opción turística, estrechar la integración con los chilenos (sobre todo para lograr hacer el túnel por Agua Negra).

9/2/2008.

Frédéric du Laurens - Embajador de Francia.

“Ojalá que no sea doloroso”

Así opinó el embajador de Francia en nuestro país que forma parte de la comitiva que relanzará el cruce sanmartiniano

—¿Usted se imagina tantos días arriba de una mula?

—No, no tengo experiencias previas. Así, todo va a ser una sorpresa. Ojalá que no sea una experiencia tan dolorosa (se ríe).

—¿Qué sabe del cruce?

—Bueno, que hay que prepararse mucho, pero otros lo hicieron y tenemos la experiencia histórica, por eso me interesa mucho recorrer el mismo camino que recorrió el Libertador San Martín.

—¿Qué lo convenció de venir?

—Me cautivó la parte histórica, pero también la parte turística. A mí me gustan mucho los Andes, caminar en el cruce me parece bárbaro. Ojalá que esto no sea demasiado fuerte para mí.

—¿Usted tiene experiencia de acampar?

—Sí, en Francia lo hice tantas veces, pero más de chico que de adulto. Esto es una vuelta al deporte y eso me encanta.

—¿Y de la provincia qué conoce?

—No conozco en profundidad, pero ya visité Calin-gasta, los cerros...

—¿Cómo ve Francia la llegada de Cristina al gobierno?

—En una forma muy positiva, tenemos una relación muy fluida como tuvimos con Néstor Kirchner y tendremos más con la Argentina de Cristina Fernández. El primer ministro francés vino por orden del presidente al acto de asunción y se expresó la voluntad de cooperar más y más. En general tenemos una muy buena rela-

ción de cooperación internacional, bajo el auspicio de Naciones Unidas. Tenemos ejemplos fuertes como los derechos humanos. Fueron la Argentina y Francia las que armaron el convenio internacional para el tema de las desapariciones forzadas.

—¿Cómo ve que el mundo esté más pendiente de los asuntos del corazón del presidente Sarkozy que de los asuntos del Estado francés?

—No es un tema a comentar para mí. Cada uno tiene su propia visión.

—¿Pero aprueba a Carla Bruni como primera dama?

—Totalmente (risas).

EL BOOM DE LA BOMBACHA DE CAMPO, LOS SOMBREROS Y LAS CANTIMPLORAS

Por la travesía, los comercios que venden ropa de alta montaña tuvieron un movimiento inusual.

Mónica Martín - *Diario de Cuyo.*

Hay que cumplir con el listado de cosas para llevar al pie de la letra. Eso está claro. Indispensable: la bombacha de campo y una campera para resistir el frío. Los más detallistas optan por linternas frontales, esas que se ponen en la cabeza, y hasta caramañolas térmicas. Tanto los expedicionarios que llegaron de otras provincias (25 personas), como los que se sumaron en San Juan (23 personas), salieron a conseguir todo lo que hacía falta. Y ese movimiento se notó en algunos locales comerciales que se dedican a vender ropa de campo, accesorios y vestimenta para la montaña.

“Desde hace una semana estamos con mucho movimiento. Todos los años pasa lo mismo”, dijo Roberto Rosales, que está en la parte de ventas de la casa Arraigo, que se dedica a confeccionar ropa de campo. Lo que los expedicionarios más pidieron allí fueron las bombachas de gaucha. “Lo ideal es llevar esa prenda cuando hay que montar, porque está diseñada especialmente para este fin”, agregó Rosales. Pero tanto los periodistas sanjuaninos como los que vinieron de otras provincias, no se quedaron sólo con la compra del pantalón. Rosales contó que además llevaron sombreros, camisas y hasta pañuelos para el cuello.

El movimiento también se registró en los comercios que venden accesorios para acampar. Desde El Portezuelo, dijeron que lo que más salió fueron bolsacamas, caramañolas y linternas. Y como el abrigo es otra de las patas importantes del equipaje, no bien llegaron los expedicionarios de otras provincias, lo primero que hicieron fue comprar camperas especiales para la montaña.

Pero no sólo las compras fue lo que entretuvo a los periodistas que desembarcaron en la provincia. El jueves pasado, no bien llegaron, hicieron un tour por la ciudad. Visitaron la Casa de Sarmiento, el Auditorio y la Bodega Graffigna. Ayer, en la ex Estación San Martín, fue el momento donde todos los expedicionarios

se conocieron, compartieron inquietudes y preguntaron mucho sobre el contexto histórico del viaje y sobre cómo preparar el equipaje. Un dato: la mayoría de las personas que harán la travesía, nunca se subieron a una mula.

8/2/2008.

Las flores en la cordillera

Serán toda una atracción para los participantes de la cabalgata que emula a la que hizo San Martín hace casi 200 años. La delicadeza de una flora que sobrevive a 3 mil metros sobre el nivel del mar.

Mónica Martín - *Diario de Cuyo.*

“Hay que saber ver.” Es lo que dice Antonio Beorchia Nigris, quien hace unos años elaboró un catálogo que contiene las flores que pueden encontrarse en la cordillera sanjuanina. Es que entre los 2.300 y 4.000 metros de altura, las flores son lo que abunda. Pero por las condiciones climáticas y de altura, son casi imperceptibles porque están escondidas entre las piedras.

Desde la estancia Manantiales, que es desde donde partirán mañana los expedicionarios en mula, hasta el Paso de Valle Hermoso, justo en el límite con Chile, hay más de 20 especies de flores. Los colores que predominan son el amarillo, el blanco y el rojo, según dijo Beorchia Nigris. Otra de las características es que las flores son más grandes que las plantas y cada planta tiene muchas flores. “El suelo se transforma en una especie de invernadero y las flores miran hacia el sol”, dijo Beorchia Nigris. El paisaje imponente se completa con las inmensas pasturas que hay en el valle Patos Sur.

Pero no sólo es la flora lo que impacta del lugar. En la zona del río Volcán, pasando el refugio Sardina, se pueden ver gaviotas andinas, cóndores y aguiluchos. También hay guanacos, zorros colorados y pumas. De todos modos, en esa zona la fauna es pobre. Beorchia Nigris dijo que esto se debe a que el lugar está muy transitado por pastores chilenos.

7/2/2008.

Mulas, las piezas clave de la odisea

Son ochenta animales que ya están siendo aclimatados a más de 3 mil metros de altura. Los alimentan con avena y alfalfa para que resistan el cruce. De ellas depende el éxito de los 60 expedicionarios que emularán la gesta de San Martín.

LAS MULAS, EL MOTOR DE LA TRAVESÍA

Usarán unos 80 animales. Desde ayer están apostadas en el puesto de Gendarmería a 3.100 metros de altura. Pidieron refuerzos al escuadrón de Jáchal.

Mónica Martín - *Diario de Cuyo.*

Los baqueanos dicen que es un “animal sufrido” y que por eso soporta largas jornadas en la cordillera.

Resistente a la altura, de paso lento y firme. Capaz de atravesar senderos más angostos que su propio cuerpo y aguantar una travesía de más de 8 horas diarias. Los conoedores dicen que la mula puede ser la mejor amiga en la montaña, si se la sabe llevar. Pero además de cargar al jinete, es la que transporta toda la carga que sirve para levantar un campamento en medio de la nada. Esto es lo que hace que el animal se convierta en pieza clave de la travesía que se emprenderá mañana, desde San Juan y encabezada por el gobernador José Luis Gioja, para emular el cruce que hizo hacia Chile San Martín hace 191 años.

Esta es la cuarta vez que se hace el cruce sanmartiniano y la novedad es que se trata de una expedición récord. Será la más numerosa, la más mediática y por primera vez un canal de televisión transmitirá en vivo la travesía. Todo esto hace que desde la logística, a cargo de Gendarmería y Ejército, también dupliquen sus esfuerzos. Irán unas 60 mulas silleras (para transportar personas) contra las 35 que fueron en el primer cruce, en el 2005. Además irán más de 20 mulas cargueras, que serán las que lleven el equipaje y soportan hasta 80 kilos. Esto es lo que afirmó el comandante principal Elio Méndez, al frente del batallón de Gendarmería apostado en Barreal.

Es justamente allí donde están preparando los animales. Del escuadrón de Barreal depende el centro de crías de mulas que tiene Gendarmería en la provincia. Como este año la cantidad de anotados superó las expectativas, tuvieron que pedir 10 mulas de refuerzo al escuadrón de Jáchal. Según contó Méndez, ayer, un grupo de gendarmes llevaron las mulas hasta Alvarez Condarco, el puesto de Gendarmería que está antes de la estancia Manantiales, a 3.100 metros de altura. Allí se las está climatizando y reforzando la alimentación con avena y alfalfa.

Es que a los animales hay que prepararlos con este tipo de alimentación porque hay un tramo de la travesía donde no hay pasturas naturales. De todos modos, durante la primera jornada de la expedición, las reforzarán con una dosis de avena. Mientras que un helicóptero llevará más alimentos al campamento Frías.

La mula es el animal ideal para trasladarse en plena cordillera. Se adapta a los terrenos pedregosos, y al ser más chico que el caballo, su paso es más ágil, pero más lento. Al tener los bazos más pequeños, se adapta mejor al terreno. También son más resistentes a la altura porque pueden movilizarse sin dificultad con poco oxígeno.

Para asistir a los animales. Gendarmería llevará veterinarios y enfermeros herradores. Estas personas son las que atienden de manera diaria a las mulas en el centro de cría que está en Barreal. Los expedicionarios tendrán el primer contacto con las mulas, en la estancia Manantiales, el sábado por la mañana. De allí partirá el contingente para llegar al límite con Chile el próximo 12 de febrero, que es cuando se conmemora la batalla de Chacabuco.

7/2/2008.

El canciller Taiana no asistirá por razones de agenda

Mientras que ayer era una noticia confirmada por el gobierno. Hoy el ministro Jorge Taiana le informó en persona al gobernador Gioja que no podrá asistir por motivos de agenda de último momento.

Pese a que el martes en gobierno daban por confirmada y llegada del canciller Jorge Taiana para el cruce sanmartiniano, ayer el ministro le dijo a José Luis Gioja que por razones de agenda de último momento no va a poder venir y que probablemente llegue en su representación un hijo suyo para hacer la travesía. Según el gobernador, Taiana tiene que resolver un problema importante este sábado y el día del acto, el 12 de febrero, tiene que recibir a un presidente en Buenos Aires.

6/2/2008.

Taiana viene para el cruce sanmartiniano

El canciller será la visita política más destacada en la historia de las cabalgatas. Ayer confirmaron su presencia. No la hará completa, pero sí un buen tramo. Viene con un hijo que vive en Europa.

CRUCE 2008: VIENE TAIANA, LA FIGURA POLÍTICA DE MÁS CALIBRE

El canciller no participará en todo el viaje y es posible que lo acompañe su hijo, que vive en Europa. También se definió la delegación chilena para el acto final.

Claudio Leiva y Mónica Martín - *Diario de Cuyo*.

Desde Casa de Gobierno confirmaron ayer que será de la partida en la columna que hará la travesía por la cordillera el canciller Jorge Taiana, la figura de más alta jerarquía política que ha participado hasta ahora en la recreación de la ruta sanmartiniana, que este viernes inicia su cuarta edición hasta el 14 de febrero. Como se viene haciendo desde el 2005, la idea es revivir el trayecto que hizo el general José de San Martín para libertar el país vecino.

Luego del histórico encuentro entre el gobernador José Luis Gioja y la presidenta chilena Michelle Bachelet y frente al desafío de construir el túnel de Agua Negra, sumar a la comitiva al ministro de Relaciones Exteriores argentino tiene un alto valor político por el lugar que ocupa el funcionario precisamente de coordinar las relaciones con los otros países del mundo.

“Tiene muchas ganas de venir y hasta lo quiere acompañar su hijo, a quien ha hecho venir especialmente de Europa”, dijo ayer el intendente de la capital, Marcelo Lima, que tiene a su cargo la coordinación de los detalles para hacer posible la travesía.

Lo que todavía no está definido es qué parte del trayecto va a cumplir, aunque sí avisó que no podrá estar el día 12, cuando se hace el encuentro con los chilenos en el límite internacional, el momento más emotivo de todo el trayecto.

La posibilidad que se maneja en el gobierno es que llegue vía Mendoza el viernes a San Juan y lo trasladen hasta Barreal para poder arrancar el sábado a las 7 con una pequeña ceremonia. Allí se iza primero la Bandera Nacional y después se interpreta el Himno Nacional Argentino.

Para darle más carácter internacional, al cruce, también participará el embajador de Francia en Argentina, Frédéric du Laurens y varios legisladores nacionales, entre ellos Ruperto Godoy, que es el titular de la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara de Diputados de la Nación, y quien también viene de participar en el encuentro con la presidenta Bachelet en La Moneda.

Además de aportar para la integración regional y el túnel, que es una obra binacional y por eso necesita apoyo político permanente para que avance su realización, el cruce tiene otros objetivos. Uno de ellos es histórico, buscando afirmar la idea de que José de San Martín cruzó por la cordillera sanjuanina y no por Mendoza para libertar Chile, como en algunos ámbitos se ha difundido. Y otro objetivo es turístico, para que se adopte el trayecto como una opción fuerte para el turismo aventura.

Otro dato destacado que tendrá esta cuarta edición del cruce sanmartiniano es que por primera vez será transmitido en vivo por un canal de televisión. Se trata de C5N, que, según el gerente técnico de esa señal, Jorge Taranto, hará todo un esfuerzo para hacer posible la tarea. Para poder hacerlo irán 3 personas de ese medio y necesitarán dos mulas más para cargar los equipos especiales.

Como no pueden traer grupo electrógeno propio, usarán los de los dos refugios en la alta montaña, Alto de las Frías y Sardina, para hacer las salidas a todo el país en directo desde el lugar de los hechos. La idea es mechar la transmisión con imágenes de lo que vaya pasando en cada jornada, según dijo Taranto.

Los chilenos

Para el acto en el límite del martes 12 al mediodía, ya confirmaron su participación Julio Trigo Araya, gobernador de Petorca; José Jiménez Zapata y Ramón Cartagena Ross, consejeros regionales (equivalentes a diputados nacionales): el mayor del Ejército Felipe Gaete Tolosa, del Regimiento Yungay de los Andes; Octavio Arellano Zelaya, jefe de Gobierno interior de la Intendencia Regional de Valparaíso; Davis Bahamondes, jefe de Finanzas de la Gobernación Provincial de San Felipe; Augusto Fuentes, de la Asociación Regional de Clubes de Huasos; Hans Acosta, asesor de la Intendencia Regional, y Christian Castillo, del Gobierno Regional de Valparaíso.

La coordinación del encuentro con los chilenos y la definición del programa para ese día la hizo el intendente Lima con Arellano Zelaya. “Es un viejo amigo y va a alegrarme mucho reencontrarme con él”, dijo el jefe comunal.

4/2/2008.

Toma más vuelo el cruce de los Andes

La cuarta edición de la travesía sanmartiniana, que partirá el viernes, será la más concurrida hasta ahora, con la novedad que será transmitida en directo por un canal de Buenos Aires.

EL CRUCE 2008 ROMPE RÉCORDS

Será el más numeroso y más mediático, por primera vez lo transmitirá la tevé en vivo y, si viene Taiana, tendrá más vuelo político.

Miriam Walter - *Diario de Cuyo.*

La que parte el 8 de febrero próximo será la cuarta edición del cruce sanmartiniano, y la que romperá todo récord: es la que más gente lleva y la que más medios anota, sobre todo nacionales y hasta con una inédita transmisión en vivo por televisión desde la cordillera. Además, si confirma el canciller Jorge Taiana su presencia, convertirá a la travesía 2008 como la que más alto vuelo político registra. Por lo pronto, ya confirmó su participación el embajador de Francia en Argentina, Frédéric du Laurens y varios legisladores nacionales.

En 2005 la expedición que encabeza José Luis Gioja desde Barreal hasta el punto limítrofe con Chile, contó 50 personas, en 2006 fueron 52, en 2007 trepó a 65 y este año serán unas 70. De estas últimas, 43 son "civiles" y 27 uniformados (12 del Ejército y 15 de Gendarmería).

Además, llevará una cantidad récord de medios: 17, de los cuales 13 son nacionales. De 2005 a 2007 el interés de la prensa por el cruce ya venía creciendo; de sólo 4 pasaron a 13 en la última cabalgata.

Con la aparición de los medios foráneos también viene una sorpresa: por primera vez se transmitirá el cruce en vivo, lo que es todo un desafío para el canal C5N, según dijo el gerente técnico de esa señal, Jorge Taranto. Para poder hacerlo irán 3 personas de ese medio y necesitarán dos mulas más para cargar los equipos especiales.

Como no pueden traer grupo electrógeno propio, usarán los de los dos refugios en la alta montaña, Alto de Frías y Sardina, para hacer las salidas a todo el país en directo desde el lugar de los hechos, mechando con imágenes de la jornada, contó Taranto.

Los invitados especiales tienen como estrella al canciller Taiana. En gobierno esperan confirmar hoy su presencia, teniendo en cuenta que será el respaldo político más importante para la iniciativa. También destacan que la ya confirmada participación del embajador francés será otro apoyo especial y destacado. Según fuentes calificadas, el europeo quiso venir luego de los buenos comentarios que recibió del representante de la ONU, Aldo García, que fue a la cabalgata en 2006.

El cruce consiste en una travesía que se desarrolla desde el 8 al 14 de febrero a lomo de mula, recreando el trayecto que hizo José de San Martín para libertar a Chile. El 12, día en que se recuerda la batalla de

Chacabuco, es el clímax, cuando se realiza un acto en el punto limítrofe con el vecino país, adonde llegan chilenos civiles y funcionarios para compartir un acto. La cabalgata persigue tres metas: dejar constancia histórica de que el prócer cruzó por esta provincia y no por Mendoza para su hazaña, consolidar la ruta como una opción turística válida y, sobre todo, estrechar los lazos para la integración entre la Argentina y Chile. Esto último tiene especial importancia en el marco de las gestiones por la realización del túnel por Agua Negra.

2

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA FERRA DE BARTOL

Homenaje de la señora diputada a la memoria del general don José de San Martín

A propósito de este homenaje al Libertador don José de San Martín señalamos a través de estas palabras, conmemorando un nuevo aniversario de su natalicio, las notas distintivas que lo han hecho acreedor a la permanente consideración del pueblo argentino, como un hacedor indiscutible de la Nación y de su comprensión en la identidad e integración latinoamericana.

Históricamente, cada conmemoración de hechos del pasado aporta a las generaciones que las realizan un mensaje que se internaliza en permanencias o que pueden impulsar los cambios que las circunstancias del contexto aconsejan.

Los hechos recientes de este tiempo han evidenciado la voluntad política de encolumnarse en este proceso de integración continental, desde el planteo transparente de hacerlo a partir de un proyecto de país, con metas comprometidas con sus habitantes y el crecimiento del conjunto hacia la construcción de un futuro cierto de grandeza.

Es éste el perfil que diseñó con disciplina, patriotismo, trabajo y sacrificio el Libertador. Nacido en Yapeyú, antigua misión jesuítica ubicada casi en el entrecruzamiento de los hoy espacios de frontera de la Argentina y Brasil, en las proximidades de Paraguay y Uruguay, inició su formación militar en España. El original de su foja de servicios fue entregado por el gobierno de aquel país, en un gesto de homenaje a la República Argentina, con motivo de la celebración del sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Era el reconocimiento de la antigua metrópoli a uno de sus oficiales, que decidió ofrecer su vida por la libertad de la tierra que lo vio nacer.

Para ese momento, ya los argentinos habíamos protagonizado homenajes: estatuas, investigaciones de historiadores, publicaciones de archivos, entre otras cosas que no hicieron más que confirmar lo que ya todos sabíamos respecto de su legado. Quizá el más convocante para todos los sectores de la población fue el de 1950, centenario de su muerte, que fuera declara-

do por el gobierno nacional como Año del Libertador Don José de San Martín. Testimonios orales acreditan que una antorcha recorrió el país portada por grupos, convirtiendo cada ciudad o pueblo en una posta en este largo recorrido por mantener incólume el fuego de la libertad; alumnos de las escuelas formaban cordones a su paso y reuniones con fogones alusivos convocaban a la población para escuchar las vivencias de estos gauchos del siglo XX, que continuaban con la idea de la patria grande, construida desde el diálogo, y de una revolución en paz que se había instalado con Perón.

La conmemoración expresada en homenaje y el reconocimiento del pasado manifestábase en el sentimiento y la emoción. Hoy, en este amanecer del siglo XXI, seguimos avanzando sin pausa; conjugando acciones y símbolos que transmitan a las presentes generaciones cuánto se hizo y puedan vislumbrar el derrotero hacia el futuro.

Desde Cuyo, esa región que fuera su base de operaciones para el cruce de los Andes, los sanjuaninos realizamos en el mes de febrero, fecha de partida del Ejército Libertador, con participación de autoridades del gobierno provincial, Gendarmería, representantes de instituciones locales y nacionales, de la Asociación Cultural Sanmartiniana y miembros de la prensa, el cruce de la cordillera por el Paso de los Patos, en San Juan, culminando con un abrazo fraterno con las autoridades chilenas, en el límite de ambos países. Este año 2008 hemos renovado esta apuesta por la integración y estamos trabajando para que el Paso de Agua Negra convierta en realidad el sueño de un corredor bioceánico, que extienda sus brazos de hermandad del Atlántico al Pacífico.

Las imágenes que hemos visto de este acontecimiento evocan la participación de sanjuaninos de otros tiempos, en esta columna cuando la expedición se realizara en 1817. Entre ellos estaba don Clemente Sarmiento, padre de Domingo Faustino; a su pluma debemos el colorido de las escenas de preparación de la partida, de sus juegos de niño, mientras Don Clemente aguardaba con la tropa...

Sólo pantallazos de una gesta, cuya herencia está hoy en nuestras manos.

Señor presidente, quizás éste sea el momento para que esta Honorable Cámara de Diputados haga junto al homenaje el propósito de reflexión sobre la figura del general San Martín, próximo al hito que significará el Bicentenario de la Revolución e Independencia (1810-1816).

3

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ALCUAZ

Homenaje del señor diputado a la memoria de los caídos en la masacre de Trelew

Quisiera rendir homenaje hoy, no a alguien en particular. No pretendo honrar específicamente a alguna personalidad.

Entiendo que esta Cámara, los que formamos parte de ella, y fundamentalmente los mayores, que hemos sido testigos y partícipes de los primeros años de la década del 70 le debemos un homenaje a nuestra democracia.

Esa democracia, calificada como joven, débil, imperfecta....

Esa democracia que sin embargo supo sobrellevar el chantaje carapintada, las leyes del perdón, los indultos...

Esa democracia que tuvo que soportar corruptelas, "banelcos" en el Parlamento, Cortes vergonzosamente adictas, valijas en los aeropuertos...

Esa democracia que convivió y lo seguirá haciendo, seguramente, con frivolidades, torpezas, incapacidades y veleidades hegemónicas desde lo más alto del poder...

Esa democracia tiene, todavía hoy, una gran deuda pendiente con los argentinos... como es la de construir una sociedad más igualitaria, sin marginados, brindando las mismas oportunidades de acceso a la educación, al trabajo, al salario digno a todos los compatriotas...

Esa democracia que supo resistir ante la crisis económica y social más grave que haya tenido que afrontar nuestra patria, brindó a todos los pueblos del mundo el más grande ejemplo de justicia, cuando puso frente a los jueces, juzgó y condenó a los jefes genocidas...

En estos días esa democracia vuelve a reivindicarse a sí misma, sentando en el banquillo de la Justicia a los acusados de la masacre de Trelew, responsables de uno de los episodios más trascendentes de la represión dictatorial...

No califico a la noche negra de Trelew como de las más importantes, como si pudiera hacerse un ranking de la crueldad de los asesinos, sino por el momento y las circunstancias que atravesaba la patria.

Era un país violento aquel de 1972, pero tan cierto es, como que la dictadura de entonces estaba dando sus estertores... A gatas le quedaban a aquel comandante, algunas bravuconadas para desafiar al líder popular en el exilio... Tan venido a menos estaba su gobierno de facto, que hasta su propio "superministro", hombre educado en la escuela de los golpes de Estado, renunciaba al cargo para postularse como candidato en las elecciones presidenciales de 1973...

Por entonces, los partidos políticos intentaban reorganizarse, en forma timorata, tal vez, con más negociaciones con la dictadura de las que uno hubiera preferido. Pero lo cierto es que buscaban en el diálogo, el consenso que generara el espacio para garantizar el futuro gobierno constitucional...

Millones de argentinos abrazaban, por entonces la actividad política... Cientos de miles de jóvenes manifestaban en las calles su voluntad de construir una Argentina distinta...

Por una patria "justa, libre y soberana..." proclamaban los justicialistas... retomando la "causa de los

desposeídos”, lo hacían los radicales o reivindicando la lucha por las libertades y la justicia laboral de los viejos líderes socialistas...

Miles de jóvenes asumían su utopía del “socialismo nacional”.

Profundos e irreconciliables debates sobre la lucha armada, la insurrección popular o la vía pacífica, cruzaban a la militancia popular...

Pero todos, sin excepción creían en una Argentina libre, mejor, más justa...

Para todos ellos fue el “escarmiento de Trelew”. No sólo fue el castigo directo a los 19 militantes recapturados que habían permitido la fuga de los 6 jefes. No sólo fue la revancha contra los que cruzaron a Chile, y se asilaron en Cuba... Fue la advertencia de una dictadura, que derrotada todavía marcaba sus “límites de tolerancia” ante las luchas populares... Fue la sanción y el “aviso” a esa sociedad que se movilizaba por una patria distinta...

Comentaban los medios periódicos, hace pocos días, que cuando detenían al principal ejecutor de los fusilamientos, confesaba a sus captores.

“Que se sentía aliviado, que no quería seguir escapando y que tenía mucho miedo de que lo mataran...”

Miedo incubado, seguramente en su propia conciencia, si es que algo guarda de ella, o tal vez, a sus propios camaradas del terror, que no permitirían una confesión de su parte...

Miedo nunca nacido ante una posible represalia popular...

Ni una sola madre, ni una abuela, ni un hijo, ni un sobreviviente del genocidio, empuño jamás un arma para hacer justicia por mano propia...

Podrá acusármeme, señor presidente, de parcialidad, de subjetividad, en mis dichos...

Es probable que así sea...

Pero no será la subjetividad del veterano elegido hoy como diputado de la Nación, gracias también a la entrega de aquellos luchadores, como bien lo definió el presidente Lula, en este recinto...

Seguramente será la subjetividad de aquel joven veinteañero, que como tantos otros, aprendió a superar la impotencia, el dolor, el miedo, confiando en que algún día la patria encontraría la verdad y la justicia.

Pasaron muchos años, señor presidente, pero no tantos como para que nos ganara el olvido...

Hoy en nombre de los que ya no están, en nombre de los que seguimos, quiero homenajear a esta democracia que tal vez lentamente, pero sin pausa, sanciona a los culpables.

Ojalá en poco tiempo más debamos regocijarnos nuevamente por la aparición con vida y la identificación y castigo a los responsables de la desaparición de Julio Jorge López...

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA LEMOS

Fundamentos del voto negativo del bloque de la señora diputada al proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se establece el reordenamiento de la actividad ferroviaria

El proyecto del PEN, en debate, que manifiesta perseguir el reordenamiento de la actividad ferroviaria en beneficio del usuario, teniendo como pieza clave de acción, nuevos criterios de gestión y rentabilidad, presenta puntos de vista que indudablemente compartimos.

En primer término, compartimos la idea de reordenar este servicio público, el sistema ferroviario, por lo que él significa para la Nación, en particular para la vida de las provincias y de algunas zonas, que luego del debilitamiento o desaparición del servicio han sufrido y sufren gravísimas consecuencias que no han sido reparadas luego de más de una década de aquella desgraciada frase: “Ramal que para, ramal que cierra”, y de la cual hoy nadie se hace cargo.

El sitio oficial del ONABE dice al respecto:

“Durante los últimos 10 años el Estado nacional fue víctima de un saqueo sin precedentes en toda su historia. En ese contexto, el ferrocarril fue el medio más afectado por las políticas neoliberales llevadas a cabo desde los gobiernos de turno. Su devastación provocó que innumerables comunidades del interior del país queden condenadas a la desaparición ...

“En Mendoza esto es Palmira y Montecomán. Dos jurisdicciones de nuestra provincia que han sufrido de manera importante la desaparición del ferrocarril.

“También compartimos la idea de crear dos entes con funciones propias, tales como:

“—Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.: a cargo de la administración de la infraestructura ferroviaria (la actual, la futura y su mantenimiento y la gestión de sistemas de control).

“—Operadora Ferroviaria S.E.: a cargo de prestar los servicios de transporte de pasajeros y cargas y el mantenimiento del material rodante.”

Lo apoyamos en cuanto a la separación de las funciones, cuestión que es de aplicación en sistemas ferroviarios de avanzada, como lo son los europeos.

Por su parte no compartimos el hecho de que el proyecto en tratamiento no reordena, se limita a crear las dos nuevas unidades administrativas mencionadas, de las que ni siquiera conocemos esbozos de sus estatutos.

Se adopta para ellas la forma de sociedades del Estado, ley 20.705. El esquema societario elegido para las dos nuevas unidades que se crean es de sociedades del Estado. Son empresas públicas, estatales, pero de dere-

cho privado. La misma ley, vía artículo 6°, las exceptúa de las leyes de contabilidad, de obras públicas y de procedimientos administrativos, con lo cual se disuelven los controles legislativos sobre los recursos asignados y su aplicación. También los controles internos.

Por el proyecto en discusión se crean dos entes, los que tendrán a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria y la prestación de los servicios de transporte ferroviario de carga y de pasajeros respectivamente. Ellos son la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. y la sociedad Operadora Ferroviaria, ambas constituidas con la forma jurídica de sociedad del Estado, de conformidad con la ley 20.705.

La sociedad del Estado es aquella que, con exclusión de toda participación del capital privado, constituye el Estado nacional, los estados provinciales, los municipios, los organismos estatales legalmente autorizados al efecto, con sumisión en su constitución al derecho público, y respecto a su funcionamiento, a las normas que regulan las sociedades anónimas en cuanto fueren compatibles con la ley 20.705.

Conforme el régimen vigente las sociedades del Estado son entes estatales descentralizados, que organizados bajo un régimen jurídico privado realizan actividades de tipo comercial e industrial, como asimismo la explotación de servicios públicos, con patrimonio y personalidad jurídica propios. El régimen legal de estas sociedades lo componen, como normas de fondo, la ley 20.705, y las disposiciones de la ley 19.550, por reenvío legislativo, de conformidad con lo que establece el artículo 2° de la normativa antes citada.

La entidad en análisis constituye un tipo específico de sociedad, regulada básicamente por el Código de Comercio, es una sociedad privada y no una persona pública estatal o no estatal, no integrando los cuadros de la administración pública.

Entre las particularidades que presenta el régimen normativo de estas sociedades de carácter comercial y la aplicación del derecho administrativo se debe destacar: la prescripción del artículo 6° de la ley estableciendo que no serán de aplicación a las sociedades del Estado las leyes de contabilidad, de obras públicas y de procedimientos administrativos. No comparto lo sostenido por el miembro informante de la mayoría, en el sentido de que las sociedades creadas por el proyecto en análisis estarán sometidas a los controles de las leyes de Procedimiento Administrativo, de Contabilidad, de Obra Pública, etcétera. Admitiendo sólo una parcial injerencia del derecho público en aquellas relaciones atinentes a la dirección y control de tales entidades en su relación con la administración pública, reduciéndose a la posibilidad de interponer el recurso de alzada contra los actos administrativos que emanan de los órganos de sociedades de propiedad estatal, como se reconociera en la última modificación efectuada al decreto reglamentario de la ley de procedimientos administrativos por el decreto 1.883/1991, en su artículo

4°. O como se hiciera referencia la modificación del artículo 32 de la ley de procedimientos administrativos, realizada por la ley 21.686, incluyendo a las sociedades del Estado en el inciso f) entre las que no requieren el reclamo administrativo previo.

Resulta innegable la no aplicación de los requisitos sustanciales y adjetivos del derecho administrativo respecto de los actos unilaterales y bilaterales que celebre la entidad, los que se regulan por el derecho comercial.

Conforme la doctrina más autorizada, entre ellos el doctor Juan Carlos Cassagne en su obra *Derecho administrativo*, tomo I, edición 2006, refiriéndose al objeto de las sociedades del Estado sostiene que “si bien es posible sustentar la aplicación de esta figura para regular las actividades comerciales o industriales típicas del Estado (en la medida en que se hallan justificadas por el principio de subsidiariedad), no ha sido buena la política legislativa de crear o transformar las empresas del Estado..., en sociedades del Estado, reguladas por la ley 20.705, en aquellos casos en que el objeto principal de su actividad sea la prestación de un servicio público, habida cuenta de la falta de un régimen adecuado de control jurídico, contable y presupuestario. En realidad, ha habido una suerte de deformación de la figura jurídica, la que ha sido utilizada para regir actividades que, en su relación con el Estado y con los particulares contratistas o usuarios, se regían antes, sin mayores inconvenientes, por el derecho público, pasando ahora a regularse por el derecho privado para escapar a la aplicación del régimen administrativo, básicamente de los controles y de las garantías debidas a los administrados”.

Concluyendo el autor citado en la misma obra al referirse a la utilización por parte del Estado de formas jurídicas privadas para llevar a cabo actividades industriales o comerciales, sostiene que “el régimen jurídico de estas entidades no es adecuado cuando se trata de la prestación de un servicio público, cualquiera fuere su carácter”.

Nada prevé el proyecto sobre su funcionamiento ni tampoco los lineamientos básicos de los estatutos de ambas unidades de negocio. Se faculta al Poder Ejecutivo nacional quien podrá delegar en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Todo queda reservado a los estatutos, que como hemos dicho no conocemos, ni en un proyecto aproximado. Aun cuando el miembro informante diga que se aplicarán estos regímenes legales y estos controles (vía interpretación y fallos jurisprudenciales), sabemos que no será así, pues la forma societaria adoptada posibilita que los controles de este tipo no existan y que los que se apliquen gocen de una enorme laxitud.

No se envía el plan general de administración, planes de inversiones, los proyectos, los lineamientos básicos del nuevo sistema ferroviario, la lógica del sistema de cargas y su complementariedad con el sistema de transporte vial. Tampoco los planes de la Secretaría

de Transporte para el área ferrocarriles, que ha sido prometido en varias oportunidades.

En el proyecto en debate, nada se dice de cómo se vinculan estas normas con el Sistema de Infraestructura del Transporte (SIT), ni con la Ley del Sistema Nacional de Inversiones Públicas –ley 24.354–, que colisionará con las facultades asignadas por este proyecto a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.

El presupuesto no es conocido y sólo veremos un flujo de fondos, como los fiduciarios, pero siempre post, nunca a priori. No habrá sistema presupuestario que permita control parlamentario.

Su régimen de contrataciones no prevé el llamado a licitaciones públicas, su régimen de contrataciones no asegura las condiciones mínimas que debe tener el referido a cuestiones de orden público, pues sus fondos o recursos lo son. A lo que podemos agregar las recomendaciones que sobre este tema ha dado la AGN en sus recientes informes.

Tenemos la íntima convicción de que la creación de estas dos unidades o empresas del Estado, que atenderán las cuestiones que el proyecto establece, no son necesarias en la actualidad para que el Estado se haga cargo de las funciones de control que debe realizar. Más bien podríamos decir que vienen a regularizar una situación de hecho. Estas funciones hoy son facultades del PEN, puede llevarlas a cabo sin crear estas dos nuevas unidades de gestión. Lo dicho se fundamenta en los casos recientes hechos públicos de sospechas de corrupción y referidos a Skanka, PDVSA y otros.

Parte de nuestras objeciones surgen de lo que se observa objetivamente en la actualidad con el manejo que se da al financiamiento del sistema de transportes, dentro del cual se encuentran los ferrocarriles. La situación de financiamiento vía subsidios y aportes del Tesoro ha ido en crecimiento. Luego de la crisis y a partir de la declaración de emergencia, se han incrementado notablemente los subsidios, se ha retirado la exigencia de inversiones para infraestructura y mantenimiento a los concesionarios.

La JGM ha dictado normas de modificación y ampliación de subsidios y subvenciones para mantenimiento de tarifas. Ningún informe hemos tenido sobre la evolución de estos fondos, más allá de la suma final que surge de las ejecuciones presupuestarias, es decir: *a posteriori* de su afectación y aplicación. La televisión hoy nos muestra –nuevamente– que la gente dice viajar como ganado o no viajar –como ayer–, mientras tanto los subsidios son entregados, sin control presupuestario de este Congreso, sin conocer los criterios de asignación y lo que es peor: sin resultados en beneficio del servicio.

Si hacemos referencia a los fondos asignados en concepto de subsidios y compensaciones al sistema ferroviario – 2002/2007, julio/2007 (fuente: SIFER):

Se trata de 4.084 millones de pesos.

Validamente nos preguntamos cuánto de estos fondos fueron asignados a las provincias. No hay infor-

mación que permita desagregar los montos, pero en el detalle que se expone surge que los sectores asignados más beneficiados son los del área central, con poca participación de las provincias argentinas.

Otras asignaciones destinadas al sistema ferroviario – 2002/2007:

Total: \$ 830 millones (de los cuales 16 % se destinó a las provincias.)

Entonces, es importante conocer los estatutos y demás cuestiones referidas a estas dos nuevas empresas. Queremos asegurarnos de que los criterios que se apliquen en el futuro corrijan las omisiones o prioridades que se aplican en la actualidad.

Es preciso saber que las inversiones que se realicen sean priorizadas con criterios económico-social y no meramente financiero. Esto es referirse a rentabilidad social y no económica.

Las prevenciones que tenemos sobre estos criterios devienen de lo que puede observarse de los informes de la AGN que establecen las deficiencias que presenta el servicio concesionado en la actualidad. No se puede controlar a las concesionarias, correspondería hacerlo a la CNRT, que es quien controla a las concesionarias. Pero las obras realizadas en los últimos 4 años no han sido realizadas mediante procedimientos que garanticen transparencia, concurrencia, igualdad y publicidad.

Otra cuestión referida a la misma CNRT es que se encuentra intervenida desde 2001, sus miembros no están, hay sólo un interventor designado por el Poder Ejecutivo nacional. Este proyecto dice o redundante que las facultades de fiscalización, control, vigilancia, verificación, investigación, resolución de conflictos entre las dos nuevas unidades y las concesionarias, están a cargo de la CNRT. Como hemos dicho este organismo se encuentra intervenido desde hace 6 años. Es el PEN quien la ha intervenido y mantiene su intervención. El proyecto expone las facultades de este órgano en el artículo 15.

Pero en el artículo 17, se reserva el Poder Ejecutivo nacional la posibilidad de realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de fiscalización y control a cargo de la CNRT. Con lo cual, estas facultades, ya limitadas por la intervención, podrían ser modificadas en cualquier momento por el Poder Ejecutivo nacional.

En definitiva: no estamos tratando un ordenamiento del sistema ferroviario, no se trata de un marco regulatorio y tampoco se asegura los mínimos controles republicanos que debe poseer un servicio público como es el transporte, en este caso el ferroviario.

Otro aspecto fundamental de nuestros reparos es:

La miembro informante hizo referencia a que con este proyecto el Congreso está dando cumplimiento a una cláusula constitucional. En efecto, el artículo 75 de la CN cuando establece las facultades y atribuciones de este Congreso dice, en su inciso 18, que el Congreso debe “proveer lo conducente a la prosperidad del

país, el adelanto y bienestar de todas las provincias... promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables... por leyes protectoras de estos fines...".

La doctrina –cuando se refiere a esta cláusula constitucional– la denomina la cláusula del progreso. Otros la llaman “el contenido del bien común”. Arrastra ecos del pensamiento progresista de Alberdi. Específicamente el maestro Bidart Campos se refiere a ella de esa forma. Se trata del progreso y prosperidad del país, del adelanto de todas las provincias.

Curiosamente, ¿o paradójicamente?, el proyecto que estamos analizando, en su artículo 14, penúltimo párrafo, cuando establece las competencias del ya poderoso Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, luego de asignarle la planificación estratégica del sector ferroviario, su regulación y ordenación general, la supervisión de las funciones de las dos nuevas empresas del Estado que se crean, la determinación de la financiación de ambas unidades, la continuación de los contratos pendientes (otorgándole amplias facultades para continuarlos, modificarlos, resolverlos, etcétera), la habilitación y rehabilitación de nuevos servicios, líneas, etcétera, disposición de bienes inmuebles ferroviarios, creación de unidades administrativas regionales, etcétera.

Decíamos: luego de ampliar estas facultades en términos más que generosos y en beneficio de una jurisdicción del Poder Ejecutivo nacional que ya es suficientemente amplia y, como hemos dicho, poderosa, se refiere tangencialmente a la participación de las provincias. Allí entonces dice que esas unidades administrativas, que podrán desarrollar proyectos ferroviarios de corto, mediano y largo plazo, podrán formar parte de la toma de decisiones –específicamente dice: integrar los consejos de gestión– sujetas al aporte de recursos por parte de las mismas.

Es decir: sólo podrán gestionar si aportan económicamente. Con lo cual la idea de progreso, prosperidad, adelanto, bienestar, de bien común, que consagra la CN, se limita, queda supeditada a los aportes económicos que cada región o provincia pueda realizar. Obviamente, señor presidente, no podemos avalar una norma que disponga esto.

Finalmente el proyecto tampoco contempla las nuevas exigencias constitucionales respecto a los derechos de los usuarios. Me estoy refiriendo a lo que establece el artículo 42, reformado, de la CN, luego de la reforma de 1994. En efecto, nada se dice del derecho sobre la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control de los marcos regulatorios de los servicios públicos.

Por las razones expuestas:

Este bloque va a votar en forma negativa este proyecto del Poder Ejecutivo nacional.

5

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO RUIZ

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se establece el reordenamiento de la actividad ferroviaria

Como primer comentario, es indispensable señalar que es absolutamente saludable para la gestión de los servicios públicos la revisión de los procesos de privatización de la década del 90, no como intento de retroceder en el camino recorrido, sino como una decisión política de rescatar para el Estado un conjunto de decisiones estratégicas en la prestación de un servicio fundamental como el transporte ferroviario. Por otro lado, debe celebrarse el rescate de la historia de la expansión y funcionamiento de los ferrocarriles en la Argentina. En ese sentido, el proyecto de creación de estas dos sociedades del Estado es un importante paso adelante en ambas direcciones y supone retomar un espacio de decisión que el Estado nunca debió haber cedido.

El actual proyecto deja en claro que el objetivo no es recrear la ex FF.AA. con sus peores características (sobredimensionamiento, ineficacia, ineficiencia, etcétera), sino todo lo contrario y en ese sentido a través de la figura de la S.E. se intenta imprimir celeridad, dinamismo y cierta autonomía al sistema de transporte ferroviario para avanzar en las reformas necesarias para lograr la eficiencia y calidad del sistema en pos del usuario así como su desarrollo a lo largo del país para favorecer el desarrollo productivo de las economías regionales.

Esta ley prevé la creación de dos sociedades del Estado que estructuren la actividad, ocupándose ambas de la administración, de la infraestructura por un lado y de la prestación del servicio por otro, pero reservándose el Estado el máximo de las potestades sobre las mismas.

No pudiendo venderlas, ni transferirlas a capitales privados.

No obstante se logra a través de la figura jurídica de la sociedad del Estado la flexibilidad necesaria para que el sistema tenga el dinamismo que requiere para operar en el mercado siendo competitiva.

De este modo, en vez de una empresa sobredimensionada, con alto riesgo de burocratización, ineficiente y con funciones difusas, se crean dos entidades separadas, cada una con sus características y funciones específicas, y los recursos necesarios para desempeñarse con eficacia y eficiencia en el marco de un redimensionamiento integral del sector ferroviario que vuelva a convertirlo en herramienta de integración social y desarrollo económico.

Se pone por encima de los ferrocarriles una administración que pueda planificar y administrar los recursos.

Es así como la ley pone en cabeza de la administración central, específicamente del Ministerio de Planificación Federal, la responsabilidad de llevar adelante un plan estratégico para el sistema ferroviario.

Un plan estratégico es una orientación dinámica y de largo plazo que involucra a todos los actores del universo a planificar, en este caso, el mundo ferroviario. Así, esta ley que constituye un plan estratégico para el sector involucra al Estado nacional, las empresas públicas y privadas vinculadas al servicio, los usuarios, los prestadores de servicios complementarios, el personal de las empresas y las autoridades de las provincias y municipios en los que la actividad ferroviaria se desarrolla.

A través de esta ley se ve cristalizada la intención de plasmar una planificación estratégica en la materia del transporte ferroviario, siendo las sociedades, instrumentos para cumplimentar los objetivos que se pretende del sistema redimensionado, dentro de la planificación estratégica que estará a cargo del Ministerio de Planificación.

De ello el conjunto de funciones que se le otorga al ministerio tiene razón de ser en que no pueden las sociedades que se crean ser entes que toman decisiones de manera aislada. Porque la decisión política de avanzar en el reordenamiento del sistema ferroviario se encuadra claramente en el marco de un proyecto más integral de país con desarrollo productivo que se trata de insertar en el mundo siendo competitivo.

El modelo a implementar se asemeja a los instrumentados en España y en Francia, porque “el Estado asume la responsabilidad de consolidar, fortalecer y darle solidez al sistema ferroviario”.

Por más obras viales que se hagan el ferrocarril tiene un rol importantísimo que cumplir. No se trata de favorecer más a una clase de transporte en detrimento de otra sino de lograr que se complementen en un sistema multimodal de transporte a través del sector ferroviario.

Si el transporte ferroviario se volviera más eficiente, sin dudas se reducirían los costos de flete con impacto directo en las pequeñas y medianas empresas, y si la red ferroviaria se extendiera de manera racional en ámbitos que claman por la llegada de este modo de transporte, volverían a florecer vastos espacios de nuestro extenso territorio.

Lo cierto es que los distintos modos de transporte en la Argentina, desde hace un tiempo, no se desarrollan para complementarse como ocurre en otros Estados y uniones de Estados, sino que sus comportamientos son competitivos, donde se procura desplazar unos a otros.

Allí es donde resulta indispensable la planificación estratégica del Estado.

A modo de compatibilizar la existencia de los distintos medios de transporte y lograr compatibilizar las ventajas comparativas de unos y otros para el desarrollo productivo de las economías regionales.

Estatutos de las sociedades

Las sociedades creadas por esta ley están regidas por la ley 20.705 (Ley de S.E.), y ésta no contiene ninguna disposición expresa acerca de los estatutos, y quién debe aprobarlos con lo cual se deduce que la potestad sobre los mismos la tiene el órgano encargado de la tutela de legalidad, que es el Poder Ejecutivo nacional.

En ese sentido, el artículo 17 del proyecto de ley de reordenamiento ferroviario reza: “El Poder Ejecutivo nacional aprobar los estatutos sociales de las sociedades creadas por esta ley, con sujeción a las pautas previstas en esta ley, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de las mismas, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio de Planificación Federal”.

La ley faculta al Poder Ejecutivo nacional a aprobar los estatutos, dándole a éste la facultad de delegar en el Ministerio de Planificación todo lo que tiene que ver con la puesta en funcionamiento de las mismas.

Con lo cual el decreto del Poder Ejecutivo nacional de aprobación de los estatutos, será un acto administrativo de carácter general que tendrá efectos sólo a partir de su publicación en el Boletín Oficial.¹

Con lo cual será de público conocimiento. Teniendo los particulares la posibilidad de impugnarlo.

Casos de aprobación de estatutos por el Poder Ejecutivo nacional

Respecto a la situación de la aprobación de los estatutos por parte del PEN, cabe aclarar que no es la primera vez que el Congreso aprueba la creación de las S.E. y luego el PEN aprueba los estatutos.

Son muchos los casos donde el Congreso ha aprobado la creación de S.E. y luego el PEN ha aprobado los estatutos.

Son los casos de: Educ.ar, Télam y Lotería Nacional.

Otros casos donde se han creado las S.E. y aprobado estatutos por decreto

–Decreto 3.907/1977.

Transforma en S.E. a Aguas y Energía Eléctrica.

–Decreto 1.444/1978.

Transforma en S.E. a Gas del Estado.

–Decreto 808/1979.

Se transforma por decreto Aerolíneas Argentinas en sociedad del Estado.

¹ Los actos administrativos de carácter particular tienen efectos a partir de su notificación. Y los de carácter general tienen efectos a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

–Decreto 502/1991.

Crea Ferrocarriles Metropolitanos S.A. y su estatuto.

Control por parte del Congreso

Ante los cuestionamientos que se realizan en cuanto a la figura jurídica elegida para el reordenamiento del sistema que es la figura de sociedad del Estado.

Considero importante aclarar tres puntos:

–Elegir la figura de S.E. no implica renunciar a ninguna potestad del Estado sino que se trata de la afectación de un patrimonio determinado del Estado a una persona jurídica a los efectos de que ésta pueda desarrollar con agilidad y eficiencia una serie de actividades comerciales para cumplir determinados fines que se propone el Estado.

Para cuyo normal desarrollo en el tráfico comercial ordinario requiere de las normas de derecho privado a fin de lograr mayor dinámica negocial.

Por ello la sujeción a normas de derecho privado.

–La sujeción a normas del derecho privado de las S.E. no implica la no aplicación de los controles a los que están sometidos todos los organismos de la administración pública, centralizada y descentralizada, y las sociedades del Estado, a saber la SIGEN, el control interno y la Auditoría General el externo.

Es de resaltar que la normativa a que están sujetas las sociedades del derecho privado someten a las mismas a controles más estrictos aún que los que pudiera prever el Estado. Esto tiene más mecanismos de control, deben cumplir anualmente con la presentación de balances, tienen órganos como la sindicatura.

Con lo cual pretendemos demostrar que es falaz el razonamiento de que por regirse las S.E. por normas de derecho privado eluden controles.

Además de los controles y la revisión que la Auditoría General por disposición del Congreso pueda hacer sobre las mismas. Quiero resaltar que respecto al control previo al que se hace alusión cuando se habla de control pos. Ese control en las asignaciones presupuestarias que se votan en el Congreso puede también ser modificado por el PEN con las amplias facultades que se le han otorgado dentro de las cuales está la de reordenar las partidas.

Con lo cual el control previo que pueda realizar el Congreso es relativo.

–Y como punto más importante a considerar, estimo indispensable cuando se trata de la creación de una ley es la finalidad perseguida por la misma y creo en este caso es reordenar el sistema otorgándole agilidad, autonomía y la celeridad necesaria que dicho sea de paso se consiga a través de la figura de la S.E. para evitar la burocratización y el sobredimensionamiento del cual fue víctima el sistema ferroviario en nuestro país.

–Creo es deseo de todos los aquí presentes un sistema ferroviario ágil y eficiente de cara a la sociedad,

que brinde un servicio de calidad al usuario pero que pueda desarrollarse a lo largo del país favoreciendo el desarrollo de las economías regionales. En ese sentido la figura de la S.E. es nada más que un instrumento para la consecución de dicha finalidad.

Control de las S.E. por el Congreso. Auditoría General de la Nación.

En cuanto al control por parte del Estado, las dos sociedades del Estado que se crean por esta ley, estarán sujetas a todas las disposiciones de control que establece la ley 24.156¹ de administración financiera y sistemas de control del sector público nacional.

El artículo 8º, inciso b), de la ley 24.156, de administración financiera, establece que; las disposiciones de la ley serán de aplicación en todo el sector público nacional, incluyendo a las sociedades del Estado.

La Ley de Administración Financiera dispone de dos institutos que realizarán el control interno y externo de los organismos públicos: la SIGEN y la auditoría externa respectivamente. Las S.E. creadas por el proyecto de ley están sometidas a ambas.

La Constitución Nacional en su artículo 85 se refiere a la Auditoría General de la Nación, donde indica que el control externo del sector público nacional, en sus aspectos patrimoniales, económicos, financieros, operativos, será una atribución propia del Poder Legislativo.

En este sentido, el examen y la opinión de dicho cuerpo sobre el desempeño y la situación general de la

¹ La ley 24.156

Al comenzar la década de 1990, la hacienda productiva del Estado continuaba sometida al control de la SiGEP, mientras que su hacienda erogativa era controlada por el Tribunal de Cuentas de la Nación. Este esquema de control se mantendría hasta la sanción de la ley 24.156, de administración financiera y de los sistemas de control del sector público nacional, actualmente vigente, que configura dos grandes sistemas: el de administración financiera y el de control.

El sistema de control queda conformado por dos organismos: la Sindicatura General de la Nación (SiGEN) y la Auditoría General de la Nación (AGN), que serán los órganos rectores de los sistemas de Control Interno y de Control Externo respectivamente.

La Ley de Administración Financiera introdujo un nuevo enfoque del control, al establecer como objetivos generales, entre otros, los criterios de economía, eficiencia y eficacia, que, utilizados de manera precisa y oportuna, permitieron ingresar en el campo de la auditoría integral, de naturaleza más abarcativa que las auditorías tradicionales.

Realizada por equipos multidisciplinarios, la auditoría integral ha permitido a la AGN emitir su opinión y dar recomendaciones sobre la forma en que se conducen las instituciones auditadas, la eficacia, eficiencia y economía de sus logros y, por último, el impacto y significado de sus quehaceres en el medio, la comunidad e instituciones a las que se vinculan.

Con la reforma constitucional de 1994 a través del artículo 85 se confiere reconocimiento institucional a la Auditoría General de la Nación.

administración pública están sustentadas en los dictámenes de la Auditoría General de la Nación.

Este último se constituye como un organismo de asistencia técnica del Congreso con autonomía funcional.

Con lo cual el control externo del Congreso de la Nación será ejercido por la Auditoría General de la Nación.

Entre sus funciones se encuentran la de auditar y emitir opinión sobre la memoria y los estados contables financieros así como del grado de cumplimiento de los planes de acción y presupuesto de las empresas y sociedades del Estado; y de verificar que los órganos de la administración mantengan el registro patrimonial de sus funcionarios públicos.

El control de las actividades de la Auditoría General de la Nación estará a cargo de la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas.

La Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas está conformada por 6 (seis) diputados y 6 (seis) senadores. La misma debe aprobar juntamente con las comisiones de Presupuesto y Hacienda de ambas Cámaras el programa de acción anual de control externo a desarrollar por la Auditoría General de la Nación.

En conclusión, y para finalizar, considero que el control por parte del Estado es aplicable a las sociedades del Estado que por esta ley se crean y que existen mecanismos suficientes por parte del Congreso para fiscalizar lo obrado por ambas. Por otra parte no tengo dudas de que la figura jurídica elegida es la apropiada para lograr se cumpla el fin buscado por la presente ley que es el reordenamiento del sistema ferroviario, con lo cual apoyo el presente proyecto de ley.

6

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO BALADRON

**Fundamentos del voto afirmativo del señor
diputado al dictamen de la Comisión
de Transportes en el proyecto de ley
en revisión por el que se ratifica el Convenio
Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito
y Seguridad Vial**

El proyecto de ley en tratamiento, que ya viene con media sanción del Senado de la Nación y que tiene su origen en el mensaje 213 enviado por el Poder Ejecutivo nacional y cuyo objetivo es convertirlo en ley lo más rápidamente posible, es un proyecto de ley integral que tiene por finalidad disminuir considerablemente los elevados índices de siniestralidad que por su gravedad, en la actualidad, constituyen la cuarta causa de mortalidad en la República Argentina.

Esta iniciativa legislativa es la ratificación por este cuerpo del Convenio Federal sobre Acciones en Mate-

ria de Tránsito y Seguridad Vial suscrito por el Estado nacional y las provincias el 15 de agosto de 2007.

Este convenio federal, que como su nombre lo indica ha sido acordado por el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es el resultado de las medidas acordadas en esta materia por la XXXI Asamblea del Consejo de Seguridad Vial llevado a cabo en la Ciudad de Buenos Aires entre los días 6 y 7 de octubre de 2005 y en el marco del “Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009”.

El problema de la seguridad vial que estamos debatiendo, es un tema muy preocupante no sólo para nosotros sino para toda la sociedad.

Para graficar la cuestión que estamos debatiendo y entender la verdadera dimensión que tiene, basta con mencionar algunos datos que nos dan las estadísticas.

En el año 2007, tomando los números de algunas provincias solamente tenemos un resultado de 8.104 muertes, ocupando el primer lugar la provincia de Buenos Aires con 3.134 casos, en segundo lugar la provincia de Santa Fe con 707 casos, la provincia de Córdoba con 594 casos, la provincia de Mendoza con 423 y mi provincia, La Pampa, 107 registros.

Estos números hablan por sí solos de la necesidad imperiosa de dar tratamiento y aprobar este proyecto de ley.

Por eso decía al principio de mi alocución que ésta es una ley integral, es decir que abarca todos los aspectos que hacen a la materia vial, que pretende sea extensivo a todo el ámbito territorial.

Es un proyecto de ley en el que se establecen medidas concretas para evitar pérdidas de vida que se producen a diario.

Pérdidas de vida, que vemos diariamente y nos enteramos por los distintos medios de comunicación y que han pasado a ser algo casi cotidiano.

Tan cotidiano es, que es común ver en los medios informativos, fundamentalmente después de los fines de semana o fines de semana largos, los informes de la cantidad de accidentes producidos en las rutas argentinas como si esto fuera una noticia más.

Ante este escenario el gobierno nacional se abocó a trabajar en un proyecto legislativo que permitiera regular a nivel nacional un marco legal para asegurar la seguridad vial sin afectar las autonomías provinciales.

El 15 de agosto de 2007, el entonces ministro del Interior, Aníbal Fernández, anunció la firma del Convenio Federal de Seguridad Vial a través del cual se implementó una política nacional de seguridad vial cuyos puntos principales incluían:

—La implementación de un régimen de licencia para conducir con normas unificadas y sistema de puntos (Registro Nacional de Licencias de Conductor).

–La verificación de antecedentes de tránsito (RE-NAT).

–La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

–La intensificación y homologación del control de alcoholemia.

En este contexto y ratificando esa política, con fecha 6/2/08, el Poder Ejecutivo nacional envió al Congreso de la Nación el mensaje 213 que acompañó el proyecto de ley tendiente a la ratificación por esta Honorable Cámara del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A tal efecto el Poder Ejecutivo nacional elevó el proyecto en forma conjunta con la modificación a la Ley Nacional de Tránsito, la ratificación del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial suscrito el 15/8/07 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que oportunamente fuera ratificado por el decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.232 del 11 de septiembre de 2007.

De las bondades de la iniciativa entre otras cosas podemos señalar la creación de:

–La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el ámbito del Ministerio del Interior, pero como organismo descentralizado, con autarquía económica y financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado, constituyéndose al mismo tiempo en autoridad de aplicación en materia de política y medidas de seguridad vial nacional prevista en la legislación vigente.

–Registro Nacional de Licencias de Conducir, que tendrá a su cargo la inscripción de la totalidad de los datos insertos en la licencia de conducir emitida, así como los de su renovación o cancelación.

–Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial, que tendrá a su cargo la recopilación de la información relativa a infracciones y siniestralidad.

–Observatorio de Seguridad Vial, que tendrá a su cargo investigar las infracciones y siniestros de tránsito a los efectos de poder formular evaluaciones de las causas y formular medidas preventivas y sugerir políticas estratégicas con el fin de evitar que se produzcan.

–El Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, actualmente en la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, se transfiere al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

–Por último y para no extenderme demasiado, a los efectos de adecuar la normativa vigente con la iniciativa en debate, el proyecto introduce modificaciones a algunos artículos de la Ley de Tránsito, 24.449, que en el tratamiento en particular, seguramente haré algunas aclaraciones.

Es por eso que digo que este proyecto de ley es integral. Creo sin lugar a dudas que abarca todas las

variantes que hacen al problema de la seguridad vial. Involucra a todos los actores con responsabilidad de gobierno y responsabilidad en la materia en todo el territorio nacional.

Este tema es muy preocupante, o al menos a mí me preocupa desde hace mucho tiempo.

Por eso no puedo dejar de señalar que al momento de la firma del convenio federal ya se había dado ingreso a esta Cámara (con fecha 6/6/06) un proyecto de ley (expediente 3.015-D.-06) de mi autoría, por el cual se introducía a nuestra legislación algunas de las reformas que hoy con alegría veo plasmada en este iniciativa.

Entre ellas y para no agotar la paciencia de mis colegas y sin pretensión de hacer ninguna comparación con el proyecto en debate, voy a mencionar algunas de las propuestas que mi proyecto tenía para verificar lo que hace un rato he afirmado.

En ese proyecto propuse la creación del sistema de otorgamiento de licencia de conducir por puntos a través de la modificación de la Ley de Tránsito, 24.449.

Propicié también, la creación de un Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito con dependencia del Poder Ejecutivo nacional, que tenía entre sus funciones la de emitir certificados sobre la existencia de sanciones aplicadas o impedimentos para conducir que se hubiesen impuesto en cualquier punto del país. Obtenido ese certificado se podía obtener la licencia para conducir con un puntaje inicial de 12 puntos.

Ese puntaje inicialmente asignado al titular de la licencia se reduciría por cada sanción firme en vía administrativa por la comisión de infracciones graves o muy graves que llevaran aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo a lo que estableciesen los organismos competentes coordinados por el Consejo Federal de Seguridad Vial.

Establecí que transcurridos tres años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de licencia para conducir afectados por la pérdida parcial de puntos, recuperaban la totalidad del crédito inicial de 12 puntos.

Incluí el traspaso del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito –actualmente en la órbita del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos– al ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo creado por el proyecto de ley en tratamiento.

En fin, hay un sinnúmero de coincidencias entre lo que pienso y propuse en mi proyecto en materia de seguridad vial y el que estamos debatiendo y podría seguir un largo rato hablando del tema. Pero me he extendido demasiado y no quiero abrumar a mis pares con mi discurso.

Por todo lo manifestado creo que es imprescindible votar y voy a acompañar el proyecto en debate con mi voto afirmativo y con el convencimiento de que en el día de hoy lo podamos convertir en ley.

7

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO MERLO

**Fundamentos del apoyo del bloque del señor
diputado al dictamen de la Comisión
de Transportes en el proyecto de ley en revisión
por el que se ratifica el Convenio Federal sobre
Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial**

En representación del bloque que integro, Frejuli (Frente Justicia Unión y Libertad), quiero manifestar, como ya he expresado en la Comisión de Transportes de esta Honorable Cámara, que constituye una buena metodología de trabajo el tratamiento desdoblado del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo nacional: por un lado, el estudio del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial suscrito el pasado 15 de agosto de 2007 y, las modificaciones a la Ley de Tránsito, por el otro.

El convenio federal en tratamiento no fue ratificado por tres provincias: Salta, Neuquén y San Luis.

En el caso específico de nuestra provincia, San Luis, la única objeción al texto del convenio consistía en lo establecido en los artículos 15 y 16, en lo referente a las funciones de control en cabeza de Gendarmería Nacional.

Sin embargo, contamos hoy, a partir de la visita del señor ministro del Interior de la Nación a la reunión de trabajo celebrada en la Comisión de Transportes del Senado, con el compromiso político destinado a resolver las objeciones referidas, trámite que harán el Ministerio del Interior y el gobierno de la provincia de San Luis.

Tal lo he expresado en la comisión, vamos a acompañar la ratificación del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, en el convencimiento de que la crisis vial es un problema de todo el país y que su solución requiere del compromiso de toda la Nación.

Deseo destacar la importancia de la presente iniciativa en pos de reforzar nuestro sistema federal, tantas veces menoscabado.

Somos fervientes defensores del federalismo.

La ratificación del presente convenio es el reflejo de una decisión política dirigida a la resolución de esta problemática, lo que nos permitirá abordar en consenso las modificaciones a la Ley de Tránsito que se requieran.

Debemos trabajar en soluciones integradoras.

Junto a las provincias y a los municipios.

Es imprescindible:

–Generar un cambio cultural en nuestra ciudadanía.

–Mejorar los controles.

–Mejorar la infraestructura.

–Mejorar el diseño a futuro de los medios de transporte.

Este es el primer paso. Continuemos avanzando en el sentido de consensuar las modificaciones a la Ley de Tránsito nacional.

8

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO OLIVA

**Fundamentos del apoyo del señor diputado
al dictamen de la Comisión de Transportes
en el proyecto de ley en revisión por el que
se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones
en Materia de Tránsito y Seguridad Vial**

Tenemos la obligación ineludible de afrontar responsablemente la tarea de encontrar una pronta solución a la grave crisis en la que se encuentra el tránsito en las rutas y calles de nuestro territorio nacional.

Es conocida por todos nuestros compatriotas la lamentable tasa de siniestralidad que tiene como terrible consecuencia que miles de personas sufran lesiones y, cada vez más, pierdan la vida.

Y digo afrontar responsablemente, debiendo en este caso, tratar y sancionar esta iniciativa del Poder Ejecutivo, que ya cuenta con media sanción del Honorable Senado, por la que se aprueba el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto del 2007, entre el Poder Ejecutivo nacional y las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Aquí tenemos a la vista la primera de las razones que nos motiva a acompañar el proyecto. Justamente, la asunción de la problemática desde óptica eminentemente federal. Adoptando de esta manera, una política de Estado con acciones concretas, diseñadas y ejecutadas conjuntamente por el Estado nacional y las provincias, potenciando los recursos y los esfuerzos. Lo que no puede ser de otra manera, toda vez que enfrentamos una situación que atraviesa por igual a todas las regiones y sectores sociales.

Por lo tanto, respaldamos la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que permitirá la coordinación, ejecución y fiscalización de medias y acciones estratégicas para la efectiva implementación de un tránsito seguro en el país. Respaldamos la creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir para documentar en forma centralizada los datos para la obtención, renovación o cancelación y de cualquier otro dato relevante para la calificación de los conductores. Respaldamos la creación del Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial que permitirá contar con las estadísticas de infracciones y siniestros que ocurran en todo el territorio nacional.

Respaldamos, la creación del Observatorio de Seguridad Vial que deberá, tras analizar las infracciones y

sinistros, elaborar y formular soluciones que tengan por objeto la reducción de la mencionada tasa de siniestralidad. Finalmente, respaldamos la transferencia del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la órbita del Ministerio del Interior.

Ahora bien, las acciones previstas en esta ley, constituyen el enorme desafío que las provincias y el Estado nacional han decidido enfrentar para la resolución definitiva del flagelo que ocasiona nada menos que la muerte de seis mil personas por año, miles de personas gravemente lesionadas y cuantiosos daños materiales. Es entonces, señor presidente, el punto de partida de un largo proceso de aplicación de políticas, de seguimiento y fiscalización de las mismas, que nos permitirá ir evaluando y, consecuentemente, realizando los ajustes y modificaciones imprescindibles para adecuarlas a la realidad.

Debemos señalar que la crisis profunda del tránsito en las distintas vías y rutas de nuestro país, obedece a una multiplicidad de causas complejas.

La difusión del conocimiento de las normas de tránsito es una de las medidas que deben ser adoptadas como política de Estado. La educación vial, esto ya ha sido dicho innumerables veces, debe comenzar en los primeros años de la escolarización. La tan mentada concientización, o mejor dicho, la internalización de conductas respetuosas de las normas de tránsito es producto de una firme educación que incluya el respeto por la vida y la observancia de normas de convivencia.

De esta manera, podemos afirmar que la internalización significa el despliegue de conductas o de acciones espontáneas, sin la necesidad de representarse una eventual sanción, sino que se realizan por el convencimiento de estar haciendo lo correcto.

Es un largo camino a recorrer. La crisis de la seguridad vial, del respeto de las distintas normas, tales como la velocidad máxima, o no conducir en estado de ebriedad, entre las más comunes, debe comenzar por ser aprehendida por los más chicos. Debe ser enseñada en las escuelas y, tanto o más importante, debe ser un comportamiento que los niños ven como ejemplo en sus mayores. Aquí nos encontramos frente a otro gran desafío. Es imposible que pensemos en alguna solución si no nos involucramos todos en respetar y, por lo tanto, educar con el ejemplo.

Quien circula por una calle a alta velocidad, quien prepara un automóvil y decide correr las populares "picadas" en las ciudades, quien tras haber ingerido una importante cantidad de alcohol conduce igual su automóvil, sabe que no está observando las normas de tránsito. Normas que obedecen al más puro sentido común, por lo que son fácilmente comprensibles. Sin embargo, en esos momentos por la mente de ese conductor pasa la peligrosa sensación de "a mí no me va a pasar". Y ya conocemos la trágica consecuencia de esa sensación. Lo que hemos comentado recién. La dolorosa tasa de mortalidad que asciende a la cifra de seis mil personas muertas en accidente de tránsito.

Accidentes de tránsito que en su gran mayoría son evitables con sólo respetar cuestiones básicas como las ya dichas de velocidad máxima o conducir sin ingerir alcohol, entre otras.

Es menester que se encare el inmediato mejoramiento de las rutas nacionales y provinciales. El Estado nacional y las provincias deben coordinar las obras para mejorar, donde haga falta, construir rutas y vías que sean seguras y transitables.

No podemos dejar de mencionar como uno de los objetivos del convenio que el control debe ser efectivo en las ciudades y en las rutas nacionales y provinciales. Es una obligación irrenunciable del Estado garantizar el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las normas que permiten la vida en sociedad.

De nada sirve que hablemos de educación, de formación, de internalización de conductas, si el cumplir las leyes es igual a transgredirlas. La coordinación de las autoridades jurisdiccionales debe evitar que existan vías de escape para el cumplimiento de las normas.

Es necesario que garanticemos la igualdad ante la ley y que quien decida transgredir la norma no se aproveche de vacíos legales que dejan inertes a la autoridad y, por lo tanto, deja sin castigo a su conducta antisocial.

Finalmente, quiero expresar que considero altamente positiva la inclusión de las instituciones intermedias y las organizaciones no gubernamentales en este plan de acción. Estas organizaciones llevan muchos años trabajando, diagnosticando, desarrollando múltiples acciones relativas a la problemática de la seguridad vial, tienen una experiencia muy valiosa que dada la profundidad de la crisis no estamos en condiciones de desaprovechar.

Estos son los motivos por los que, como expresáramos al principio, hemos decidido acompañar esta iniciativa del Poder Ejecutivo para afrontar con responsabilidad acuciante crisis de seguridad vial y reducir la siniestralidad, muchas gracias.

9

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA SESMA

Fundamentos del voto afirmativo del bloque de la señora diputada al dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial

El bloque del Partido Socialista, aprueba el expediente 720/07, hoy en tratamiento, por el cual se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y, por mi intermedio fundamenta tal aprobación con los siguientes términos.

El mencionado convenio comprende la constitución del Registro Nacional de Licencias de Conductor, la adopción del Sistema Unificado de Puntaje para las Licencias de Conductor, la unificación de criterios en control de alcoholemia, velocidades, requisitos para la circulación de vehículos y asignación de funciones y competencias para el control en rutas nacionales; así como la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a los fines de la implementación.

Este convenio sin dudas es positivo, su implementación será un paso adelante en la lucha contra el flagelo de las muertes por accidentes de tránsito en nuestro país.

Lamentablemente, se ha demorado en tomar decisiones en ese sentido. Según la Asociación Civil Luchemos por la Vida, en el transcurso del año 2007 murieron por accidentes de tránsito en Argentina 8104 personas (un promedio diario de 22 personas y mensual de 676).

De los sucesivos informes (la asociación lleva un registro desde el año 1996) se desprende que el número de muertos en siniestros automovilísticos se incrementa de manera alarmante.

Asimismo, y según el Informe de la Organización Mundial de la Salud sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito¹, "...los choques de vehículos a motor tienen un impacto desproporcionado en los sectores pobres y vulnerables de la sociedad", agregando que "las personas más pobres representan la mayoría de las víctimas y carecen de apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración".

Frente esta situación se han elaborado numerosos estudios con estadísticas y reflexiones, se ha citado legislación comparada y realizado propuestas diversas. En nuestro caso, presentamos una serie de proyectos con algunas iniciativas coincidentes con los objetivos del convenio al que hoy damos tratamiento.

En el expediente 1.171-D.-07, el bloque socialista propuso la sanción de una ley para la adopción en el ámbito nacional de la denominada "licencia de conducir por puntos", sistema que alienta la asunción de una mayor responsabilidad en la conducción de vehículos a motor. En el mismo proyecto, sugerimos también la creación del Registro Único de Conductores, dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación con el objeto de recopilar y brindar la información relacionada con sanciones firmes impuestas por infracciones a las normas de tránsito.

El expediente 4.729-D.-06, de iniciativa de otro de los miembros del bloque, propone la establecer medidas de seguridad vial particulares ante condiciones climáticas riesgosas a fin de disminuir la gran cantidad de accidentes en transportes públicos de pasajeros originados por bancos de niebla, tormentas intensas, la caída

de granizo, presencia de nieve o hielo en la vía pública, lluvias y vientos fuertes, que por su magnitud o intensidad dificulten o impidan al conductor el control del vehículo o la pertinente maniobrabilidad del mismo. En particular, se postula la obligación de detener la marcha ante condiciones climáticas riesgosas ya sea mediante la retención de la salida y detención del tránsito de los ómnibus en las terminales, como en paraderos de ruta o peajes ante condiciones climáticas riesgosas que atenten a la seguridad de los transportados.

Finalmente, y en orden a la necesidad de contar con un órgano nacional centralizado para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la ley 24.449, Ley de Tránsito, como de las nuevas iniciativas legislativas y políticas en la materia dispuestas por el Poder Ejecutivo y los organismos competentes; el socialismo propuso, a través del expediente 2.763-D.-07, la creación de la Policía Nacional de Seguridad Vial.

Como otras policías camineras en el mundo, actuaría en las rutas previniendo, amonestando a los infractores y fundamentalmente, resguardando a quienes circulan con responsabilidad. A su vez, constataría las violaciones a las normas de tránsito y coordinaría acciones con otros organismos nacionales, provinciales y municipales. En el proyecto se hizo hincapié en la selección, calificación técnica y educación continua de los agentes policiales asignados a este organismo para asegurar su competencia, incorruptibilidad y credibilidad ante la población.

Volviendo a los estudios y propuestas realizados en relación a la seguridad vial, debemos destacar, sin dudas, el trabajo realizado por el Defensor del Pueblo de la Nación, doctor Eduardo Mondino, quien recabó información de 35 organismos involucrados en la temática pertenecientes a la jurisdicción nacional y a las provincias de Córdoba, Santa Fe y Chubut, e impulsó una iniciativa popular denominada: "Porque la Vida Vale. Plan Integral de Seguridad Vial en la República Argentina". Entendemos que se lo debiera haber convocado formalmente a ser parte de la definición de acciones como ésta y otras, lo que desafortunadamente no ha sucedido.

De la misma manera, nos hubiera gustado debatir en profundidad todas las propuestas, las de nuestro bloque y otros bloques legislativos junto con las medidas impulsadas por el Ejecutivo.

Pese a ello, entendemos que las disposiciones de este convenio son correctas y que su implementación efectiva contribuirá a la prevención de accidentes.

La disposición de mecanismos para la aplicación de criterios unívocos respecto a la emisión de licencias de conducir en todo el territorio nacional, así como la concentración del registro de las mismas en un solo ente, permitirá un mejor control en todas las jurisdicciones a la vez que optimizará el sistema de antecedentes de tránsito.

Esto, en el marco del nuevo sistema de puntos, constituirá una manera eficaz para incentivar al buen

¹ Mencionado en el Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina realizado por el Defensor del Pueblo de la Nación en el año 2005.

comportamiento de los conductores en los caminos y rutas del país y restringir el peligro que representan los conductores irresponsables y desatentos a las normas de tránsito en particular, las relativas a la ingesta de alcohol, límites a la velocidad.

La creación del registro nacional de estadísticas de seguridad vial y el observatorio de seguridad vial, nos proveerá de herramientas importantes para determinar posibles medidas preventivas y sugerir nuevas acciones y políticas estratégicas.

Asimismo, entendemos que es correcta la decisión de asignar a un órgano la responsabilidad de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional, hoy dispersa en alrededor de once organismos con competencia directa en materia de tránsito y seguridad vial; como también lo es la de acordar medios institucionales y acciones de implementación entre la Nación y las provincias; únicos caminos posibles para que se actúe en forma concreta y urgente.

Sin embargo, entendemos que es preciso insistir en la necesidad de que exista la férrea decisión política de llevar adelante ésta y otras iniciativas en la materia. Hace muy poco tiempo se presentó un plan con similares características que sólo quedo en el anuncio.

También, que es necesario que se asignen los recursos económicos y humanos suficientes para el éxito en su implementación; y no sólo para la concreción de estas disposiciones sino también para realizar las inversiones imposterables en la estructura vial del país, cuya falta de modernidad es una de las causas de los siniestros.

Las carreteras de nuestro país son angostas y de doble circulación, atraviesan poblados, están deterioradas por inadecuado mantenimiento, la señalización vertical u horizontal es insuficiente, los pasos a nivel sin barrera abundan y los animales sueltos también, etcétera.

La falta de inversiones y el retraso de décadas en materia de infraestructura vial es evidente. Vale por ejemplo, la autopista Córdoba-Rosario, cuya finalización lleva ya dos décadas de anuncios, habiéndose concluido sólo tramos iniciales. Esta obra no sólo es imprescindible para el desarrollo socio-económico, de las provincias involucradas y del país ya que por ella se transporta casi toda la riqueza generada por productores y empresarios de la Región Centro; sino que constituye un resguardo para la vida de quienes circulan por la ruta nueve, que ya no cumple con los requisitos mínimos para tamaño flujo vehicular.

En el año 2005, se anunció que la autopista estaría finalizada en el 2007, momento en el que advertimos que las asignaciones presupuestarias no eran suficientes para ello.

En el presupuesto 2008, advertimos que en el artículo 11 –donde se aprueban las obras que van más allá del ejercicio y que se detallan en una planilla– aparece la de la autopista Córdoba-Rosario de manera que no es posible saber el monto total y la fecha de conclusión; quedando abierta la posibilidad de que los

montos aparentemente asignados se compensen con otras obras.

Esperamos que estas consideraciones hayan sido tomadas por el Ejecutivo nacional y exista la determinación de tomar medidas integrales. De lo contrario, tendremos, como hoy, normas bienintencionadas como la Ley de Tránsito que contempla casi todas las situaciones con acierto, pero sin que existan los medios adecuados para hacerlas efectivas.

Es preciso reconstruir la capacidad del Estado para prevenir situaciones de riesgo, educar a los ciudadanos y ciudadanas, y para controlar el cumplimiento de la legislación en materia de seguridad vial.

Por las razones expuestas y en el anhelo de que se concreten medidas integrales para terminar con el flagelo de los siniestros en las rutas y caminos del país, el bloque del PS vota afirmativamente el expediente en tratamiento.

10

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLANAS

Opinión del señor diputado acerca del dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial

El presente proyecto de ley, expediente 247-S.-07, que tiene por objeto ratificar el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscrito el 15 de agosto de 2007, entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y que fuera ratificado por decreto del Poder Ejecutivo nacional 1.232 del 11 de septiembre de 2.007, es sin lugar a dudas un gran avance tanto en el control, como prevención de los accidentes de tránsito de nuestro país, y es por ello que he votado afirmativamente la propuesta; sin embargo, existe un punto que no comparto y que considero negativo para el resultado final en la aplicación del mismo, y es el referido al capítulo II, “Alcoholemia”, Quinta, “Unificación de criterios de determinación y control”, dice: En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:

a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre.

b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre.

c) Vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.

El 8 de noviembre de 2007, presenté ante esta Honorable Cámara el expediente 5.134-D.-07, referido a “Ley Nacional de Tránsito 24.449, Modificación de

los artículos 8º Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito; 11 Edades Mínimas para conducir; 34 Revisión Técnica Obligatoria (RTO); 48 Prohibiciones y 72 Retención Preventiva. Incorporación del artículo 8º bis”.

En esta propuesta en el artículo 48 sobre prohibiciones expresamente entre otras cuestiones, pretendo se establezca: Está prohibido en la vía pública:

a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.

Queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículos, motocicletas o ciclomotores habiendo ingerido alcohol”.

Muchos de los accidentes que se producen tanto en las calles como en las rutas tienen su origen en la ingesta de alcohol por parte de los conductores. Es así que para comenzar a erradicar definitivamente este gravísimo problema, no existe otra solución que prohibir definitivamente que el conductor de un vehículo haya ingerido una bebida alcohólica cualquiera que sea y en la proporción que fuera.

No se puede admitir que quien se encuentra a cargo de un vehículo, pueda consumir una bebida que por más insignificante que sea no le permita tener todos sus sentidos en debida forma, que exista, aunque sea mínimo una disminución en su capacidad de conducir, y esto se logra con una clara prohibición, porque es la única manera que la población tome debida conciencia de lo peligroso que significa el hecho de conducir habiendo tomado alcohol.

En varias rutas argentinas vemos carteles indicadores con la leyenda “si tomó alcohol no conduzca.”. Nada dice la leyenda respecto a los niveles permitidos para manejar, la advertencia es clara y contundente.

Por lo apuntado es que debemos ser concluyentes en esta prohibición, cualquiera sea el nivel de consumo, éste debe ser prohibido terminante y definitivamente. Cuando pretendemos atacar un problema serio y afligente como son los accidentes de tránsito, las medidas deben ser extremas, no sirven para el fin propuesto, aquellas que permiten, aunque sea en un mínimo, la ingesta de bebidas alcohólicas, porque es sabido, que este factor es uno de los que más están presentes en las estadísticas de los accidentes, entonces debemos atacarlo con la mayor rigurosidad, porque sino la solución no llegará y el fin propuesto por la norma que desde ya es loable, no tendrá el final que todos esperamos.

Es por ello que estamos convencidos que solamente la aplicación de la prohibición total del consumo de alcohol en cualquier cantidad para los conductores será la solución para una gran cantidad de accidentes producidos en nuestras rutas y calles.

11

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA TORRONTGUI

Fundamentos del apoyo de la señora diputada al dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial

Como legisladores no podemos sino congratularnos de que finalmente empecemos a transitar un camino común en pos de preservar la vida en nuestras rutas y calles. El tratamiento de este convenio marco en el día de hoy debe significar un paso trascendental en la lucha por evitar más muertes por accidentes de tránsito.

Queremos dejar en claro, que nuestro bloque va a apoyar la ratificación de este convenio. El gobernador de la provincia de San Luis ha manifestado que próximamente suscribirá el convenio, una vez que la Nación y San Luis resuelvan algunos aspectos vinculados a los artículos 15 y 16 del convenio; y en igual sentido se han manifestado los gobiernos de Salta y Neuquén. Tendremos así, señor presidente, un auténtico convenio federal.

Los propósitos del convenio son ampliamente compartidos. Queremos y necesitamos seguridad en nuestras calles y rutas. No obstante, sabemos también que necesitamos mucho más que una buena letra, sabemos que necesitamos la responsabilidad y el compromiso de todos.

Independientemente de este consenso general, queremos dejar en claro que este enfoque sobre la seguridad vial debería ser más amplio. En otras palabras, la seguridad vial no sólo tiene que ver licencias uniformes sino también con más autopistas, con mejor infraestructura vial.

Estamos convencidos que el problema de la seguridad vial se inscribe también en la necesidad de crear, de una buena vez por todas, un verdadero sistema integral y federal de transporte en el cual, por citar un ejemplo, los ferrocarriles se combinen con el transporte automotor mediante estaciones de transferencias, y disminuir así la alta presencia de camiones de carga en las rutas.

Precisamente, una muestra de la ausencia de un enfoque integral es que estemos tratando en el día de hoy un proyecto de reordenamiento ferroviario sin que allí se prevea la posibilidad de combinar el transporte ferroviario con el transporte automotor y el transporte fluvial.

Para finalizar, celebramos el inicio de un importante camino con el tratamiento de este convenio, que apoyamos sin dudas, sin dejar de marcar la necesidad de abordar próximamente el problema de transporte en nuestro país desde una perspectiva integral y federal.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO ZANCADA

Fundamentos del voto afirmativo del bloque del señor diputado al dictamen de la Comisión de Transportes en el proyecto de ley en revisión por el que se ratifica el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial

Estamos tratando una de las leyes más emblemáticas de nuestro país por ser su objeto sumamente sensible a la vida de los argentinos, el tránsito y la seguridad vial.

Como tal fue abordada en una comisión bicameral formada al respecto el año pasado, por pedido del Ejecutivo nacional, donde se consultó a distintas universidades e institutos de seguridad vial, se trabajó en la elaboración del convenio federal para que fuera suscrito por todas las provincias y se tradujo en un proyecto de ley de reforma de la ley 24.449, expediente 5.392-D.-2007, en la cual trabajaron diputados y senadores con sus más capacitados asesores técnicos, desde el consenso y la valoración como política de Estado la seguridad vial.

En este momento, el Poder Ejecutivo desconoce totalmente dicho trabajo, el cual de haberse observado mejoraría ampliamente este proyecto que envía a sesiones extraordinarias.

Actualmente, la seguridad vial forma parte de la política general de protección de los derechos humanos. Han sido superado aquellos conceptos que llevaban a considerar los siniestros de tránsito como simples accidentes, hoy es uno de los principales virus de la pandemia nacional que ataca a miles de ciudadanos argentinos y provoca la muerte de muchos.

La misma Organización Mundial de la Salud lo califica como epidemia nacional. Investigaciones realizadas a nivel nacional e internacional identifican la conceptualización del siniestro de tránsito como un problema de salud pública, como un fenómeno multi-causal. Sólo en el mes de enero de este año hubo 114 víctimas fatales y 206 heridas.

¿Por qué creen que hubo menos muertos en las rutas a la costa atlántica?

¿Por qué creen que un municipio como Rosario descendió los accidentes de tránsito y las muertes en un 60%?

Simplemente porque estuvo el Estado presente, educando y controlando estrictamente.

En estos momentos, ¿el Estado nacional está dispuesto, no solamente a enviar un proyecto de ley sino a hacerlo efectivo? El proyecto en sí habla de licencia de conductor nacional, registro de accidentes nacionales, sistema *scoring* o de carné por puntos, pero en educación vial, ¿invertimos en el tema? O nos dedicamos a declarar “el año de la seguridad vial”, “el año de la emergencia vial”.

Las campañas de difusión deben estar orientadas específicamente a distintos sectores de la población: a niños y jóvenes, adultos, a la tercera edad, a peatones, a ciclistas, etcétera.

Peatones y conductores, es necesario analizar la problemática individual y social en la seguridad vial, debemos hablar de la corresponsabilidad social, “tenemos que empezar a modificar comportamientos para no seguir haciéndonos daño” palabras pronunciadas por la señora presidenta de la Nación en la presentación de este proyecto, el 7/02/08. Estoy convencido de la obligación del Estado en la seguridad vial, pero no es menos importantes los comportamientos de los ciudadanos al mando de un vehículo, la sociedad toda ha demostrado una profunda apatía por la cuestión. A excepción de grupos de padres de distintas ONG, que han tomado la bandera de la seguridad vial como algo suyo y también de los demás. Porque sino la comisión bicameral no se hubiera constituido, porque en la entrevista mantenida entre los papás de los chicos de la tragedia del Colegio “Ecos” y las Madres del Dolor con el ex presidente de la Nación nace la necesidad de la creación de esta comisión, pero muchos de nosotros los legisladores, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, ya veníamos elaborando propuestas, o proyectos de ley que no han tenido ningún tratamiento, ni injerencia en este proyecto del Ejecutivo, al igual que los resultados de la bicameral.

Alemania en la década del 60 salió de la peor crisis vial con verdadera mano dura vial, y para esto no debemos rasgarnos las vestiduras cuando hablamos de “mano dura vial”. Los alemanes detenían infractores, secuestraban vehículos, quitaban el carné.

Este proyecto de ley que estamos tratando expresa algo de esto, pero ¿realmente hay decisión del Estado nacional de llevarlo adelante, de ponerlo en práctica, de sostener el costo político?

Es muy buena la creación de la agencia nacional de seguridad vial, pero con presupuesto. Son un avance el carné nacional único de conducir, el monitoreo satelital de todos los vehículos de carga y de transportes, pero la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ¿será ejecutiva en la implementación de estos cambios?

La implementación de radares para monitoreo es una necesidad... lástima que para el control aéreo de los vuelos clandestinos que introducen drogas a nuestro territorio que matan a nuestros jóvenes todavía estemos en nada...

También sería muy bueno por ejemplo que en las cabinas de peaje, cumplan otra función, control de vehículos con policía especializada, lugares de estacionamiento para detenerse o detenerlo al conductor que demuestre que está en falta, un programa computarizado de cabina con cabina para el control de la velocidad del vehículo que ha pasado por ambos lugares.

Es necesario crear o formar un cuerpo especializado de policía, es lamentable ver a gendarmería que no ha sido formada para esto, haciendo señas de que bajen la

velocidad, que prendan las luces bajas, que coloquen el cinturón, etcétera.

Las rutas nacionales con mayor cantidad de accidentes y de muertos son la ruta nacional número 9, 11, 19 y 34, todas cruzan mi provincia de Santa Fe. Rutas angostas con el mayor tránsito del país, no sólo por el turismo a Córdoba sino por la producción agrícola ganadera, producción que a la hora de que vuelvan los dineros de la exportación para mejorar esas infraestructuras viales no aparecen.

Sólo en el último año, 570.000 nuevos vehículos se incorporaron al parque nacional, sin estructuras correspondientes a este crecimiento con rutas con más de 30 años teniendo el mismo ancho, no es posible reducir en un porcentaje importante la cantidad de accidentes.

España es un ejemplo de ello. Descongestionar el tránsito en las grandes ciudades se logra únicamente mejorando otros servicios de transportes, en todos los países que lo han logrado mejoraron la seguridad vial, los trenes, el subte, de esos países aumentan día a día la cantidad de personas transportadas. En Argentina 1.700.000 personas menos viajan en estos servicios. Nada de esto, nada de infraestructura habla el proyecto de ley que estamos tratando y no es un tema menor para prevenir accidentes.

Eso sí, en lo que hemos avanzado mucho en nuestro país es en la colocación de carteles, “no avance”, “rutas deterioradas”, “camino resbaladizo”, “curva con peralte no adecuado”, etcétera, en esto sí el Estado está presente pero no en tratar de mejorar lo que los carteles dicen. Con estos avisos este Estado ausente, le transfiere la responsabilidad al ciudadano si llega tener un accidente, pero ¿tranquiliza la conciencia colectiva? Creo que no.

Por este motivo es que el bloque del partido socialista votará a favor.

13

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA
DIPUTADA GIUDICI

Fundamentos del voto afirmativo de la señora diputada al dictamen de las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la Ley de la Navegación

Adelantamos el voto positivo del Bloque de la Unión Cívica Radical para este proyecto de ley que fija las normas para remoción de barcos inactivos y/o hundidos en la cuenca Matanza Riachuelo y que fue extendido a todos los cursos de agua del país.

Estas embarcaciones generan desde hace largos años importantes daños ambientales sobre una de las cuencas más contaminada del mundo. Es trascendental señalar que el retiro de los barcos inactivos constituye

sólo una parte de este histórico problema.

La cuenca Matanza-Riachuelo representa una de las mayores problemáticas ambientales de la Argentina. Su espejo de agua está totalmente degradado y el hábitat a sus orillas presenta serios problemas ambientales y sanitarios para los casi 5 millones de personas que viven en su zona de influencia. Desde hace años el Estado es incapaz de encontrar una solución para el saneamiento, y lo que es peor, tampoco puede controlar la creciente contaminación provocada por las industrias y empresas que siguen arrojando sus desechos al río; ni contener la contaminación biológica provocada por la falta de obras de infraestructura cloacal y sanitaria. El Riachuelo y sus afluentes reciben 368.000 metros cúbicos de aguas residuales domésticas por día, de los cuales sólo el 5 % recibe tratamiento previo, y a su vez recibe otros 88.500 metros cúbicos diarios de desechos industriales sin control, que aportan a una creciente y constante contaminación química.

El problema es antiguo pero las soluciones que cada gobierno hasta ahora propone quedan lamentablemente en el rubro promesas. Basta recordar los mil días de María Julia para entender rápidamente una historia de décadas de desidia y defraudación.

La administración Kirchner no parece distinta en este sentido, con gran expectativa se nombró al frente de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación a la doctora Picolotti como una experta en medio ambiente que venía a resolver el problema de la cuenca. También con mucha prensa se envió al Parlamento un proyecto que fue aprobado el 15 noviembre del 2006 creando la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), ley 26.168. Como es costumbre en el período Kirchner, en el momento del tratamiento no se consideraron los proyectos de otros diputados en este sentido. Quiero recordar que el 8 de noviembre del 2005, presenté el proyecto 6.194-D.-05, que fue el primer proyecto presentado en diputados para crear una autoridad de cuenca. La ACUMAR comenzó a funcionar tardíamente, se demoró más de seis meses en convocar a la provincia de Buenos Aires y a la Ciudad de Buenos Aires para conformarla. Finalmente, la secretaria Picolotti como presidenta de la ACUMAR tuvo que presentarse ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación en dos oportunidades para rendir cuentas de lo actuado. Nótese que ante la falta de actuación de los poderes ejecutivos en el tema, fue la Corte Suprema en la causa “Mendoza, Beatriz Silvia y otros contra el Estado nacional y otros sobre daños y perjuicios (daños derivados de la contaminación ambiental del río Matanza-Riachuelo)”, la que tuvo que reclamar la urgente intervención de los gobiernos nacional, provincial y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en audiencias conjuntas. Como decíamos en las dos audiencias ante la Corte, la secretaria Picolotti no pudo presentar un plan que conformara los requerimientos mínimos para el saneamiento, y las obras que hasta el presente se realizaron fueron por cuenta del gobierno provincial y de la Ciudad de Buenos Aires.

Ahora bien, para centrarnos en el proyecto que traemos hoy a debate, debemos decir que el gobierno nacional no tiene en cuenta que ya hubo desde el Ejecutivo un decreto que trataba de regular lo mismo y que jamás se aplicó, hablo del decreto 180 del año 99 firmado por el entonces presidente Menem, que proponía la creación de una dársena de buques inactivos y la disposición de los buques inactivos o los hundidos que se reflotarán. Pasaron casi diez años y muchas promesas, los mil días de María Julia y también las promesas recientes de Picolotti, sin que nadie se tomara en serio la remoción total de los barcos inactivos.

El problema ambiental que causan los barcos y estructuras abandonadas en el curso de agua es serio, pero si uno verifica algunas cifras oficiales puede comprobar que el gobierno no tiene un diagnóstico preciso. En ese sentido, debemos señalar que encontramos diferencias importantes en la información suministrada por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, la Prefectura Naval Argentina y diferentes relevamientos realizados.

En noviembre de 1998, siendo directora general del Centro de Gestión y Participación de los Barrios de La Boca - Barracas, dependiente del Gobierno de la Ciudad, me involucré directamente en la problemática del Riachuelo, los vecinos de La Boca y sus organizaciones sociales fueron los primeros militantes activos en la demanda de soluciones a la contaminación. Intentando darle respuesta a las inquietudes vecinales, solicité a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, (PNUD) un informe de identificación y cuantificación de buques inactivos, realizado con asistencia de la Prefectura Naval Argentina, en dicho relevamiento el total del listado ascendía a 67 buques inactivos en jurisdicción del Riachuelo sin contar los hundidos o las estructuras sumergidas.

En abril del 2004, siendo ya diputada nacional, presenté un pedido de informes al Poder Ejecutivo, el expediente: 1.624-D.-2004, sobre la situación institucional actual del Comité Ejecutivo del Plan de Gestión Ambiental y Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo. Esta Cámara lo aprobó el 24 de noviembre del mismo año, y a finales del 2005 el jefe de Gabinete de Ministros respondió el pedido de informes. En él, adjuntó un listado de las naves amarradas en el área Boca del Riachuelo, aportado por la autoridad de aplicación, y el total fue de 87 embarcaciones inactivas.

Por su parte, la doctora Picolotti, el 20 de marzo del 2007 informaba a través de la página web de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable que “en la actualidad, se encuentran registrados cerca de 80 barcos inactivos y/o hundidos”,

En cambio, la Prefectura Naval Argentina en un informe presentado ante la Comisión de Seguridad Interior y Narcotráfico del Senado reunida el 6 de noviembre del 2007, indicaba que en la actualidad la cantidad asciende a 50 buques inactivos en la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo.

Creemos que para comenzar un plan de retiro de embarcaciones en el Riachuelo por lo menos la autoridad competente, debería tener un diagnóstico exacto de la situación para luego evaluar correctamente acciones, plazos y costos de la remoción.

Como dije, vamos a acompañar con el voto afirmativo este proyecto porque delimita y consigna mejor los plazos y condiciones para la extracción de los buques, pero debemos insistir: que ya en el año 99 el Poder Ejecutivo, estableció por decreto, similares condiciones que no se aplicó nunca, como tampoco hubo nunca un plan integral de remoción de inactivos, sólo acciones aisladas.

Como vemos hasta ahora en materia de saneamiento del Riachuelo se va para atrás y para adelante sin plan definido y muchas veces contradiciendo lo anterior. Por ejemplo, el decreto mencionado preveía la creación de una dársena de inactivos, este proyecto que tratamos hoy en su artículo 17 indica que “los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos y construcciones de cualquier naturaleza que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas deben ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados...”, lo que no dice, es cuál será la zona de traslado, debemos creer que será fijado por reglamentación o que la totalidad de los buques será removida y desguasada. Si es así ¿en qué plazo se concretará la remoción de todos los inactivos? El desmantelamiento de los buques se realizará por cuenta de terceros, como señala este proyecto de ley, si es así ¿quién controlará las licitaciones y los márgenes de ganancias de quienes realicen el trabajo, qué parte volverá al Estado de lo producido?

Lo importante, como aquí se ve, es dejar de improvisar, darle a la Corte Suprema de Justicia, que cuestiona la acción de la ACUMAR, las precisiones solicitadas. Precisamos a nosotros, los diputados que ya señalamos en su momento la falta de información seria sobre el tema. Cuando se creó la ACUMAR no se constituyó capital para el nuevo ente, no se fijó cronograma de obras y tampoco se nos informó el plan de inversión, hoy la ACUMAR funciona como una dependencia más de la secretaria de ambiente y desarrollo sustentable y no como un organismo suprajurisdiccional, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ya ha señalado la falta de claridad en la integración del organismo y la falta de precisiones sobre su financiamiento. Las acciones realizadas hasta la fecha tienen que ver sólo con acciones de la provincia o de la ciudad que actúan según sus propios cronogramas y no sobre la ACUMAR en conjunto.

En materia del saneamiento del Riachuelo lo que falta es voluntad política, ya que existen los recursos necesarios. Esto quedó demostrado claramente en la partida presupuestaria que la Secretaría tuvo asignada para el 2007 y su falta de ejecución, ya que Romina Picolotti, tuvo en el 2007, 66,6 millones de pesos para obras y gestión ambiental en la cuenca Matanza-Ria-

chuelo, y sólo utilizó 17,2 millones, es decir, el 26 % del total de la partida.

La ausencia de obras no es por la inexistencia de recursos como se ve, sino por incapacidad de gestión. En cuanto a la falta de control sobre las empresas contaminantes y demás, tampoco se han cumplido las metas. No puede seguir culpando a los privados si el Estado no controla. Normativa tampoco es lo que falta, ya que hay 55 normas ambientales y administrativas que pueden aplicarse en la cuenca Matanza-Riachuelo, lo señalábamos en oportunidad de presentar nuestro proyecto de creación de la autoridad de cuenca. Lo que debió haber hecho la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, además de enviar este proyecto que corrige los plazos para la remoción de inactivos abandonados es abocarse, inmediatamente de constituida la ACUMAR, a la formulación de un digesto ambiental que ordenara e hiciera más ágil el control sobre la normativa vigente.

Acompañamos este proyecto pero señalando que no compartimos el criterio con el cual el Ejecutivo maneja la ACUMAR, destacando que hasta ahora solo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la provincia han encarado distintas obras, y que las que le corresponden a la Nación aún no han sido iniciadas.

Acompañamos este proyecto pero exigimos a su vez que se le informe a este Congreso el plan de inversión y el cronograma de obras de la ACUMAR. Debemos conocer la rendición de cuentas por lo ejecutado tanto en cuanto a obras, saneamiento del espejo de agua, rehabilitación de las orillas, eliminación de basurales clandestinos, como también en cuanto a la construcción de infraestructura cloacal y de plantas depuradoras que aún no se han realizado. Tampoco se tiene información sobre la subsanación de la emergencia sanitaria que afecta a los habitantes más inmediatos de los márgenes del Riachuelo.

En definitiva, señor presidente, lo que no queda claro para este honorable cuerpo y para los ciudadanos es cuál es el plan para el saneamiento del Riachuelo, en qué plazo se concretará y por qué hasta ahora desde la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, sólo llegan sospechas por malversación de fondos (caso judicializado) y reprobaciones por parte de la Corte Suprema que sigue cuestionando las pocas acciones realizadas.

El momento de recuperación económica que estamos viviendo, es el indicado para empezar a resolver este problema histórico, desaprovecharlo es seguir condenando a los habitantes del sur de la Ciudad de Buenos Aires y del área metropolitana a la degradación y al peligro sanitario. Con la corrección al decreto 180 del año 99 que efectuamos a través de la sanción de esta ley estamos dando una herramienta legal más, pero esto de nada sirve si no se toma con urgencia y firmeza la decisión de comenzar a reparar el daño ambiental que afecta a casi cinco millones de argentinos.

14

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PAÍS

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se modifica la Ley de la Navegación

En mi condición de presidente de la Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, considero pertinente exponer en relación con el proyecto de ley venido en revisión del Senado de la Nación, por el cual se propicia una modificación de la Ley de Navegación 20.094, en el título II, capítulo I, sección segunda, “De las cosas náufragas en aguas jurisdiccionales”, y también se incorpora a dicho cuerpo normativa que establece previsiones específicas para su aplicación en la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo.

El proyecto tuvo su origen en una iniciativa del Poder Ejecutivo nacional ingresada al Honorable Senado de la Nación el 7 de agosto de 2007, que en un principio pretendía dictar una normativa específica para la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo para atender la problemática de embarcaciones inactivas y hundidas, manifestándose en sus fundamentos entre otros conceptos que:

“Más allá de las previsiones adoptadas por el legislador para la remoción de buques náufragos, la ley 20.094 carece de previsiones para la remoción por el Estado Nacional de buques a flote que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables o de la infraestructura portuaria.”

“Idéntico vacío normativo existe respecto de los buques inactivos con riesgo de hundimiento.”

“Tampoco existen prescripciones normativas específicas que permitan remover buques, artefactos navales o restos náufragos sobre los que pesan gravámenes, a fin de que estos últimos no sean óbice para lograr el mejoramiento de las vías navegables y el medio ambiente acuático en la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, compatibilizando los derechos de los particulares con los de la sociedad en su conjunto.”

Los propios fundamentos del Poder Ejecutivo influyeron para que se modificara sustancialmente la iniciativa original en el Honorable Senado de la Nación, pues con el activo concurso de diversas dependencias del Poder Ejecutivo Nacional –Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Prefectura Naval Argentina, entre otros–, se diseñó una modificación importante de la legislación de fondo, haciéndose eco el Poder Legislativo de las falencias señaladas con absoluta

contundencia en el mensaje de elevación de la iniciativa original.

Es así que verificada la situación que presenta la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo, si bien con menos gravedad se repite en todas las aguas jurisdiccionales, sean éstas fluviales, lacustres o marítimas en cuanto a la imposibilidad de disponer la remoción de embarcaciones hundidas o inactivas, con buen criterio se diseñó una modificación general que atendiera a esta situación y una normativa específica y transitoria pensada para la coyuntura de la cuenca hídrica en crisis.

La coyuntura y la situación de emergencia ambiental que vive la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo, constituyó una buena oportunidad para incorporar normas que incorporen al derecho de navegación provisiones en materia de preservación ambiental, cuyo objetivo no es un deber exclusivo del Estado sino que compete a la sociedad toda.

Conforme así ya desde hace bastante tiempo se calificaba como de “Urgente. Impostergable. Indeclinable. Imperiosa”, diario *Clarín*, artículo del 27 de julio de 2001, del periodista Gabriel Giubellin, la necesidad de limpiar la cuenca Matanza-Riachuelo, y en ese entonces se daba cuenta de que en julio de 2001 se estaban reflotando para su posterior desguace diversas embarcaciones hundidas en la Vuelta de Rocha, no menos cierto es que pese a los avances producidos, a la fecha todavía existen embarcaciones que no pueden ser removidas por falta de previsión legal en la materia.

Por eso, no cabe menos que coincidir con las expresiones del miembro informante del Honorable Senado de la Nación, en cuanto a la trascendencia de la norma en tratamiento, pues la misma dotará de aptitud jurídica a la autoridad de aplicación –la Prefectura Naval Argentina– para modificar la postal de la desidia que hoy viste el paisaje de muchos puertos y vías navegables del país, con embarcaciones inactivas y abandonadas, en pésimo estado de conservación y que en lo esencial constituyen un peligro real o potencial para degradar el ambiente.

A la trascendencia del proyecto que le atribuía el Honorable Senado, se le agrega la necesidad y urgencia que le atribuyó el Poder Ejecutivo nacional al incluir esta iniciativa en el período de sesiones extraordinarias, y claro está hemos coincidido la totalidad de los legisladores que hemos actuado en las comisiones que le dieron trámite y que representan a todos los bloques parlamentarios, que la iniciativa es por demás beneficiosa y pertinente.

Ahora bien, en este marco, lo primero que debemos interrogarnos los legisladores, es ¿si es competente el Congreso de la Nación para legislar en esta materia?, y la respuesta es contundente, en orden a que expresamente el constituyente delegó esta potestad al Congreso y estableció el artículo 75, inciso 10, de la Constitución Nacional, en el que se determina que corresponde al Congreso “reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, habilitar los puertos que considere

convenientes, y crear o suprimir aduanas”, asimismo, también vemos que indubitadamente existe suficiente potestad legislativa en orden a la previsión contenida en el artículo 75, inciso 12, de la Constitución en lo que hace al dictado del “código comercial”.

La Ley de Navegación, que técnicamente es un decreto ley dictado a comienzos del año 1973, es una ley especial que se encuentra incorporada al Código de Comercio de la República Argentina, en reemplazo del libro III del Código de Comercio de 1859 que regulaba la materia “de la navegación y del tráfico por agua”, con normas que databan de la época anterior al vapor, decididamente es una sabia ley que incorporó los principios fundamentales que informan el derecho de la navegación y que tienen por origen las convenciones internacionales sobre el derecho marítimo, pero que por la fecha de su dictado no incorporó una materia que hoy resulta absolutamente prioritaria, como es la “ambiental” y que a comienzos de la década del 70 veía sus orígenes como disciplina jurídica.

Cuando se dictó la Ley de Navegación, era incipiente el concepto de derecho ambiental, pero ante las consecuencias de derrames petroleros como los del “Torrey Canyon” en 1967 en las costas de Inglaterra, el “Amoco Cádiz” en 1978 en las costas de Francia y el “Exxon Valdez” en 1989 en Alaska –entre otros desastres– se verifica la necesidad, de incorporar institutos en materia de protección ambiental en la legislación específica. Destaco que el primer antecedente en la materia está dado por la Conferencia de Bruselas de 1969 sobre “contaminación de las aguas y costas”, lo cual originó las convenciones de 1969 y 1971 y los protocolos de 1984 en la materia.

El derecho de la navegación que constituyó una de las primeras materias de regulación jurídica de la humanidad, con precedentes que se remontan hasta el mismísimo Código de Hammurabi, tiene sus pilares en los dos elementos que interactúan con el hombre, el buque al que podemos definir como una construcción flotante destinada a navegar por agua y el otro pilar está constituido por los espacios acuáticos (fluviales, lacustres o marítimos), y justamente en relación con estas dos materias radica la norma en tratamiento en donde se incorporan provisiones concretas en materia de preservación ambiental.

Es así que adentrándonos en el presente proyecto, vemos que de la solución específica al problema de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo, se pasó a modificar un aspecto de la ley que no contemplaba la situación de los buques inactivos y de los buques hundidos que no representaban un obstáculo para la navegación.

Es dable tener presente que la ley 20.094 sólo contemplaba la situación de los buques y/o aeronaves hundidos o varados que constituyeran un obstáculo o peligro para la navegación, no existiendo previsión legal con relación a:

–Los buques a flote inactivos, considerando como tales a aquellos que permanezcan sin efectuar operacio-

nes propias de su naturaleza, destino y características y que no estén armados ni tripulados conforme al tipo de navegación para el cual estuvieren habilitados.

–También a aquellos buques que por su situación claramente se verifica su no utilización en orden a los fines para los cuales fueron construidos.

–Y aquellos riesgosos.

Conforme lo expuesto precedentemente, en la norma proyectada se prevé que tales artefactos –al igual que los hundidos y/o varados–, podrán ser removidos y hasta desguazados, siempre y cuando:

a) Constituyan obstáculo o peligro para la navegación;

b) Constituyan obstáculo o peligro para las operaciones portuarias;

c) Constituyan un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente o de las vías navegables;

d) Constituyan un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

Ahora bien, el procedimiento administrativo estará a cargo de la Prefectura Naval Argentina, que por razones de especificidad deberá administrativamente determinar la situación de inactivo del buque, artefacto naval, aeronave, sus restos náufragos u objeto o construcciones que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas y en función de ello y del peligro u obstáculo real o potencial, ya sea a la navegación, operación portuaria, preservación del medio ambiente o vías navegables o entorpecimiento del libre escurrimiento de las aguas, y en su caso procederá a:

–Intimar de extracción o remoción al propietario por un plazo no inferior a dos (2) meses ni superior a cinco (5) meses, plazo éste en el que el propietario tiene el deber de así hacerlo y la posibilidad de abandonar el buque a favor del Estado y así limitar la responsabilidad por los gastos.

–En caso de desconocimiento del propietario cuando el buque fuere de bandera nacional, se intimará mediante publicación de edictos por el Boletín Oficial y en el diario de mayor circulación en el lugar donde se encontrare el buque, y si fuere de bandera extranjera también se notificará al consulado que tenga a cargo la representación de los intereses del Estado de la bandera de la embarcación.

Ante el incumplimiento, la autoridad marítima procederá de oficio y en función de ello la ley determina:

a) Que el buque, artefacto naval o aeronave, sus restos náufragos u objetos o construcciones, se consideran que han sido abandonados a favor del Estado nacional, realizándose las correspondientes anotaciones de la transmisión de dominio;

b) La Prefectura Naval Argentina por medios propios o mediante licitación si fuera necesario, deberá llevar adelante las operaciones de extracción, demolición, desguace, remoción o traslado del buque;

c) También el nuevo artículo 19 de la ley prevé que los buques, artefactos navales o aeronaves o sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que hubieren pasado al dominio del Estado nacional, pueden ser ofrecidos a la venta mediante licitación pública por la autoridad marítima, o ser destinados conforme lo determine el Poder Ejecutivo nacional.

También la norma contempla una excepción al principio general, ello en el supuesto que el buque, artefacto naval o aeronave constituya un obstáculo o peligro insalvable para la navegación marítima o fluvial o un peligro inminente o potencial insalvable para la preservación del medio ambiente, o impedimento insalvable para el escurrimiento de las aguas, en cuyo caso previa resolución fundada de la autoridad marítima, se procederá de oficio a la extracción, remoción, traslado, desguace o demolición.

Atendiendo a una realidad muy usual en cuanto a la existencia de medidas cautelares dispuestas por magistrados de diversas jurisdicciones que intervienen en causas judiciales en las que directa o indirectamente esté involucrado el buque del que se trate, el nuevo artículo 24 proyecta que aunque existan medidas judiciales, cautelares y/o gravámenes inscriptos y/o interdicciones de navegar inscriptas en el Registro Nacional de Buques, ello no será impedimento de las operaciones de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado, demolición o desguace definitivo, disponiéndose que se deberá informar al magistrado interviniente y a los legítimos interesados de las operaciones que se deban llevar a cabo. Asimismo, se prevé una específica posibilidad de suspensión de las operaciones, para la producción de alguna prueba judicial pendiente, pero por un plazo muy breve que no desnaturalice la finalidad de la norma. También, en caso que la medida judicial o gravamen tuviera una finalidad de aseguramiento de un derecho patrimonial, subsistirán los mismos, pero no ya sobre el bien sino sobre el producido del mismo en orden a su realización.

Por último, en el caso de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo, se implementan normas especiales, disponiéndose que en el procedimiento administrativo se le debe dar participación a la autoridad de cuenca creada por la ley 26.168 y el producido de lo obtenido por las tareas puede ser utilizado para las acciones previstas en el plan integral de saneamiento ambiental de la cuenca.

Para concluir, y a los fines que se pueda dimensionar la trascendencia de la norma en tratamiento así como su imperiosa necesidad, de informaciones recopiladas de la Prefectura Naval Argentina, podemos afirmar en condición de buques inactivos en el Riachuelo hay 28, en la dársena del Este 11 y 1 en la dársena Sur, por lo que los buques inactivos ascienden a un total de 40. En el resto del país hay 441 buques inactivos, de entre los cuales en el puerto de Buenos Aires hay 131 y en Bahía Blanca 22.

En cuanto a los buques hundidos que no constituyen un obstáculo a la navegación, pero que eventualmente tienen la aptitud de ser un peligro potencial para el ambiente y el escurrimiento de las aguas según el caso, hay en el país un total de 1213 embarcaciones, y entre los lugares que registran más buques hundidos se encuentran el puerto de Buenos Aires con 141, Mar del Plata con 77, San Isidro con 67, La Plata con 48, Corrientes 27, Rosario 40, Formosa 14, Puerto Deseado 30 y Comodoro Rivadavia 18, entre otros.

Por último y para dimensionar la necesidad del presente proyecto de ley, podemos citar el caso del buque “Neptunia Mediterráneo”, que es de bandera brasilera, el que se encuentra fondeado en la bahía de Ushuaia y actualmente está sin tripulación ya que la empresa está en quiebra y tiene una guardia de Prefectura permanente, pues desde 2003 este buque portacontenedores tiene combustible y pese a estar inactivo no puede ser removido por la autoridad naval, constituyendo un peligro potencial de contaminación ante el factible hundimiento.

En suma, estamos sancionando una norma que atiene a una realidad objetiva y soluciona un vacío legal al no contemplar la legislación de fondo situaciones que hoy generan conflictos jurisdiccionales y que son motivo de reclamos desde diversos ámbitos, por lo que se solicita a los señores legisladores el acompañamiento a esta iniciativa.

15

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLANAS

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de las comisiones de Legislación General y de Acción Social y Salud Pública en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se establece un régimen de individualización de todo recién nacido y del binomio madre-hijo

El proyecto de ley que estamos tratando establece un régimen de individualización del binomio madre-hijo con el fin de asegurar el derecho a la identidad de las personas, desde el momento mismo del nacimiento brindando amplias seguridades jurídicas sobre el mismo.

Se establece un sistema de inscripción del nacimiento en el registro civil que implicará que este hecho realmente se produzca, y no como ocurre en la actualidad donde se emiten certificados de nacimiento, pero por distintas circunstancias el bebé no se inscribe formalmente.

La norma en estudio tiene un objeto fundamental, según surge de los prescrito en el artículo 1º y que refiere a la individualización del recién nacido y del binomio madre-hijo a fin de que se garantice el derecho a la identidad de todas las personas desde el nacimiento y a los efectos de la inscripción del mismo.

Vale decir tiene dos objetivos claros: la individualización de las partes, y la inscripción del nacimiento, a ello apunta claramente la norma.

Cuando el nacimiento del bebé sucediera en una clínica u hospital se crea un procedimiento que tiende a brindar amplias garantías y que consiste en la colocación de una pulsera en el cuerpo de la madre –la ley establece que el lugar debería ser preferentemente la muñeca– y dos pulseras más, una en el tobillo y la otra en la muñeca del recién nacido.

Los elementos colocados tendrán un cierre invisible y estarán individualizados con un código que será igual. Este código deberá figurar necesariamente en la historia clínica del recién nacido y de la madre, en el certificado médico de nacimiento y en el libro de partos del establecimiento asistencial donde se produjo el alumbramiento.

Si se hubieran producido varios nacimientos en el mismo momento y fueran de la misma madre, el procedimiento será exactamente igual al descripto.

El médico que hubiera atendido profesionalmente a la madre y al hijo, será el encargado de suscribir el certificado médico de nacimiento, el cual es la prueba del hecho en sí y de la identidad del recién nacido. El certificado médico será extendido en un formulario que se proveerá al efecto, el cual deberá cumplir una serie de requisitos que la norma enumera y que se relacionan a los datos no sólo de las personas y los profesionales intervinientes sino también, deberá figurar en el mismo los códigos de identificación que le han sido colocados a la madre y al bebe recién nacido.

La ley hace expresamente responsable de la individualización de la madre y del niño al médico u obstetra que intervino en el parto con lo cual aquél debe extremar todas las medidas de seguridad conducentes a que se cumplan rigurosamente con los controles y la inscripción que la ley taxativamente establece como obligación, recayendo en consecuencia en el profesional la responsabilidad penal y civil si ello no acontece o sucede un hecho extraño que tienda a desvirtuar lo que la ley ha establecido en su articulado.

Cuando se produjera el fallecimiento del recién nacido igualmente se debe cumplir con el procedimiento supra descrito, justamente para darle certeza jurídica a este hecho de haber nacido sin vida el menor o haber fallecido luego del alumbramiento y evitar maniobras como la declaración de muerte de un recién nacido, siendo que éste hecho nunca sucedió y así burlar la ley y proceder a la entrega a otros padres de los recién nacidos, o sea lo que se conoce vulgarmente como tráfico de bebés, que es lo que la ley tiende a evitar.

Cuando la madre y el menor se retiran del establecimiento médico se procede al retiro de los elementos de individualización que le han sido colocados, dejándose constancia en la historia clínica de este hecho incorporándose a la misma los elementos retirados.

Se prevé también un procedimiento especial para el caso que el nacimiento se hubiera producido fuera

de un establecimiento médico, debiendo las partes concurrir luego del alumbramiento a un centro asistencial para realizar todo el procedimiento descripto, caso contrario no podrá establecerse con certeza la individualización del binomio madre-hijo, vulnerando el objetivo perseguido por la ley.

La norma en estudio como se dijo tiende a evitar que se produzcan hechos aberrantes que suceden muy a menudo en el país, como ser el robo de bebés o las adopciones ilegales haciendo figurar el nacimiento de un bebé a nombre de una persona distinta a la de la madre, o bien la entrega de los niños a familias sustitutas, ya sea por consejo de personas que intervienen en el parto o por el pago de una suma de dinero que se entrega a la madre con la obligación de ésta de dar a su niño o niña a otra familia, anotándolo con el nombre y apellido de aquella y no de la verdadera madre.

Está claro que según la norma como hoy se conoce en día, estos hechos son muy fáciles de realizar atento a que no existe un control claro sobre estas situaciones. Según estadísticas brindadas existen más de 10.000 niñas y niños que en los últimos cinco años, han sido o robados o entregados a otras familias distintas de la madre, dándose estos hechos sobre todo en aquellos lugares alejados de los grandes centros urbanos y a veces en zonas de frontera, facilitando el tráfico internacional de recién nacidos que son sacados del país y llevados a otro territorio, no enterándose nunca la madre lo que ha sucedido realmente con su hijo.

Es un problema muy serio que aflige a todo el país, porque se producen hechos que deben ser desterrados definitivamente, adoptando métodos que brinden todas las seguridades al momento en que se produce un nacimiento, y así mediante esta norma se tiende a brindar un espectro de obligaciones que deben ser cumplidos estrictamente por las clínicas y hospitales públicos, poniendo en cabeza de los médicos toda la responsabilidad respecto de la individualización de la madre y del hijo, y de la entrega efectiva a ésta de su niño recién nacido. La inscripción en el registro civil de la jurisdicción donde se ha producido el nacimiento será responsabilidad de los directivos del establecimiento asistencial, debiendo realizar ellos mismos los trámites para que ello sucede, y no como pasa en la actualidad que son los padres los encargados de realizar la inscripción, otro elemento que tiende a desvirtuar la seguridad jurídica que debe existir en la anotación en el registro correspondiente del recién nacido.

Sin duda alguna la norma en estudio es un avance significativo que tiende a desterrar definitivamente el flagelo del robo y tráfico de bebés, de la entrega a familias sustitutas o violación a la ley de adopción, brindando seguridades jurídicas en el nacimiento del niño, y poniendo en cabeza de otros las responsabilidades para que la ley cumpla el objetivo propuesto, es un gran avance que celebramos y acompañamos estando seguros de que este procedimiento tenderá a terminar con la comisión de delitos tan aberrantes como

puede ser el privar a la madre legítima de su amado y añorado hijo.

16

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA BULLRICH

Opinión de la señora diputada acerca del dictamen de las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de fundar mi disidencia parcial respecto del proyecto de ley 275-S.-2006, remitido por el Poder Ejecutivo nacional que cuenta con sanción del Senado, y que tiene por objeto la creación de la marca colectiva.

a) En primer término deseo transmitir en forma muy sintética el estado actual del mercado de trabajo informal en la economía argentina.

El mercado de trabajo argentino posee una segmentación estructural, que viene tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta.

Por el lado de la demanda generada por la estructura productiva, la segmentación viene dada por disparidades muy fuertes en la organización empresarial y en los niveles de productividad obtenidos.

La estructura productiva en el país tiene diferentes niveles de modernidad: existe un núcleo central y una periferia y eso se traslada al mercado de trabajo.

En el mercado de trabajo hay un núcleo central, estable y protegido que tiende a insertarse en los niveles de la estructura productiva de mayor productividad, de mayor modernidad y hay una periferia que es esencialmente inestable, no protegida donde predomina la ilegalidad en las relaciones laborales y en el que las diferencias son muy marcadas.

La informalidad penetra casi todos los sectores de actividad. No resulta sorprendente que tenga un peso muy fuerte en la construcción (75 %) donde una buena parte de la actividad es no empresarial (refacciones menores en hogares) o es efectuada por pequeños subcontratistas semiempresariales, muchas veces familiares. Tampoco sorprende la alta informalidad en los servicios personales (59 %) y el comercio (41 %) donde hay una mayoría de pequeñas unidades familiares, con frecuencia sin capacidad de acumulación: en los restaurantes y hoteles (44 %) o el transporte (39 %) donde es muy elevada proporción de microempresarios.

Lo llamativo, sin embargo, es que también es extendida en un sector transable como la industria. Uno de cada tres empleos industriales es informal. A diferencia de las economías más competitivas, en la Argentina sólo el 44 % de los ocupados en la industria es un asalariado registrado.

La alta extensión de la informalidad está asociada con la fragmentación de la estructura productiva. Casi la mitad de los ocupados trabaja en unidades de hasta 5 personas, en su mayoría de productividad muy baja, o en hogares particulares. En las microempresas, el 62 % de los asalariados estables son no registrados: a éstos hay que añadir los trabajadores informales intermitentes, muchos de los cuales trabajan para ellas, que cuentan por 26 % de los ocupados en este estrato de tamaño;

b) En segundo término, deseo manifestar mi adhesión a cualquier iniciativa que tenga por objeto la necesaria inclusión de los sectores vulnerables. En ese sentido, apoyo el espíritu de dicho proyecto sancionado por el Senado.

No obstante ello, y a fin de contribuir a la claridad, concisión, y precisión de cualquier normativa, en esta materia, es fundamental definir adecuadamente aquello que se quiere legislar.

Es por ello, que propongo denominar la llamada marca colectiva, como marca social, toda vez que mantener la denominación sancionada por la Honorable Cámara de Senadores conlleva a posibles malentendidos e impide la inserción armónica del ordenamiento legal argentino en el derecho internacional, ya que el Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial al que se adhirió nuestro país clasifica como “marcas colectivas” a las que representan a un sector productivo que se define por su identidad colectiva o por su pertenencia geográfica.

El uso de la terminología de marca colectiva crearía confusiones innecesarias en el marco de las actividades de exportación, ya que para el sistema económico-comercial mundial, el término “marca colectiva” significa una cosa muy distinta a la que se propone en el actual proyecto de ley.

El mencionado convenio es muy claro cuando define que se aceptará como “marca colectiva”, al sostener que: “Los países de la Unión se comprometen a admitir el depósito y a proteger las marcas colectivas pertenecientes a colectividades cuya existencia no sea contraria a la ley del país de origen, incluso si estas colectividades no poseen un establecimiento industrial o comercial. Cada país decidirá sobre las condiciones particulares bajo las cuales una marca colectiva ha de ser protegida y podrá rehusar la protección si esta marca es contraria al interés público. Sin embargo, la protección de estas marcas no podrá ser rehusada a ninguna colectividad cuya existencia no sea contraria a la ley del país de origen, por el motivo de que no esté establecida en el país donde la protección se reclama o de que no se haya constituido conforme a la legislación del país”.

¿Cómo entienden los países europeos el concepto de “marca colectiva”? Tomemos como ejemplo la legislación española, que en su ley de regulación de marcas del año 2001 sostiene: “Sólo podrán solicitar marcas colectivas las asociaciones de productores, fabricantes,

comerciantes o prestadores de servicios que tengan capacidad jurídica, así como las personas jurídicas de derecho público. Podrán registrarse como marcas colectivas los signos o indicaciones que puedan servir en el comercio para señalar la procedencia geográfica de los productos o de los servicios”.

De acuerdo a lo manifestado anteriormente, deberíamos sopesar la posible discriminación que podrían tener los productos argentinos si la marca colectiva se malinterpreta en el comercio internacional, provocando el rechazo de los productos argentinos que no se adapten a las normativas comerciales internacionales. Considero que el uso de “marca social” en vez de “marca colectiva” evitará conflictos comerciales con la comunidad internacional que puedan perjudicar a los mitos emprendedores nacionales;

c) En tercer término, corresponde tomar nota de la arbitrariedad del artículo 10 el que en su texto dice:

Artículo 10. – La oposición que se deduzca en cada clase de la marca colectiva solicitada, abonará el doble del arancel fijado por ese concepto para la marca singular.

Dicha arbitrariedad consiste en la imposición del pago del doble arancel a todos aquellos que presenten oposición a una Marca Colectiva (Marca Social).

Una manera de subsanar la disparidad introducida por la norma proyectada consistiría en ampliar la excepción del pago del doble arancel a las pymes, de esta manera incorporaríamos al beneficio a las pequeñas y medianas empresas, base de toda economía social que pretende incluir a sectores informales;

d) Por último, considero apropiado que esta honorable Cámara debata proyectos y legisle una nueva figura asociativa que contribuya a mejorar las condiciones de protección legal del trabajo, de aquellos sectores sociales que se han visto expuestos los últimos años a transitar el mercado de trabajo informal.

Resulta necesario desarrollar nuevos métodos de creación de empleo, fomentando a la vez, la participación de los trabajadores en la empresa y el dinamismo de dichas relaciones, de acuerdo con el mandato recogido por el artículo 14 bis de la Constitución Nacional.

Dicha intención debe plasmarse, a través de una figura asociativa específica que permita otorgar una cobertura jurídica sin desvirtuar la verdadera naturaleza de las relaciones laborales, es decir la preservación de las relaciones laborales de carácter dependiente.

La mencionada figura asociativa puede ser la “sociedad laboral”, definida como aquella sociedad de cualquier tipo, en la que la mayoría del capital social sea de propiedad de los trabajadores que presten en ella servicios retribuidos en forma personal y directa y cuya relación laboral se establezca por tiempo indeterminado.

La calificación de sociedad laboral podrá ser obtenida por toda aquella persona jurídica en la que el número de horas trabajadas por los trabajadores contratados por

tiempo determinado o indeterminado que no revistan la calidad de socios, no supere el quince por ciento (15%) del total de las horas año trabajadas por los socios.

El derecho societario tiene la vieja división entre capital y trabajo. De alguna manera sólo se puede tener una sociedad anónima o una SRL si se tiene capital físico, pero en nuestra realidad social y nuestra realidad globalizada el derecho societario se ha quedado congelado en la sociedad industrial, no se ha modernizado, y hoy existen diversas formas de trabajo y de producción que no pueden encuadrarse en las viejas categorías. La sociedad laboral es también la forma de lograr que el derecho societario llegue a todos los sectores de la Argentina y no sólo a los dueños de capital. La nueva figura jurídica de sociedad laboral a la que me refiero y sobre la que les pediré oportunamente acompañen mi propuesta legislativa para que sea ley.

Por los motivos expuestos, expreso mi disidencia parcial respecto a los artículos primero y décimo del proyecto sancionado por la Honorable Cámara de Senadores.

17

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA FEIN

Opinión de la señora diputada acerca del dictamen de las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social

El proyecto en análisis tiene por objeto la creación de las denominadas marcas colectivas.

El instituto tiene como principal objetivo la identificación de productos o servicios elaborados o prestados por formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social.

Consideramos que el proyecto proporciona un significativo avance en la materia, permitiendo la registración de marcas a los efectores de desarrollo local ya reconocidos por el decreto 189/2004. Sin embargo, nos preocupa en el mismo sentido de lo dicho por el diputado Lozano, que restringir el uso de la marca colectiva a los emprendimientos inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Social, no contempla la mayoría de los emprendimientos asociativos, habría que tener en cuenta los registros y habilitaciones de emprendimientos sociales de los municipios y comunas.

Reconocemos la importancia del proyecto ya que contribuye al apoyo de acciones que ya se vienen desarrollando conjuntamente por entidades públicas y la comunidad.

Podemos citar como ejemplo las experiencias llevadas a cabo en la ciudad de Rosario coordinadas por el municipio a partir del año 2001, como consecuencias de la crisis.

La falta de empleo, y como correlato la falta de cobertura social de más rosarinos/as llevó al municipio a asumir un mayor protagonismo en las políticas sociales y en el desarrollo económico local.

Para atender esta situación, la Secretaría de Promoción Social, desde la Subsecretaría de Economía Solidaria, implementó el Programa de Agricultura Urbana (PAU), para la integración social los grupos familiares vulnerables de la ciudad de Rosario.

Desde su implementación, este programa ha logrado consolidar una red productiva de 10.000 familias desocupadas.

Posteriormente, se promovieron las agroindustrias sociales urbanas con el objetivo de crear, desarrollar y promocionar modelos de empresa social de producción y transformación de alimentos obtenidos de emprendimientos de agricultura urbana, gestionadas por familias o grupos comunitarios.

Las agroindustrias sociales urbanas enfrentan los problemas del modelo económico aprovechando la tendencia del mercado de ofrecer productos procesados en cantidades cada vez mayores, dando al pequeño productor y a su familia las condiciones que le permitan producir, industrializar y comercializar sus productos, garantizándoles empleo, renta y vida digna.

Con el nuevo marco jurídico que ofrece una ley de marcas colectivas, se permitirá a estos productores gozar de un signo con características propias que permita distinguir sus productos de aquellos que pertenecen los demás actores del mercado, por su origen, calidad, modo de producción o fabricación.

En el mismo sentido que lo manifestado por el diputado Flores nos preocupa la articulación de esta ley con las leyes internacionales que regulan “marca colectiva”. En el caso puntual del proyecto de ley que estamos tratando se circunscribe a los “efectores sociales”, cuyo monto máximo de ganancia anual es de \$ 12.000, consideramos que ello limita el crecimiento del emprendimiento social en detrimento del asociativismo, que promueve la marca colectiva en el mundo.

Microemprendimientos y Economía Social en el marco de una gestión sostenible es cada vez más reconocido por las ciudades, las regiones y las organizaciones internacionales y nacionales que actúan en ella como una estrategia de lucha contra la pobreza, la promoción del asociativismo y condiciones dignas de trabajo.

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA
DIPUTADA GARCÍA (S. R.)

**Opinión de la señora diputada acerca
del dictamen de las comisiones de Industria
y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley
en revisión por el que se crea la marca colectiva
para identificar productos y/o servicios elaborados
o prestados por las formas asociativas destinadas
al desarrollo de la economía social**

En primer lugar, voy a hacer algunas consideraciones respecto a este proyecto de ley que, debo decir, me parece una herramienta útil, siempre y cuando sea bien implementada para el desarrollo económico y productivo de sectores que realmente lo necesitan.

Puntualmente, me voy a referir a algunos artículos que, creo, deben ser reconsiderados para mejorar el alcance y espíritu de la norma.

Al respecto, entiendo conveniente rever el artículo 2, del proyecto en cuestión, en lo que hace a los sujetos pasibles de obtener la titularidad de una marca colectiva.

El mencionado artículo dice: “Sólo podrán solicitar y ser titular de la misma un solo agrupamiento constituido por productores y/o prestadores de servicios inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social creado por el decreto del Poder Ejecutivo nacional 189/2004”.

Este artículo determina cuáles son los sujetos y cuáles son los requisitos necesarios para poder convertirse en titulares de una marca colectiva y usufructuar los beneficios que ello conlleva. La referencia que realiza al decreto 189/2004 obliga, por cierto, a dejar a un lado a las “personas físicas en condiciones de vulnerabilidad social” ya que en este caso hablamos de marca colectiva, por tanto con pluralidad de sujetos. Sin embargo, creo que es necesario reconsiderar dicho artículo en lo que respecta a las cooperativas.

La resolución 762/05 del Ministerio de Desarrollo Social, en su artículo 8º, contemplaba la posibilidad que Cooperativas de Trabajo, integradas en su totalidad por efectores, puedan registrarse como tal en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social. Luego, la resolución 1.152/2006 modifica ésta en varios artículos –entre ellos el 8º– disponiendo, entre otras cosas, la permisión como excepción a que las cooperativas tengan un socio cada 10, y en un máximo de 5, a una persona que no reuniera los requisitos de un effector.

Me parece conveniente incorporar a las cooperativas como sujetos pasibles de titularidad de la marca, habida cuenta de que existe ya un reconocimiento desde el ministerio, a través de sus resoluciones, que reglamenta las características que debe tener. Además, no existe razón para privar a dichas asociaciones de los beneficios que ofrece el proyecto en cuestión, fundamentalmente en sus artículos 14, 15 y 16.

Es cierto que la figura de la cooperativa es, quizás, la más vulnerable a la utilización distorsionada por alguna

persona, teniendo en cuenta la permisión como excepción que determina la resolución 1.152/06 respecto a la composición. Sucede que el proyecto de ley que estamos tratando ata directamente, en cuanto a requisitos, al decreto 189/2004 y, por ende, a la voluntad ministerial. Lo ideal hubiera sido, por cierto, tener el tiempo necesario para, vía comisión, poder consensuar mejores mecanismos que impidan los posibles abusos.

Aun así, la cooperativa es un instrumento que no puede quedar imposibilitado de utilizar la marca colectiva.

Por eso, propongo la siguiente modificación:

Artículo 2º – “Sólo podrá solicitar y ser titular de la misma una sola cooperativa o un solo agrupamiento constituido por productores y/o prestadores de servicios inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social creado por el decreto del Poder Ejecutivo nacional 189/2004”.

Asimismo, creo conveniente incorporar un artículo. Como todos sabemos, en este tipo de cuestiones es preciso maximizar, en cuanto se pueda, los mecanismos de control y transparencia. El acceso a la información es el elemento primario, el punto de partida para ejercer el seguimiento y control a través de los distintos poderes del Estado, las organizaciones intermedias y los mismos interesados. Por esto propongo la incorporación del artículo 2º bis con el siguiente texto:

“La autoridad de aplicación deberá publicar en Internet la nómina de cooperativas o agrupamientos de productores y/o prestadores de servicios a los cuales se les registró una marca colectiva. Dicha publicación contendrá, como mínimo, la información requerida en los incisos a), b), c) y d) del artículo 6º de la presente ley.”

Respecto al artículo 5º del presente proyecto, que dice “juntamente con la solicitud de registro o de transferencia se deberá acompañar el acta de constitución del agrupamiento, el certificado de effector de economía social y el reglamento de uso”.

Puntualmente me voy a referir a la “transferencia de la marca”.

Es fundamental garantizar el desarrollo productivo y económico de los agrupamientos titulares de la marca colectiva, y es preciso no dilapidar el esfuerzo acumulado por el Estado y los trabajadores en el posicionamiento de la misma. Por tanto, encontrar un mecanismo que facilite la continuidad en el tiempo es una imperiosa necesidad.

En el mismo sentido protectorio del esfuerzo del Estado y los trabajadores, y en pos de garantizar genuinamente el desarrollo de los más perjudicados por el mercado, es que también deben encontrarse mecanismos que eviten el aprovechamiento injustificado por parte de otros actores económicos que, sin mucho esfuerzo, obtendrían una marca creada para otro fin que no es precisamente la especulación comercial.

Por tanto, y si bien entiendo que es éste el sentido del proyecto en cuestión, creo que la redacción puede dar lugar a interpretaciones erróneas que no vale la pena, ni siquiera, tener que debatir en el futuro.

Muchas veces, en virtud de evitar el abuso o el aprovechamiento injustificado por parte de los más poderosos, se tiende a prohibir. Creo que no es la solución pues la prohibición de transferencia de la marca colectiva daría como resultado la imposibilidad de acumular y transmitir el progreso generado legítimamente.

Por otra parte, no tomar las precauciones del caso daría la posibilidad al aprovechamiento que mencionaba con anterioridad.

Por tanto, para que no haya errores de interpretación, evitando así el abuso y garantizando la continuidad de la marca, propongo que el artículo 5° quede redactado del siguiente modo:

“Juntamente con la solicitud de registro o de transferencia se deberá acompañar el acta de constitución del agrupamiento y/o cooperativa, el certificado de efector de economía social y el reglamento de uso. La transferencia sólo podrá ser realizada entre agrupamientos constituidos por productores y/o prestadores de servicios que cumplan con los requisitos del artículo 2 de la presente ley.”

19

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO OBIGLIO

Fundamentos del voto negativo del bloque del señor diputado al dictamen de las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social

El presente proyecto merece las siguientes críticas, que si fueran tenidas en cuenta en su redacción, considero podrían contribuir a lograr una ley con mayor y mejor alcance para nuestros ciudadanos.

1. Solamente se autoriza a ser titular de una marca colectiva a los agrupamientos de productores inscriptos en el Registro Nacional de Efectores.

Por efectores se entiende a las personas económicamente vulnerables que realicen una actividad económica de producción, que contribuya al desarrollo local y a la economía social (conforme definición del Ministerio de Desarrollo Social).

Con lo cual, este enfoque hacia un pequeño grupo de actores de las economías regionales, excluye otro tipo de asociaciones, cooperativas y pequeños empresarios, que sin tener un certificado de efector, también impulsan las economías regionales, y con esta redacción no pueden acceder a una marca colectiva. Esto implica una discriminación para aquellas cooperativas y asociaciones de pequeños empresarios que no sean considerados “económicamente vulnerables”, o sea, que no estén registradas como “efectores”.

Con lo cual se las excluye innecesariamente de la facultad de solicitar y obtener una marca colectiva.

Por ello, apoyamos la idea general, pero creemos que ella es imperfecta por excluir de la normativa a este tipo de pequeños empresarios.

2. Segunda crítica.

Indicaré dos cuestiones referidas a la reglamentación del uso común de la marca, que consideramos deberían ser corregidas por el decreto reglamentario de la norma:

–En primer lugar, no se permite que la organización asociativa establezca otros requisitos para el uso y explotación de la marca. No entendemos esto. Creemos que los titulares de la marca colectiva son los primeros interesados en regular sus relaciones.

Con lo cual se les debería dar libertad para ello.

–En segundo lugar, se da al funcionario registral la posibilidad de aumentar los requisitos para la inscripción de la marca, sin establecerse criterios objetivos para ello.

Creemos que esto puede derivar en abusos y discriminaciones, y consideramos que hubiera sido preferible establecer criterios objetivos que limiten los criterios personales de los funcionarios registrales.

3. La tercera crítica que efectuaré se refiere al procedimiento de inscripción.

Aquí hay dos temas:

–Uno de ellos es la facultad que se otorga a la administración de conceder la marca en más clases que las solicitadas por el interesado. No compartimos esto. El interesado es quien mejor sabe en que clase quiere registrar su marca.

No entendemos el objetivo de la norma cuestionada, y en todo caso creemos que es una facultad desmedida en manos de la administración.

–El segundo punto se refiere a la facultad que se da al INPI para resolver las oposiciones a pedidos de registraciones.

En el sistema marcario ello es resuelto por acuerdo de partes o por la justicia federal.

Creemos que no es buena esta distinción de procedimientos y consideramos que sería lógico establecer lo mismo para todo tipo de marcas, sean colectivas o no.

4. Para terminar me voy a referir a la última observación que nuestro bloque tiene para este proyecto.

El artículo 9° establece aranceles diferenciados para las oposiciones que se deduzcan a las marcas colectivas.

Creemos que quienes son titulares de un derecho, no pueden ver gravado su ejercicio según el sujeto que tengan enfrente. Es arbitrario disponer que aquellos que se opongan a la registración de una marca colectiva deban pagar un arancel más elevado que para las oposiciones a otro tipo de marcas.

Si el Estado desea proteger adicionalmente a los titulares de marcas colectivas, la forma de hacerlo será eximirlos de aranceles de inscripción, o de oposición,

pero no entendemos qué tipo de beneficio se les genera por imponer aranceles más altos a los terceros titulares de otras marcas.

Es por todo esto que solicitamos que al momento de votar se deje constancia del voto negativo de mi bloque respecto de los artículos 1º, 6º, 8º, 9º y 10.

20

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO WEST

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea la marca colectiva para identificar productos y/o servicios elaborados o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social

El presente proyecto, como dicen sus fundamentos, “incorpora el instituto de la marca colectiva a nuestro cuerpo normativo como herramienta complementaria de la economía social”.

En efecto, en el último trienio, el plan de economía social y desarrollo local implementado desde agosto de 2003 por el Ministerio de Desarrollo Social, constituyó la base de un sistema de apoyo a las iniciativas de desarrollo productivo y comunitario, enmarcados en procesos locales de inclusión social. El instrumento propuesto, complementario de la sancionada reciente Ley de Microcréditos, aspira con su sanción legal potenciar esta política de Estado.

Es así que con esta propuesta de ley venimos a auxiliar a un nuevo sujeto de la producción, los emprendedores sociales, que con su capacidad de trabajo y creatividad sortearon la crisis más profunda que atravesó nuestro país.

Son ellos que con su experiencia y saberes laborales, luego de quedar en la orfandad que provoca la desocupación, se nuclearon en torno de la producción solidaria que signa los emprendimientos grupales.

Allí invirtieron todo su bagaje organizativo y laboral aquellos que provenían de las prácticas tradicionales, sumándose muchos jóvenes que impedidos de haber transitado ese camino, encuentran un lugar donde volcar toda su potencialidad.

Es la historia de nuestro país, la que nos muestra cómo en otro momento histórico, la pequeña empresa familiar se afianzó y motorizó el mercado laboral convirtiéndose en muchos casos en empresas líderes.

Hoy es el momento del reconocimiento de los emprendimientos sociales, pues trascendiendo la economía de la subsistencia, están en condiciones de proyectarse como motorizador del mercado productivo y laboral.

En este sentido, la marca colectiva tiene por objeto atraer la atención del público por su origen de natura-

leza social, sistema de producción, o calidad del producto, apuntando a las características comunes de los servicios y productos de los miembros asociados. Este instituto, con algunas diferencias en cuanto a su contenido (el presente proyecto de marca colectiva hace hincapié en la economía social, en otros países tiene en cuenta factores regionales o turísticos), se encuentra legislado en algunos países como el caso de Italia, Perú, Cuba, Venezuela, Guatemala, Nicaragua y otros.

Este signo distintivo, adoptado por una entidad colectiva, brinda las siguientes ventajas:

–Se enfrenta al mercado en forma conjunta, obligándose a contar con una estrategia común.

–La marca es explotada y promocionada por varias personas.

–El uso común de una marca obliga a unificar calidad y características de los productos marcados.

–Usar una marca colectiva no impide utilizar marcas individuales o propias. En este sentido, como explica la autora del proyecto, “la creación de este instituto sirve como signo distintivo de los productos y servicios elaborados y/o prestados por las formas asociativas destinadas al desarrollo de la economía social.

Una federación o asociación de pequeños productores, que sea titular de marcas en representación de sus miembros, les permitirá beneficiarse de la reputación adquirida sobre la base de la procedencia común. La función de la marca colectiva es también informar al público acerca de ciertas características comunes del producto para el que se utiliza el signo distintivo. Su creación ayuda a la comercialización y proporciona un marco para la cooperación entre los productores locales, lo que la convertirá en un poderoso instrumento de la economía social”.

Es por ello, que la mercantilización de los servicios y productos ofrecidos, y su reconocimiento como marca colectiva, potenciará su consumo y operará como catalizador en la relación productor-consumidor ayudando a las economías sociales.

21

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ACUÑA

Fundamentos del apoyo del señor diputado al dictamen de mayoría de las comisiones de Legislación General y de Turismo en el proyecto de ley en revisión por el que se regulan los Sistemas Turísticos de Tiempo Compartido

Sin lugar a dudas es auspicioso que estemos dando un marco normativo que regule esta actividad, habida cuenta que existe un gran vacío legislativo en la materia, generando no sólo cuestiones altamente litigiosas sino además lagunas que el derecho no puede resolver con ecuanimidad; estas nuevas formas de dominio han sido tema de constante tratamiento por parte de

la doctrina especializada en la materia, debido a que a través de ellas se puso de manifiesto una situación tan complicada de resolución como es la de carecer de normas aplicables al caso y, consiguientemente, la aparición de un alejamiento del derecho con la realidad negocial que en la actualidad impera en el mundo.

Debo señalar que este tema bajo análisis ha sido bastante traumático, ha generado debates con opiniones muy diversas y fundamentalmente con un apuro injustificado.

No veo, señor presidente, la necesidad de sancionar esta ley en extraordinarias. Este es un tema muy complejo que amerita que sea tratado en ordinarias en donde todos los componentes de esta Cámara tengamos la oportunidad de realizar un sesudo y mesurado análisis, digo esto teniendo en cuenta que el 10 de diciembre de 2007 hubo una renovación del cuerpo y es lógico que no todos puedan interiorizarse en la temática. Era una buena oportunidad el haber analizado en ordinarias este proyecto de ley de la mano de todas las organizaciones no gubernamentales interesadas en la defensa de los derechos de todos los ciudadanos especialmente los consumidores que son los más desprotegidos en este caso.

Debo señalar a fin de que seamos memoriosos a la hora de votar que este proyecto fue muy conflictivo desde que ingresó en Diputados luego de pasar por las comisiones de Legislación General y de Turismo, llegó al recinto con numerosas disidencias y acusaciones de corrupción implícitas, incluidas. En recinto, y luego de un acalorado debate, se resolvió su vuelta a comisiones; cuando se realizó una reunión conjunta por este tema se dejó bien en claro que el oficialismo no quería modificar el proyecto que venía de Senado y, finalmente, no se pudo volver a dictaminar. Ahora caducó esa orden del día original y volvió a pasar por ambas comisiones el proyecto que viene en revisión del Senado; todo este badajo de argumentos parece que han sonado en campana de palo, pese a ello debemos encontrar soluciones que llenen el vacío legislativo al que hacía referencia para dotar de seguridad jurídica a este tipo de actividades. Lo cierto es que, al margen de las soluciones dadas, es una realidad ineludible que poco se ha avanzado en el afán de lograr el total consenso acerca de las mismas; tanto es así que solamente la primera preocupación nacida en el seno de la doctrina fue suficiente como para sembrar una división en ella. Dicha división se fundamentó en decidir sobre si estas figuras formaban parte de los llamados derechos reales, o bien, eran un tipo más de los llamados derechos personales, diferencia que desde su comienzo mismo es de singular importancia determinar, por cuanto son ampliamente conocidos los regímenes legales que el Código Civil posee para cada uno de ellos y, naturalmente, las consecuencias que derivarían según se los ubique en uno u otro tipo serían totalmente disímiles. A este respecto merece señalarse que el artículo 2.502 del Código Civil es terminante al establecer que los derechos reales sólo pueden ser creados por la ley, y que consecuentemente

solamente son los enumerados en el texto del artículo 2.503 del Código los derechos reales existentes en el derecho argentino. Incluso hacen mención a la segunda parte del primer artículo mencionado al decir que si por contrato, o disposición de última voluntad se constituyen otros derechos reales o se modificasen los que por el Código se reconocen, valdrán sólo como constitución de derechos personales, si como tales pudiesen valer. Es decir, con estas armas legales, parte de la doctrina concluye en determinar que el tiempo compartido es un nuevo derecho creditorio, sustentado en el ejercicio de la autonomía de la voluntad (artículo 1.197 C.C.), y con las limitaciones impuestas por el artículo 953 del mismo plexo normativo.

El surgimiento del tiempo compartido obedeció a la necesidad de lograr que las personas cuenten con espacios y lugares lo suficientemente aptos como para lograr un esparcimiento que supuestamente sería difícil de conseguir en otros ámbitos. Es decir, la posibilidad de contar con todos los servicios que este tiempo compartido asegura a sus usuarios le brinda una posición de prevalencia frente a las rutinarias vacaciones que hasta no hace muchos años las personas gozaban, sin mayores opciones, en el mercado turístico. De lo hasta dicho hasta aquí entiendo que no caben dudas que debemos considerar al tiempo compartido un derecho real, reconociendo la necesidad de legislarlo como tal, pero no aconsejar la creación de un derecho real autónomo y exclusivo para él; pero independientemente de la naturaleza jurídica que se le asigne al tiempo compartido, es una realidad indudable que hasta el día de hoy esta figura ha sido muy criticada en su funcionamiento porque ha dado lugar a la existencia de lo que llamamos cláusulas abusivas y es aquí donde nos encontramos que este proyecto que estamos discutiendo, si bien viene a llenar un vacío legislativo, creo que ha sido enfocado más bien del lado empresarial que del lado de los consumidores.

Deben hacerse algunas modificaciones y por ello es que voy a votar positivamente en general, porque entiendo la necesidad de regulación, y formalizar observaciones en particular, votando negativamente el título II, artículos 4° a 7°, porque son violatorios de las autonomías provinciales. El poder de policía es una facultad de las provincias y la Nación no puede inmiscuirse en cuestiones de derecho público provincial. Como he sostenido en reiteradas oportunidades, la Nación es un invento de las provincias, es creada, elegida y mantenida por el pueblo de las provincias; debe crearse el registro federal de tiempo compartido a fin de ejercer el respectivo contralor.

El gran maestro Spota nos explica que en estos contratos no hay libertad ni igualdad económica, pero sí jurídica. Una de las partes establece los términos del contrato, fija todas las cláusulas y la otra sólo tiene la alternativa de aceptar o no, sin poder formular una contraoferta; tal es el funcionamiento básico de los contratos de adhesión, y en el caso del tiempo compartido se da la existencia de cláusulas que desequilibran el

sinlagma básico contractual, lo cual permite denotar el poder económico del organizador del sistema. Por ello es que deben contemplarse modificaciones al proyecto original introduciendo en el capítulo de las definiciones al consorcio de multipropietarios, al que deberá dársele el carácter de persona jurídica a fin de no tener problemas o cuestiones de falta de legitimación a la hora de defender derechos de los consumidores, y esto es muy importante a la hora de formalizar la defensa en la determinación de las expensas y/o gastos comunes para no afectar el derecho de los consumidores al tener que estar obligados a pagar sumas exorbitantes que fijará un administrador in audita parte sin la consulta a los interesados y/o usuarios.

Además debe contemplarse la red de intercambio que debe quedar expresa en los contratos de adhesión a fin de que los potenciales compradores tengan toda la información y sepan qué tipo de intercambio de lugares vacacionales tendrán o podrá usufructuar todo a fin de evitar el fraude turístico. La industria de tiempo compartido ha sido ampliamente criticada e incluso ligada al fraude turístico, y existe la diferencia de cuál es la inversión de una propiedad vacacional con un empresa sólida y segura. A diferencia de los tradicionales alquileres, donde el usuario decide cada año sobre la base de la calidad y precio de los alojamientos, el tiempo compartido requiere que se haga un gran pago inicial. No obstante, este pago garantiza la mayor calidad de alojamiento turístico de por vida. Existen grandes dudas como si los compradores de tiempo compartido recobran alguna vez el dinero que han dado. Existen muchas quejas de que los propietarios tienen que regresar al mismo *resort* cada año, pero actualmente existen un par de empresas que permite a los propietarios de tiempo compartido intercambiar sus semanas en, literalmente, miles de *resorts* de alta calidad en todo el mundo; este deber de información debe estar contemplado. Otras quejas hacen referencia a las cuotas anuales de mantenimiento. Algunas críticas hablan de cuotas siempre al alza que hacen que los propietarios no puedan permitirse el mantener sus semanas debido a la presión financiera. Se debe reconocer, sin embargo, que una de las mayores ventajas de este producto es el hecho de que el tiempo compartido de vacaciones es una propiedad inmobiliaria.

Los desarrolladores de *resorts* compran terreno en un lugar y promueven un *resort*. En la actualidad venden a los clientes semanas traspasadas de propiedad inmobiliaria en un lugar específico, lo que significa que los clientes pueden hacer con las semanas que poseen lo que deseen. Esta flexibilidad incluye la posibilidad de alquilar semanas que no se utilizan o traspasarlas para cederlas a los amigos o familia. Como cualquier otro producto, el intercambio de tiempo compartido está sujeto a la ley de la oferta y la demanda, haciendo del mecanismo de intercambio un sistema justo. Por ejemplo, si posee un apartamento-estudio en temporada baja, es difícil que pueda intercambiarlo por una villa en temporada alta.

Otra restricción existente es que las grandes cadenas hoteleras no ofrecen este tipo de hospedaje en todas sus propiedades; sólo en destinos vacacionales de playa y naturaleza, obstaculizando el turismo de negocios y ciudades.

Debe, señor presidente, cumplirse con el artículo 42 de la Constitución Nacional que suele ser invocado en la etapa que hemos denominado “de promoción” de las operaciones de tiempo compartido, en el cual el consumidor no es otro que el cliente o el futuro usuario del inmueble o del complejo turístico afectado a la operativa quien, entre otros, goza del derecho “a una información adecuada y veraz”. Como ya se sabe, el sistema se promueve sobre una base contractual, precedida por lo general por una intensa publicidad, utilizando diversos medios, que incluyen la visita de “agentes” o “promotores” especializados en el “marketing” del producto, lo que hace necesario dar protección al futuro usuario, generalmente poco informado sobre las “intimididades” del sistema que pasa a integrar. Esta etapa incluye una modalidad nacida de la práctica negocial, cual es la firma de un primer documento, consistente en el formulario de “solicitud de reserva”, suscrito entre el interesado y el “agente comercializador”, como paso previo a la suscripción del contrato definitivo de cesión de derechos y reglamento de tiempo compartido. Deben aplicarse las disposiciones de la ley 24.240, de protección al consumidor, particularmente las contenidas en sus artículos 4º y 37. Debe quedar previsto en la ley que los contratos deben estar redactados en el idioma nacional y en caso de extranjeros con las traducciones correspondientes.

Señor presidente: éste es un gran avance y, como hombre ligado al derecho, me parece bueno que se cubra este vacío. No pueden los letrados sustraerse a una normativa que llena vacíos y que da la herramienta al poder jurisdiccional a que cuente con una norma, aunque haya que ajustarla más hacia los consumidores. Por ello es que reitero que votaré positivamente en general y negativamente el título II, artículos 4º a 7º, donde se debe dar la competencia a las provincias, toda vez que las normas que aplican no revisten el carácter de leyes federales, de acuerdo con el artículo 75, inciso 11, de la Constitución Nacional.

También sugiero crear el consorcio de multipropietarios dándole personería jurídica, contemplar el deber de información y si la empresa vendedora está adherida a una red de intercambio y qué tipo de intercambio son posibles. De esta forma estaremos cumpliendo con una nueva modalidad que potencia el turismo pero que debe también dar una tutela efectiva a los consumidores, toda vez que son éstos su engranaje principal. Esta es una respuesta a un nuevo escenario que nos enfrenta con cambios tecnológicos, científicos, políticos y socioeconómicos que, por cierto, se suceden a un ritmo vertiginoso y deben exigirnos una capacidad de respuesta mayor e inmediata y este proyecto de ley es un comienzo.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO AMENTA

**Modificaciones propuestas por el señor diputado
al dictamen de mayoría de las comisiones
de Legislación General y de Turismo
en el proyecto de ley en revisión
por el que se regulan los sistemas
turísticos de tiempo compartido**

Artículo 4°

Autoridad de aplicación nacional y local. La Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación o el organismo que en el futuro lo sustituya será la autoridad nacional de aplicación de la presente ley. Los gobiernos provinciales y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires actuarán como autoridades locales de aplicación ejerciendo el control y vigilancia sobre el cumplimiento de la presente ley y sus normas reglamentarias respecto a los hechos sometidos a su jurisdicción. Las provincias, en ejercicio de sus atribuciones, podrán delegar sus funciones en organismos de su dependencia o en los gobiernos municipales.

Artículo 5°

Facultades. La autoridades locales de aplicación, por sí o a través del organismo en que ellas deleguen, quedan facultadas a inspeccionar y verificar en el territorio de sus respectivas jurisdicciones, el cumplimiento de las normas que regulen el STTC, sin perjuicio de la aplicación de la ley 24.240, de defensa del consumidor y normas complementarias, a través de sus respectivas autoridades de aplicación. Para el desempeño de esa función podrán inspeccionar los libros y documentos de los responsables, levantar actas de comprobación de las infracciones, efectuar intimaciones, promover investigaciones, solicitar la documentación que considere necesaria, promover acciones judiciales, solicitar órdenes de allanamiento, requerir el auxilio de la fuerza pública y llevar adelante toda otra medida que sea necesaria a los fines del cumplimiento de la presente ley.

Artículo 7°

Denegatoria. La autoridad de aplicación deberá denegar el otorgamiento de habilitaciones a aquellas personas físicas que se encuentren comprendidas en los supuestos que se enumeran a continuación. Estos mismos supuestos en que se deberán denegar las habilitaciones regirán para el caso de aquellas personas jurídicas, que estén integradas, administradas, representadas, controladas o gerenciadas por:

- a) Quienes no puedan ejercer el comercio;
- b) Los fallidos por quiebra durante el período de inhabilitación dispuesto por la ley 24.522 y sus modificatorias;
- c) Los condenados con la accesoria de inhabilitación para ejercer cargos públicos; los condenados por hurto, robo, defraudación; cohecho, emisión de cheques sin

fondos y delitos contra la fe pública; los condenados por delitos cometidos en la constitución, funcionamiento y liquidación de sociedades. En todos los casos hasta después de cumplido el doble del plazo del término de la condena, aun cuando la misma hubiera quedado en suspenso, que nunca podrá ser inferior a cinco años ni superior a diez;

d) Los funcionarios de la administración pública cuyo desempeño se relacione con el objeto de la sociedad, hasta dos (2) años desde el cese de sus funciones.

Artículo 15, inciso p)

Indicación con caracteres destacados, de la facultad de arrepentimiento que se le confiere al usuario en el plazo de veinte (20) días para revocar su decisión de suscribir el contrato de tiempo el contrato de tiempo compartido, cuando no se hubiera celebrado previamente el precontrato o reserva de compra.

Artículo 18

Desistimiento. El futuro usuario tendrá el derecho de revocar su aceptación en el precontrato o reserva de compra de períodos vacacionales sin necesidad de expresión de causa, siempre que lo haga dentro de los veinte (20) días de su suscripción, mediante comunicación cursada por medio fehaciente. Igual derecho tendrá cuando no se hubiere suscrito el precontrato o la reserva, en cuyo caso el plazo de arrepentimiento se computará a partir del otorgamiento del contrato de tiempo compartido. La facultad de arrepentimiento no puede ser renunciada ni dispensada y debe ser incluida en forma clara y notoria en el instrumento suscrito.

El emprendedor o el vendedor en su caso, procederán a la devolución de los importes recibidos por todo concepto, dentro de los treinta (30) días de recibida la comunicación.

Artículo 21

Responsabilidades. Por sus respectivas actuaciones y sin perjuicio de otras normas que resulten aplicables, son solidariamente responsables con el emprendedor, los vendedores y la red de intercambio, por su falta de legitimación para transmitir o constituir los derechos emergentes del contrato de tiempo compartido.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR
DIPUTADO ZANCADA

**Fundamentos del voto negativo del bloque
del señor diputado al dictamen de mayoría
de las comisiones de Legislación General
y de Turismo en el proyecto de ley en revisión
por el que se regulan los sistemas
turísticos de tiempo compartido**

Hace poco más de 20 años que en nuestro país se comenzó a difundir el sistema de vacaciones denomi-

nado “tiempo compartido”. Hasta ahora fueron muchas las desilusiones de argentinos que han contratado este sistema. No existe una regulación de los mismos, una legislación que pueda amparar al usuario de este servicio. Muchas son las quejas y los engaños en la forma de comercializarlo, también en la forma de promocionarlos. Las asociaciones de defensa del consumidor son testigos, por múltiples reclamos recibidos, de lo que estoy expresando.

El STTC es un sistema que presenta una realidad compleja, y por supuesto que es muy bueno legislar especialmente para ello.

No son pocas las veces que el cliente firma contratos con fechas anteriores a la de su efectiva realización, con el objeto que venciera automáticamente el plazo que establece la ley de defensa al consumidor para poder arrepentirse, como también los problemas de jurisdicción para litigar, ya que el contrato se celebra en un lugar pero recae sobre un bien que está en otra jurisdicción.

No voy a entrar en el debate, que muy arduo ha sido en las comisiones, sobre lo indefinido de la naturaleza jurídica del instituto, no es claro si la inversión en este sistema le otorga al comprador un derecho real, personal o societario. Tampoco se tiene en claro cuáles son los derechos y facultades que le asisten, pero el gran problema es la imposibilidad de rescisión una vez transcurrido el plazo inicial.

Hay artículos, específicamente el 21, que hacen responsable al vendedor en forma limitada, todo lo contrario a lo que plantea la Ley de Defensa al Consumidor, que estipula la solidaridad de toda la cadena de comercialización.

No ha sido el sistema de tiempo compartido en sí mismo el que fue en contra de este tipo de modalidad vacacional, sino algunos pícaros empresarios que conocen el desamparo de los usuarios.

Se debe aclarar quién fiscaliza, dado que el artículo 4º no es específico cuando menciona que el poder fiscalizador se puede delegar, ¿en quién?, ¿en cámaras empresariales?, ¿en lobbistas?, ¿en privados?. Porque no dice claramente: “en organismos públicos”. Debe ser la Secretaría de Turismo de la Nación el ente fiscalizador, y en lo que respecta a la defensa de derechos de usuarios y consumidores debe actuar la Secretaría de Defensa al Consumidos. A su vez en la Secretaría de Turismo se debe crear un registro de prestadores vacacionales afectados al sistema de tiempo compartido.

Esta es una ley muy esperada, pero debe ser una buena ley porque hay inversores interesados. En el proyecto que estamos tratando si un vendedor estafa, solo responde por la comisión que cobró. Creo que se debe ampliar el plazo de arrepentimiento, que sólo son 7 días, pero para recuperar el dinero los prestadores tienen 30 días para devolverlos, ¿a qué se debe esta diferencia de tiempos desbalanceando las figuras de los contratantes? ¿A intereses que genera dicho dine-

ro? Intereses que irán a los bolsillos de quien posee el tiempo compartido, o sea, el emprendedor.

El dictamen de mayoría no representa una solución de fondo y para nada los inversores se encuentran seguros, pero mucho menos los usuarios. Por este motivo es que el bloque del Partido Socialista votará en contra.

24

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA BULLRICH

Opinión de la señora diputada acerca del dictamen de las comisiones de Asuntos Constitucionales y de Legislación Penal en el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Es un motivo trascendental para la Ciudad de Buenos Aires aprobar hoy el Convenio de Transferencia Progresiva de Competencias Penales de la Justicia Nacional al Poder Judicial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, luego de esperar más de cuatro años desde la firma de mencionado convenio entre el ex presidente de la Nación, Néstor Kirchner, y el destituido jefe de Gobierno de la Ciudad, Aníbal Ibarra.

Sin embargo, no debemos dejar de resaltar que este traspaso de las competencias en materia penal se enmarca en un largo camino hacia la autonomía plena que aún debemos transitar, a fin de cumplir con lo establecido en el artículo 129 de nuestra CN y la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En efecto, y tal como muchos juristas y legisladores han reconocido en más de una oportunidad, la Ciudad de Buenos Aires, al ostentar un status jurídico excepcional que tiende a asemejarlo con las provincias garantizándole el derecho a una autonomía plena en materia legislativa y jurisdiccional.

Es destacable señalar que hasta el propio impulsor de la ley 24.588, que cercena en muchos aspectos la autonomía consagrada constitucionalmente, el senador Cafiero reconoce en el debate parlamentario en ocasión de la sanción de mencionada ley, que “...Buenos Aires no es una ciudad más de la República. Buenos Aires es la síntesis de la República. Buenos Aires tiene una identidad muy propia y característica...”.

En este sentido, no cabe duda del espíritu del Constituyente al plasmar dicho aspecto en la reforma de la Constitución del año 1994, y reconociéndole el derecho de tener bajo su órbita competencias que la Nación ejerce en diversas materias, como por ejemplo en materia judicial –convenio que hoy aprobamos– y de seguridad.

Y es aquí, en el traspaso de las competencias en materia de seguridad que quisiera detenerme, toda vez que no podemos dejar pasar por alto la falta de compromiso

político y social que existe a fin de que Buenos Aires tenga por fin su poder de policía propio.

Bien es sabido que el concepto de competencia es un término mucha más amplio que la sola mención a determinados delitos como por ejemplo se traspasan en el convenio de referencia. En efecto, el traspaso de competencias penales comprende los jueces que juzgarán dichos delitos, los recursos correspondientes, y el servicio auxiliar de la justicia que es la policía. Es por ello que, si no se traspasan todos estos servicios, no se cumple con el verdadero ejercicio de justicia, tornando insuficiente tal competencia.

La importancia de esto queda resaltado en estudios de victimización que indican que la criminalidad de los delitos que no se denuncian disminuye cuando se produce un traspaso de competencias a una nueva justicia. La mayor confianza que produce la creación de una nueva justicia puede generar un aumento del 10 % en la cantidad de causas ingresadas.

Insisto en que, si bien el presente convenio es un paso trascendental y necesario, todavía no refleja una plena transferencia de competencias penales cuando en su cláusula segunda reza: "El Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos del Gobierno Nacional y el Consejo de la Magistratura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires realizarán los acuerdos necesarios para reglamentar la colaboración de las fuerzas de seguridad y del Servicio Penitenciario Federal con la Justicia y Ministerio Público de la Ciudad Buenos Aires, en orden a la aplicación del presente convenio".

Esta cláusula no sólo atenta con la capacidad autónoma que la CN consagra a la Ciudad de Buenos Aires, sino que además constituye un cercenamiento a dicha capacidad, ya que no es el Estado autónomo quien se expresa sino que otro que lo está reemplazando.

Asimismo, y para una mayor reflexión, no se contempla la nueva realidad en materia de seguridad local plasmado en la ley 26.288 que, al modificar el artículo 7° de la llamada ley Cafiero permite a la Ciudad contar con policía propia, sancionado por este cuerpo en año pasado.

La nueva realidad en materia de seguridad establecida por la ley 26.288 constituye un claro avance hacia el afianzamiento y preservación de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires en el ejercicio de sus facultades autonómicas, al reconocer claramente la titularidad de las potestades constitucionales de la Ciudad en materia de seguridad, permitiendo que las autoridades locales puedan disponer de los medios y recursos necesarios para asegurar a sus habitantes la plena vigencia de las garantías y derechos reconocidos en la Constitución de CABA y, en consecuencia, estar en condiciones de protegerlos frente a agresiones y turbaciones ilegítimas en la disponibilidad y goce de tales derechos sin necesidad de requerir la intervención de las autoridades federales.

Es por ello que en materia de seguridad aún el Convenio de Transferencias Penales todavía está lejos

de plasmar un verdadero traspaso de competencias y de capacidad autonómica, tal como mencioné más arriba, e incurre en la innecesaria concurrencia de competencias en materia de seguridad entre la Nación y la Ciudad, y que también lamentablemente establece la ley 26.288.

Esta concurrencia de competencias deviene redundante, toda vez que el hecho de que se le reconoce a la ciudad su competencia constitucional en materia de poder de policía en materia de seguridad igualmente se reserva para la Nación, mientras sea capital de la República, el ejercicio de esa misma potestad, en una suerte de concurrencia con la ciudad, "con la extensión necesaria para asegurar la efectiva vigencia de las normas federales".

A su vez, y sí bien la ley reconoce de manera expresa a la Ciudad la titularidad del poder de policía de seguridad en las materias no federales, la concreta transferencia de los organismos, funciones, competencias, servicios y bienes necesarios para su ejercicio, actualmente bajo la órbita de las autoridades federales, queda sujeta a la "celebración de los convenios necesarios" entre la Nación y la Ciudad y, hasta tanto su ejercicio sea efectivamente asumido por el Gobierno de la Ciudad, los poderes federales seguirán ejerciendo dichas potestades.

Así, la sola actitud reticente del gobierno nacional en celebrar dichos convenios sería suficiente para que en la práctica, la transferencia de funciones en materia de seguridad, como de justicia, no se materialice.

Estamos, pues, ante un mecanismo de implementación desafortunado, en tanto deja librado el efectivo traspaso de esas competencias a la buena voluntad de las autoridades federales y al arbitrio de sus funcionarios, que precisamente demuestran su reticencia a reconocer la autonomía de la Ciudad en toda su plenitud.

A los fines de superar este obstáculo y facilitar desde el Parlamento un debate plural en el que participen todos los actores involucrados, y acelerar la concreción e implementación de los trasferencias de competencias nacionales a la ciudad pendientes de traspaso como el caso de la policía, este bloque impulsará la creación de una comisión bicameral de transferencias de competencias Nación-Ciudad de Buenos Aires, y que tiene su antecedente en la comisión....

Por último, quisiera mencionar la postura del doctor Gabriel Vega, juez de primera instancia del Juzgado Contravencional y de Faltas N° 10 de CABA, quien acertadamente destaca:

"...la autonomía no es una concesión gratuita y generosa del Estado nacional, sino antes bien, una condición que por derivar de la organización federal y republicana de gobierno, no debe ni puede ser negada bajo ningún pretexto.

Sería un error recibir las competencias como una suerte de dádiva del Estado nacional, cuando en rigor de verdad no se hace otra cosa que continuar y colocar

las cosas en su justo lugar, en la medida en que el pueblo de la Nación es el que ha decretado la plena autonomía de la Ciudad. El eje del proceso no debe ni puede pasar por la mera cuestión de la cantidad de competencias que se le “conceden” a la ciudad, sino cuál es la razón por la que la Nación retiene todavía potestades jurisdiccionales que no le pertenecen.

Si no se piensa a la autonomía como algo que se merece a partir de una historia política, social y cultural propia, que por ello debe ser expresada en la potestad de autogobierno, se terminará aceptando que las posibilidades de jurisdicción y legislación que acuerdan a la Ciudad el artículo 129 de la CN son meras concesiones gratuitas del Estado nacional y dependerán en buena medida de lo que aquél haga para favorecerlas.

La ferviente creencia de que el traspaso de competencias no es un regalo con que los porteños nos hemos tropezado por azar o concesión divina, sino antes bien, un derecho a darnos nuestro destino institucional, porque ello es la esencia del régimen democrático, republicano y federal de gobierno, es la gran deuda con los habitantes porteños.

La autonomía es algo que la Ciudad de Buenos Aires merece a partir de tener una identidad propia, que a su vez contribuye a la identidad de la Nación toda.

La soberanía legislativa y jurisdiccional plena no es algo que vendrá por generación espontánea, sino, por el contrario, como consecuencia de un esforzado proceso de construcción cotidiana que depende muy especialmente de los porteños y de sus dirigentes que den respuesta a la demanda de la ciudadanía en la construcción de la misma.

25

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA
DIPUTADA GIUDICI

**Fundamentos del apoyo del bloque de la señora
diputada al dictamen de las comisiones de Asuntos
Constitucionales y de Legislación Penal
en el proyecto de ley en revisión
por el que se aprueba el Convenio
de Transferencia Progresiva
de Competencias Penales
de la Justicia Nacional al Poder Judicial
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Estamos tratando en esta sesión extraordinaria la ratificación de un convenio firmado por el entonces jefe de Gobierno señor Aníbal Ibarra y el ex presidente Néstor Kirchner del 1º de junio del año 2004, que complementa al convenio del año 2000 que firmó Ibarra con el ex presidente Fernando de la Rúa.

Hoy desde el Bloque de la Unión Cívica Radical, venimos a ratificar este convenio para el comienzo de ejecución de la transferencia de competencias jurisdiccionales en lo penal, lo cual significa avanzar un paso en la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires.

Con dicha ratificación se ha iniciado el traspaso de competencias judiciales ordinarias al ámbito local. Es así como, los juzgados contravencionales de la ciudad pasarán a incorporar delitos que hasta el presente eran competencia de los juzgados correccionales de la justicia nacional.

En primer lugar debemos señalar que la transferencia de competencias penales, si bien no es lo óptimo, significa al menos un avance. Cabe recordar que nosotros venimos solicitando desde el año 2004 la sanción del proyecto del traspaso integral de la justicia nacional al ámbito de la ciudad de Buenos Aires, expediente 4.279-D.-04, cumpliendo con las atribuciones que señala el artículo 129 de la Constitución Nacional que consagró la autonomía legislativa, jurisdiccional y administrativa de la Ciudad de Buenos Aires, la ley 25.752 (ratificatoria del convenio del año 2000, entre el gobierno nacional y el de la CABA), la Ley 597 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la cláusula decimotercera de la Constitución de la CABA. Asimismo, en el año 2004, veinte diputados nacionales representantes de todas las fuerzas políticas con expresión parlamentaria en la ciudad, consensuamos tres modificaciones a la ley 24.588 que cercenaba y avasallaba nuestra autonomía. En este marco legal se ha sustentado el tan ansiado traspaso de algunas competencias penales.

Por otro lado, el proyecto de ley, expediente 4.278-D.-04, que modifica el artículo 7º de la ley Cafiero, fue presentado el 14 de julio del 2004, representado el 1º de marzo del 2006, expediente 51-D.-06, que fue finalmente sancionado por diputados el 22 de agosto del 2007, habilitando de esta manera a la Ciudad a tener su propia policía.

A mayor abundamiento, el proyecto de ley expediente 4.279 del año 2004 que modifica el artículo 8º para el traspaso de la justicia ordinaria a la justicia local, nunca fue tratado y el proyecto de ley expediente 4.280 del año 2004, que modificaba el artículo 10 de la ley Cafiero, a los fines que el registro de la propiedad inmueble y la Inspección de Justicia pasaran al ámbito local, tampoco fue discutido, continuando todos ellos con estado parlamentario para ser tratados.

Hoy ratificaremos este convenio en la convicción de estar avanzando un pequeño paso en la lucha por nuestra autonomía.

Que los juzgados contravencionales de la CABA absorban las competencias para juzgar delitos penales, es una medida que redundará en un gran beneficio para los ciudadanos porteños, atento a que el proceso contravencional es más rápido que el ordinario, favoreciéndose así la celeridad en la decisión de las causas y por otro lado, los 31 juzgados contravencionales con 2 secretarías cada uno, 16 defensorías y 24 fiscalías están dotados de recursos técnicos y humanos suficientes y capacitados para recibir, tramitar y decidir, mucho más eficientemente que los actuales 14 juzgados correccionales de la justicia nacional, desbordados por la incontestable e inagotable cantidad de causas.

Enumeraremos a continuación los delitos cuya competencia pertenecerá a la Justicia Contravencional y de Faltas en ámbito de la Ciudad: Lesiones en riña; abandono de personas; omisión de auxilio; publicaciones y exhibiciones obscenas; matrimonios ilegales, amenazas; violación de domicilio; usurpación; daño; ejercicio ilegal de la medicina; incumplimiento de los deberes de asistencia familiar (ley 13.944); malos tratos y actos de crueldad a los animales (ley 14.346), actos u omisiones discriminatorias (artículo 3° de la ley 23.592).

Es preciso señalar que, seguramente por una omisión involuntaria no se ha incluido en el Convenio de Transferencia el delito de impedimento de contacto (ley 24.270), lo cual supondría deber acudir a dos fueros diferentes para dirimir una cuestión que generalmente surge unida al incumplimiento de los deberes de asistencia familiar, con el consiguiente desgaste jurisdiccional y mortificación personal anexa en estos tipos penales. Por lo que consideramos importante subsanar esta omisión por ley complementaria.

Permítanme ahora expresar una preocupación en materia de seguridad en el ámbito local. Es fundamental que la ciudad cuente con su propia policía. Hemos trabajado mucho para lograr la modificación de la ley Cafiero y seguiremos trabajando hasta que los porteños tengan su propia policía constituida por el Gobierno de la Ciudad, en discusión con el Estado nacional para acordar las competencias, alcances y evitar las superposiciones jurisdiccionales. Del mismo modo seguiremos reclamando los recursos necesarios que deben traspasarse junto con la competencia. Pero queremos advertir que si no trabajamos integralmente en el traspaso de la justicia y limitamos el debate sólo a la cuestión policial o al castigo de delitos, estaríamos circunscribiendo solamente a la cuestión represiva los reclamos por la autonomía. Es vocación del radicalismo trabajar en todos los temas de la autonomía para que la ciudad concrete fijar su propia política criminal. Lograr sólo el traspaso de la policía y algunas competencias penales, no alcanza para brindar seguridad y administración de justicia a los porteños. El jefe de Gobierno debe seguir reclamando el traspaso de todos los fueros que pertenezcan aún al orden federal y también debe plantear a todos los porteños su propuesta en materia de política criminal.

Los porteños nos merecemos una administración de justicia y seguridad interior de calidad. Las tasas de aumento de la criminalidad en la ciudad son alarmantes y por ello insistiremos en la discusión de la autonomía plena y por la transferencia de los recursos que corresponden por parte del gobierno nacional, tal cual lo plantea el artículo 75, inciso 2, párrafo 3° y último de nuestra Carta Magna.

Con pesar escuchaba días atrás al ministro de Justicia, Aníbal Fernández, señalar que nunca se nos iba a traspasar la policía ni los recursos correspondientes para constituir una policía propia, porque, según él, la

ciudad no es una provincia sino un municipio jerarquizado. El ministro desoye y se opone a casi toda la doctrina constitucional imperante en la actualidad (Biddart Campos, Zaffaroni, García Lema, Linares Quintana, Lozano, Di Giovanni, Righi, Henández, Sabsay, Onaindia, Gil Domínguez entre otros especialistas en la materia) e incluso parece desconocer el espíritu del constituyente y la jurisprudencia existente al respecto (CSJN: *Fallos* 249:51; 260:153; 264:364; 288:325; 290:83; 292:192; 294:383; 298:511; 302:1149; 307:1656; 314:407; 315:923; 316:779; 316:842; 322:919) entre otros muchos otros. Sería apropiado atenerse a esta doctrina y jurisprudencia, para evitar el “escándalo jurídico”.

Para terminar es importante destacar, ante todo, lo que falta avanzar en materia de autonomía. Por otra parte, y frente a la discusión generada con el Poder Ejecutivo, insisto en que todas las fuerzas políticas con expresión parlamentaria, tengamos la oportunidad de intervenir en el diseño de la nueva institucionalidad porteña. No puede suceder más en el devenir democrático de nuestros días, que este tema se discuta en almuerzos entre el jefe de Gabinete y el jefe de Gobierno. Lograr la autonomía y un perfil de ciudad acorde al estatus jurídico que nos es dado por la reforma constitucional del 94, requiere de una discusión profunda y seria y del compromiso de todas las fuerzas políticas, por lo que propongo que este Congreso Nacional, vuelva a poner en funciones a la comisión bicameral, creada por el artículo 15 de la ley 24.588, con el objeto que las fuerzas políticas podamos monitorear y proponer iniciativas para lograr la autonomía plena de Buenos Aires.

26

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO BARRIOS

Fundamentos del voto afirmativo del bloque del señor diputado al proyecto de ley en revisión por el que se sustituyen artículos de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos

Nuestro bloque vota afirmativamente, dicho proyecto de ley. Haciendo un análisis normativo del proyecto en consideración, en lo referente al ámbito de aplicación, el proyecto propuesto por el Poder Ejecutivo establece como incorporación al artículo 1° de la ley vigente, la situación *in itinere* ya que “sus disposiciones se extienden a los hechos que ocurran en los traslados de las parcialidades hacia o desde el estadio donde el evento se desarrolle”.

La segunda de las modificaciones, de forma, tiene que ver con la denominación del capítulo III. El proyecto del Poder Ejecutivo, al ubicar las modificaciones sustanciales en los artículos 45 y subsiguientes, cambia el nombre de dicho capítulo por el de “Disposiciones procesales” a efectos de ubicar en él las disposiciones previstas.

El artículo 3º de este proyecto de ley apunta a la incorporación de los artículos 45 bis, ter y quater, los cuales, desde su redacción original, han sufrido importantes y pertinentes modificaciones en la Cámara de Senadores.

En tal sentido, originalmente el proyecto, establecía que “en todos los procesos que se sustancien como consecuencia de alguno de los delitos contemplados en la presente ley, o por cualquier otro delito tipificado en el Código Penal de la Nación, será obligatorio para el juez, al momento de dictar el auto de procesamiento, establecer como medida cautelar que el imputado se abstenga de concurrir a todo tipo de espectáculos deportivos mientras dure el proceso”. La modificación al introducir el podrá por el deberá, correctamente prevé que la medida no es obligatoria sino opcional para el juez que interviene.

Aquí se traslada la decisión, que en el proyecto original estaba expresamente indicada en la norma, al juez interviniente.

La propuesta también mantiene el alcance territorial, cuando define que son las inmediaciones (500 metros a la redonda del estadio) y temporal de la medida. Ella cesa de pleno derecho con el dictado de la sentencia y en caso de condena con accesoria de inhabilitación la medida cautelar se computa un día de interdicción preventiva por uno de cumplimiento efectivo.

El artículo 45 ter establece como carga para los jueces la notificación de la cautelar dispuesta a los distintos organismos de contralor y seguridad en espectáculos públicos. Por otro lado habilita a la autoridad de control, o a las instituciones deportivas a recurrir a la fuerza pública a los efectos de dar cumplimiento a la disposición.

El artículo 45 quater, (que también sufriera modificaciones en Senadores), crea el Registro Nacional de Infractores a la Ley del Deporte, en el ámbito del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación. A él se notifican las interdicciones y resolutorios dispuestos por los magistrados.

Como marco de referencia y garantía el Senado agrega al artículo 45 quater *in fine* que “se regirá por las disposiciones de la Ley de Registro Nacional de Reincidencia y Estadística Criminal”.

Otra consideración importante realizada es la supresión del párrafo que decía que el registro sería público y que debía mantener sus legajos activos actualizados, debiendo otorgar a quien lo solicitaba con motivos fundados los antecedentes personales allí registrados.

Finalmente, y como elemento clave para la ejecución federal de la norma, se invita a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adecuar sus sistemas procesales al presente régimen, en el artículo 4º, siendo el artículo 5º de forma.

Ahora bien, ya elaborando algunas consideraciones sobre el tema, sabemos que en nuestro país si bien la violencia en los espectáculos deportivos existió casi

desde siempre, como manifestación espontánea; es recién en los años 60 cuando comenzó a expresarse de una manera mucho más agresiva; con incipiente organización, luego a partir de la década del 70, hasta la actualidad fue incrementándose y a tener incidencia decisiva la violencia “organizada” en grupos violentos que actúan con premeditación.

Si bien las causales de la misma, son de estructura compleja, podríamos destacar las condiciones indirectas que facilitaron su desarrollo y especialmente la formación y aparición de los grupos violentos denominados “barras bravas”, dentro de los que podríamos señalar los siguientes aspectos:

- Contexto social - económico grave.
- Marco cultural - educativo deteriorado.
- Marginalidad derivada y destrucción del vínculo familiar.
- Influencia del alcoholismo y más actualmente de otras adicciones.

Conformación y aparición de grupos violentos organizados, no sólo ya para sus actividades tradicionales de rivalidad frente a sus adversarios deportivos, sino como actividades funcionales y rentables, en forma paralela a la anterior y justificada en la misma, como: actos políticos, actos gremiales, activismo dentro de la interna de los clubes, “apriete” a técnicos y jugadores, venta y distribución de droga, y otro sinnúmero de “negocios” afines como el turismo.

Esta propuesta de modificación a la ley nacional 23.184, la cual compartimos en su espíritu al pretender erradicar la violencia de los espectáculos deportivos, entendemos aporta un criterio objetivo al derecho de admisión. De hecho, lo que busca este proyecto, es que aquellos que tienen causas pendientes y antecedentes violentos sean pasibles de que se les aplique el derecho de admisión. Esto no es necesariamente discriminatorio, ya que tiene que ver con la existencia o no de razones objetivas que permitan justificar la medida; “el derecho de admisión es practicable si tiene un fundamento serio y cierto, como en este caso, preservar la seguridad de los espectadores”.

Sin embargo esta propuesta de modificatoria a la ley no visualiza el conflicto desde una faz preventiva, sólo constituye un aporte más en un marco normativo donde la violencia es sólo abordada represivamente.

Es por ello que, pese a la conocida predisposición de propiciar soluciones a los problemas de seguridad o violencia, mediante el superficial y efectista discurso de leyes más duras, entendemos que es responsabilidad de estos cuerpos legislativos pensar y desarrollar estrategias legislativas que por un lado, se compadezcan con nuestras garantías fundamentales, y que por otro lado apunten a solucionar los conflictos sociales más allá de los discursos mediáticos.

En tal sentido nos preocupa particularmente, del proyecto en consideración, las posibilidades reales de

llevar a cabo su ejecución y control. Este tipo medidas requieren una visión integral, comprensiva y articulada de los diversos escenarios locales, ya que la clave de su ejecución radica en las adhesiones, entre otros, de los distintos sistemas provinciales.

Pero independientemente de los alcances de la norma, resulta preocupante que dentro de los diversos mecanismos de control social sólo el punitivo y represivo sea la respuesta estatal inmediata. Es entonces que, más allá de acompañar la iniciativa, entendemos que resulta urgente abordar la violencia en los espectáculos deportivos, y en el fútbol en particular, como expresiones sociales de un conflicto más amplio, complejo y de connivencias económicas que lo sostienen.

Por ello estigmatizar el deporte y el fútbol con la violencia nos privaría como dice Eduardo Galeano de esa “guerra danzada”, de ese “ritual de la guerra” que “justamente, como todo ritual, como toda ceremonia, es un exorcismo de la realidad”.

Por todo lo expresado el Bloque Socialista va a acompañar este proyecto en general y en particular.

27

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA BIANCHI

Fundamentos del apoyo de la señora diputada al proyecto de ley en revisión por el que se sustituyen artículos de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos

Creo que esta ley es solo un pequeño paso para erradicar la violencia en los espectáculos deportivos, pero no va a darle un fin definitivo, por tal motivo es que quiero dejar sentado que luego de realizar un análisis global y exhaustivo de la grave situación que esta atravesando nuestro país en materia de violencia, en especial en nuestro fútbol y tras reiteradas intenciones de sancionar leyes punitivas, es importante tener la decisión firme de sacarle tarjeta roja a la violencia en los escenarios deportivos.

Por ello es necesaria una política de gobierno en el marco legal y económico. Creo que es fundamental la utilización de tecnología de punta, extremar los controles policíacos, darles cárcel a los agresores, que los dirigentes tengan la real decisión política de solucionar el problema dejando de lado intereses personales y sectarios.

El Estado debe arbitrar los medios para hacer efectiva la norma, como por ejemplo el gestionar prestamos flexibles a los distintos clubes o entidades deportivas para modernizar los estadios con tecnología de primer nivel como existe en otros países del mundo, reeditando al futuro que la familia vuelva a los espectáculos deportivos.

Si bien concuerdo con la incorporación de los artículos 45 bis, ter y quater de la ley 23.184 modificada

por ley 24.192, considero que en dichas modificaciones no consta la forma o el modo de implementar las correspondientes medidas de seguridad, durante la tramitación del proceso hasta la efectiva condena, no alcanza que los violentos sean sancionados con la no concurrencia al espectáculos deportivos si no tenemos los medios certeros para controlar si dichos ingresos se cumplen o no en los estadios.

Creo sería muy positiva en relación con el tema planteado precedentemente, la creación de un sistema digital de registro de antecedentes de infractores, especialmente en los estadios de fútbol, para que se pueda controlar de forma certera si está o no registrado dentro de los infractores a la ley del deporte.

Debemos además reforzar las pruebas de alcoholemia al ingreso del escenario deportivo, e instalar equipos de detector de metales.

No podemos consentir, que la violencia desplace al deporte, por ello es que creo conveniente que cada vez que en un estadio se produzca un hecho de violencia o disturbio, el club reciba si o si la sanción de la quita de puntos, fundamento que de esta manera conseguiremos que se preste mas atención a la organización de la seguridad de los espectáculos deportivos de parte de los responsables.

En caso de reincidencias reiteradas, la prohibición de representar a nuestro país en espectáculos internacionales y en casos extremos que sufra el descenso de la categoría.

Asimismo, a los dirigentes y deportistas que participan en actos de violencia también se le debe aplicar multas que deberán ir entre los 20 a 40 salarios mínimos legales mensuales vigentes, dicho dinero deberá ser donado a ONG por la infancia en todo el territorio de la República Argentina.

En relación con la ley que tratamos debemos tomar el compromiso concreto de que no sea sólo una imposición de orden, sino una firme convicción de reglamentar, articular y arbitrar en forma exhaustiva la totalidad de medios para hacer cumplir la ley que pretendemos promulgar, siendo de gran importancia que exista el mismo marco legal regulatorio; de lo contrario, esta ley se tornará ilusoria y lamentaremos aun mas perdidas de vida, cabe recordar señor presidente, que existen datos fehacientes sobre estadísticas que nos indican que al 11 de noviembre del año 2007, las víctimas fatales ascienden a 227, de las cuales 35 casos siguen aún impunes.

Además quiero agregar que no existen datos de aquellas personas que han sido afectadas en su salud, produciendo en ellas una incapacidad que a veces es total o parcial.

Un párrafo aparte me merece el fútbol debemos remarcar con tristeza que el deporte mas popular y querido que es el fútbol, es donde vemos señor presidente la mayor violencia, organización, impunidad, encubrimiento y complicidad que favorecen a los violentos, muy pocos nos animamos a denunciar cuál

es la verdadera causa que desencadena esta triste realidad, debemos decir que los barras bravas nacieron y se desarrollaron por que están amparados por un grupo de poder, lejos quedaron el amor y el orgullo por los colores de su equipo, esto a estas alturas para ellos es irrelevante.

Nadie desconoce que este grupo de inadaptados salvajes están sostenidos por dirigentes que los mantienen, por políticos, sindicalistas y gremialistas de turno que los usan en pos de beneficios personales a cambio les otorgan reventa de entradas, la explotación de los estacionamientos, ventas de bebidas y comestibles alrededor de los estadios y dentro de ellos.

Por último, me gustaría expresar un comentario hecho por el licenciado Enrique Caicedo que expresa que en la sociedad se han perdido los valores básicos de la familia, como el orden, la responsabilidad, el respeto, la amistad y la justicia.

Hay que crear una nueva cultura a nivel de valores, crear una conciencia en los jóvenes, volver a inculcar el amor al club, el respeto a la camiseta, de nada sirve las leyes si no cambiamos la esencia, sabemos que este cambio no se logra de la noche a la mañana, sino mediante un sistema de responsabilidad compartida donde intervenga la sociedad toda.

28

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA MARINO

Fundamentos del voto afirmativo de la señora diputada al proyecto de ley en revisión por el que se sustituyen artículos de la ley 23.184, modificada por la ley 24.192, sobre violencia en espectáculos deportivos

Las principales razones de mi voto favorable están centradas en los siguientes ítems a saber:

1. – Concepto: El proyecto constituye una promoción para la adquisición de bienes de capital (tanto bienes muebles amortizable como obras de infraestructura) exclusivamente para la actividad industrial.

2. – Vigencia: La vigencia del proyecto es desde el 1º de octubre de 2007 hasta el 30 de septiembre de 2010.

3. – Beneficios: Los proyectos aprobados gozan de los siguientes beneficios, los cuales son excluyentes entre sí para la generalidad de los casos, a saber:

3. a) Devolución anticipada del impuesto al valor agregado de los bienes u obras de infraestructura incluidos en el proyecto aprobado, este beneficio será acreditado por la AFIP para el pago de otros impuestos o será devuelto al inversor, todo ello quedará establecido en el acto de aprobación del proyecto.

3. b) Amortización acelerada en el impuesto a las ganancias, dicho beneficio consiste en la posibilidad de amortizar los bienes adquiridos en un periodo inferior a su vida útil, el proyecto contiene un aceitado mecanismo para este beneficio. Dicho beneficio es mayor en virtud de la fecha de iniciación del proyecto, siendo más beneficioso cuando antes se inició.

4. – Cupo Fiscal: El cupo fiscal del proyecto es de 1.000 millones de pesos anuales y una cuota adicional de 200 millones anuales para las pequeñas y medianas empresas.

5. – Obras de infraestructura: Las obras de infraestructura que gozarán de la promoción son las identificadas en el artículo 7º y corresponden a las siguientes áreas:

Energía, Hidrocarburos, Minería, Obras Hídricas, Obras Viales o Portuarias.

6. – Autoridad de Aplicación: es el Ministerio de Economía de la Nación, el proyecto se deberá presentar ahí.

En general, el proyecto es similar al vigente durante el ministerio de Roberto Lavagna.

Es un instrumento importante para el financiamiento de las inversiones, porque implica la devolución o acreditación del IVA independientemente de la alícuota (sea 10,5 o 21 %); o por el contrario la posibilidad de deducir del balance contable las amortizaciones en forma acelerada, lo que implica una importante reducción en las ganancias de las empresas con la consiguiente reducción del impuesto a las ganancias a ingresar.

D. ASISTENCIA DE LOS SEÑORES DIPUTADOS A LAS REUNIONES DE COMISIONES

(Artículo 48, inciso 8, del reglamento de la Honorable Cámara)

Diciembre de 2007

ASUNTOS CONSTITUCIONALES		5-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	VACANTE	0
VICEPRESIDENTE 1°:	NEGRÍ, MARIO RAUL	ACA
VICEPRESIDENTE 2°:	LANDAU, JORGE ALBERTO	ACA
SECRETARIO:	FERRO, FRANCISCO JOSE	ACA
SECRETARIO:	ROQUEL, RODOLFO	ACA
SECRETARIO:	VANOSSI, JORGE REYNALDO	ACA
SECRETARIO:	VELARDE, MARTA SYLVIA	ACA
VOCAL:	ALVAREZ, JUAN JOSE	ACA
VOCAL:	AZCOITI, PEDRO JOSE	ACA
VOCAL:	BALADRÓN, MANUEL JUSTO	ACA
VOCAL:	BIELSA, RAFAEL ANTONIO	0
VOCAL:	CARMONA, MARIA ARACELI	ACA
VOCAL:	CESAR, NORA NOEMI	ACA
VOCAL:	CHIRONI, FERNANDO GUSTAVO	ACA
VOCAL:	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO	ACA
VOCAL:	COMELLI, ALICIA MARCELA	ACA
VOCAL:	CONTI, DIANA BEATRIZ	ACA
VOCAL:	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL:	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL ARMANDO	ACA
VOCAL:	DE BERNARDI, EDUARDO	ACA
VOCAL:	DE BARRAZ, FRANCISCO	ACA
VOCAL:	KUNKEL, CARLOS MIGUEL	ACA
VOCAL:	MARTINELLI, GUILLERMO JESÚS	ACA
VOCAL:	MARTINEZ RAYMONDA, RAFAEL	ACA
VOCAL:	MEDZA, HERIBERTO ELOY	ACA
VOCAL:	MENEM, ADRIAN	ACA
VOCAL:	MORENO, CARLOS JULIO	ACA
VOCAL:	MEVA, ALEJANDRO MARCO	ACA
VOCAL:	PEREZ, JOSE ADRIAN	ACA
VOCAL:	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA	P
VOCAL:	ROMERO, ROSARIO MARGARITA	ACA
VOCAL:	RUCKAUF, CARLOS FEDERICO	ACA
VOCAL:	SANCHEZ, FERNANDO	ACA
VOCAL:	TATE, ALICIA ESTER	ACA
VOCAL:	TONELLI, PABLO GABRIEL	ACA
VOCAL:	VARGAS AIGMASSE, GERONIMO	ACA

LEGISLACION GENERAL		4-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN	P
VICEPRESIDENTE 1°:	BECCANI, ALBERTO JUAN	ACA
VICEPRESIDENTE 2°:	ALVAREZ, JUAN JOSE	ACA
SECRETARIO:	AGUAD, OSCAR RAUL	P
SECRETARIO:	LIX KLETT, ROBERTO IGNACIO	ACA
SECRETARIO:	TORRONTEGUIL MARIA ANGELICA	ACA
SECRETARIO:	GONZALEZ, NANCY SUSANA	P
VOCAL:	AZCOITI, PEDRO JOSE	P
VOCAL:	CAMAÑO, GRACIELA	P
VOCAL:	CARMONA, MARIA ARACELI	P
VOCAL:	CESAR, NORA NOEMI	ACA
VOCAL:	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO	P
VOCAL:	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL:	DELICH, FRANCISCO JOSE	ACA
VOCAL:	GARCIA DE MORENO, EVA	P
VOCAL:	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ	ACA
VOCAL:	HERRERA, GRISELDA NOEMI	P
VOCAL:	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL	P
VOCAL:	LANDAU, JORGE ALBERTO	P
VOCAL:	MARINO, JULIANA ISABEL	P
VOCAL:	MORENO, CARLOS JULIO	ACA
VOCAL:	RECALDE, HECTOR PEDRO	P
VOCAL:	ROMERO, ROSARIO MARGARITA	ACA
VOCAL:	SANCHEZ, FERNANDO	P
VOCAL:	SESMA, LAURA JUDITH	ACA
VOCAL:	SOLANAS, RAUL PATRICIO	P
VOCAL:	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P
VOCAL:	TATE, ALICIA ESTER	P
VOCAL:	TONELLI, PABLO GABRIEL	P
VOCAL:	VANOSSI, JORGE REYNALDO	ACA
VOCAL:	VELARDE, MARTA SYLVIA	ACA

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

RELACIONES EXTERIORES	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VICEPRESIDENTE 1º:	STORANI, FEDERICO TEOBALDO MANUEL
VICEPRESIDENTE 2º:	RUCKAUF, CARLOS FEDERICO
SECRETARIO:	PINEDO, FEDERICO
SECRETARIO:	DELLEPIANE, CARLOS FRANCISCO
SECRETARIO:	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	AGUAD, OSCAR RAUL
VOCAL	ALARCON, MARIA DEL CARMEN
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO
VOCAL	BEJARANO, MARIO FERNANDO
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA
VOCAL	BONASSO, MIGUEL LUIS
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CASERIO, CARLOS ALBERTO
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO
VOCAL	COMELLI, ALICIA MARCELA
VOCAL	DE NARVAEZ, FRANCISCO
VOCAL	DI POLLINA, EDUARDO ALFREDO
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	GALLO, DANIEL OSCAR
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	LAMBERTO, OSCAR SANTIAGO
VOCAL	MARTINI, HUGO
VOCAL	MEDIZA, HERIBERTO ELOY
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	NEGRI, MARIO RAUL
VOCAL	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
VOCAL	RAMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	RODRIGUEZ, OSCAR ERNESTO RONALDO
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO
VOCAL	TOLEDO, HUGO DAVID
VOCAL	VILLAVEVERDE, JORGE ANTONIO

EDUCACION	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	OSUNA, BLANCA INES
VICEPRESIDENTE 1º:	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO
VICEPRESIDENTE 2º:	MONTENEGRO, OLINDA
SECRETARIO:	DI LANDRO, OSCAR JORGE
SECRETARIO:	JEREZ, EUSEBIA ANTONIA
SECRETARIO:	LOVAGLIO SARAVIA, ANTONIO
SECRETARIO:	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO
VOCAL	AUGSBURGER, SILVIA
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE
VOCAL	CANTEROS, GUSTAVO JESUS
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CITTADINI, STELLA MARIS
VOCAL	DELICH, FRANCISCO JOSE
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA
VOCAL	GARIN DE TULA, LUCIA
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	LOPEZ, AMELIA DE LOS MILAGROS
VOCAL	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL
VOCAL	MAFFEI, MARTA OLINDA
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA
VOCAL	PANZONI, PATRICIA ESTER
VOCAL	PESO, STELLA MARYS
VOCAL	RICHTER, ANA ELISA RITA
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	ROQUEL, RODOLFO
VOCAL	STORERO, HUGO GUILLERMO
VOCAL	TORINO, HECTOR OMAR

(Continuación)

PRESUPUESTO Y HACIENDA		4-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	SNOPEK, CARLOS D.	P
VICEPRESID. 1º:	GIUBERGIA, MIGUEL A.	P
VICEPRESID. 2º:	MARCONATO, GUSTAVO A.	ACA
SECRETARIO:	BRILLO, JOSE RICARDO	ACA
SECRETARIO:	HERNANDEZ, CINTHYA G.	P
SECRETARIO:	POGGI, CLAUDIO JAVIER	ACA
SECRETARIO:	VACANTE	0
VOCAL	ALCHOURON, GUILLERMO E.	ACA
VOCAL	ALONSO, GUMERSINDO F.	ACA
VOCAL	BERTONE, ROSANA A.	P
VOCAL	BINNER, HERMES JUAN	ACA
VOCAL	BÖSCH, IRENE MIRIAM	P
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE	L
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA	ACA
VOCAL	CANEVAROLO, DANTE O.	P
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, A.	P
VOCAL	CARMONA, MARIA A.	P
VOCAL	CASSESE, LILIA E. M.	ACA
VOCAL	CIGOGNA, LUIS F.	P
VOCAL	COLLANTES, GENARO A.	ACA
VOCAL	DAUD, JORGE CARLOS	P
VOCAL	DE BERNARDI, EDUARDO	P
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA G.	P
VOCAL	FADEL, PATRICIA S.	P
VOCAL	GALLO, DANIEL OSCAR	ACA

PRESUPUESTO Y HACIENDA		4-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA N.	P
VOCAL	LAMBERTO, OSCAR S.	0
VOCAL	LEMON, SILVIA BEATRIZ	ACA
VOCAL	LIX KLETT, ROBERTO I.	ACA
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO	P
VOCAL	MARTINELLI, GUILLERMO J.	P
VOCAL	MARTINEZ RAYMONDA, R.	P
VOCAL	MEDIZA, HERIBERTO ELOY	P
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA C.	ACA
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO	P
VOCAL	NEGRI, MARIO RAUL	ACA
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN R.	ACA
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES	P
VOCAL	OVIEDO, ALEJANDRA B.	ACA
VOCAL	PEREZ, JOSE ADRIAN	ACA
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, B. L.	P
VOCAL	ROSSO, GRACIELA Z.	P
VOCAL	SARGHINI, JORGE EMILIO	ACA
VOCAL	SARTORI, DIEGO H.	ACA
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ	P
VOCAL	URTUBEY, JUAN MANUEL	0
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, G.	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P
VOCAL	ZIMMERMANN, VICTOR	ACA

SIN NOVEDAD

CIENCIA Y TECNOLOGIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	ZIMMERMANN, VICTOR
VICEPRESIDENTE 1º:	FIOL, PAULINA ESTHER
VICEPRESIDENTE 2º:	DELICH, FRANCISCO J.
SECRETARIO:	BEJARANO, MARIO F.
SECRETARIO:	DIAZ ROIG, JUAN C.
SECRETARIO:	FERRA DE BARTOL, M.
SECRETARIO:	BULLRICH, ESTEBAN J.
VOCAL	ACUÑA, HUGO R.
VOCAL	BERRAUTE, ANA
VOCAL	BISUTTI, DELIA B.
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO
VOCAL	CAVADINI, EDUARDO VICTOR
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	LOPEZ, AMELIA DE LOS MILAGROS
VOCAL	LOVAGLIO SARAVIA, ANTONIO
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO
VOCAL	MORINI, PEDRO JUAN
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	PORTO, HECTOR NORBERTO
VOCAL	ROSSO, GRACIELA ZULEMA

SIN NOVEDAD

CULTURA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	COSCIA, JORGE EDMUNDO
VICEPRESIDENTE 1º:	DI POLLINA, EDUARDO ALFREDO
VICEPRESIDENTE 2º:	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
SECRETARIO	MANSUR, NELIDA MABEL
SECRETARIO:	LEMONS, SILVIA BEATRIZ
SECRETARIO:	DE BRASI, MARTA SUSANA
SECRETARIO:	BERRAUTE, ANA
VOCAL	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA
VOCAL	FERRIGNO, SANTIAGO
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO
VOCAL	GARRIDO ARCEO, JORGE
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
VOCAL	LAMBERTO, OSCAR SANTIAGO
VOCAL	LAURITTO, JOSE EDUARDO
VOCAL	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MARTINI, HUGO
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	MONTENEGRO, OLINDA
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA
VOCAL	PESO, STELLA MARYS
VOCAL	STORERO, HUGO GUILLERMO
VOCAL	TULIO, ROSA ESTER

SIN NOVEDAD

JUSTICIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO
VICEPRESIDENTE 1º:	AZCOITI, PEDRO JOSE
VICEPRESIDENTE 2º:	CESAR, NORA NOEMI
SECRETARIO:	LANDAU, JORGE ALBERTO
SECRETARIO	ROQUEL, RODOLFO
SECRETARIO:	RODRIGUEZ, MARCELA V.
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	BECCANI, ALBERTO JUAN
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA
VOCAL	BULACIO, NANCY EVANGELINA
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL
VOCAL	JEREZ, ESTEBAN EDUARDO
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LAURITTO, JOSE EDUARDO
VOCAL	MARTINELLI, GUILLERMO J.
VOCAL	MEDIZA, HERIBERTO ELOY
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO
VOCAL	RITONDO, CRISTIAN ADRIAN
VOCAL	RUCKAUF, CARLOS FEDERICO
VOCAL	SESMA, LAURA JUDITH
VOCAL	TORRONTGUI, MARIA A.
VOCAL	URTUBEY, JUAN MANUEL
VOCAL	VANOSSI, JORGE REYNALDO
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO

SIN NOVEDAD

PREVISION Y SEGURIDAD SOCIAL	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VICEPRESIDENTE 1º:	WILDER, RICARDO ALBERTO
VICEPRESIDENTE 2º:	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
SECRETARIO:	BIANCO, LIA FABIOLA
SECRETARIO:	BARRIONUEVO, JOSE LUIS
SECRETARIO:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	ALCHOURON, GUILLERMO E.
VOCAL	ATANASOF, ALFREDO NESTOR
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
VOCAL	CANTEROS, GUSTAVO JESUS
VOCAL	CASERIO, CARLOS ALBERTO
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	CHIACCHIO, NORA ALICIA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	CORNEJO, ALFREDO VICTOR
VOCAL	DAUD, JORGE CARLOS
VOCAL	DE LA BARRERA, GUILLERMO
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO V.
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	LEMONS, SILVIA BEATRIZ
VOCAL	MARTINI, HUGO
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	SOSA, CARLOS ALBERTO
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN

SIN NOVEDAD

ACCION SOCIAL Y SALUD PUBLICA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN H.
VICEPRESIDENTE 1º:	ACUÑA KUNZ, JUAN E. B.
VICEPRESIDENTE 2º:	ROSSO, GRACIELA ZULEMA
SECRETARIO:	GUTIERREZ, GRACIELA B.
SECRETARIO:	GONZALEZ, NANCY SUSANA
SECRETARIO:	SANTANDER, MARIO ARMANDO
SECRETARIO:	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	DAUD, JORGE CARLOS
VOCAL	DE BRASI, MARTA SUSANA
VOCAL	DE LA BARRERA, GUILLERMO
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VOCAL	LEYBA DE MARTI, BEATRIZ M.
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO
VOCAL	LOVAGLIO SARAVIA, ANTONIO
VOCAL	MANSUR, NELIDA MABEL
VOCAL	MARINO. JULIANA ISABEL
VOCAL	MONTENEGRO, OLINDA
VOCAL	MONTI, LUCRECIA
VOCAL	OSORIO, MARTA LUCIA
VOCAL	RIOS, MARIA FABIANA
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ
VOCAL	TATE, ALICIA ESTER
VOCAL	VARISCO, SERGIO FAUSTO

SIN NOVEDAD

FAMILIA, MUJER, NIÑEZ Y ADOLESCENCIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DI TULLIO, JULIANA
VICEPRESIDENTE 1º:	HERNANDEZ, CINTHYA G.
VICEPRESIDENTE 2º:	ROJKES DE ALPEROVICH, B. L.
SECRETARIO:	CARLOTTO, REMO GERARDO
SECRETARIO:	AUGSBURGER, SILVIA
SECRETARIO:	COIRINI, ADRIANA ELSA
VOCAL	ABDALA, JOSEFINA
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BERRAUTE, ANA
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	CITTADINI, STELLA MARIS
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VOCAL	DE BRASI, MARTA SUSANA
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO
VOCAL	GARIN DE TULA, LUCIA
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	JEREZ, EUSEBIA ANTONIA
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MONTENEGRO, OLINDA
VOCAL	MONTI, LUCRECIA
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	RICHTER, ANA ELISA RITA
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA VIRGINIA
VOCAL	TOMAZ, ADRIANA ELISA
VOCAL	TORRONTATEGUI, MARIA ANGELICA

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

TERCERA EDAD	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VICEPRESIDENTE 1º:	SANTANDER, MARIO ARMANDO
VICEPRESIDENTE 2º:	CECCO, CARLOS JAIME
SECRETARIO:	MORANDINI, NORMA ELENA
SECRETARIO:	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
SECRETARIO:	OLMOS, GRACIELA HORTENCIA
VOCAL	ABDALA, JOSEFINA
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	CITTADINI, STELLA MARIS
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA
VOCAL	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ
VOCAL	OSORIO, MARTA LUCIA
VOCAL	RICHTER, ANA ELISA RITA
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN H.

LEGISLACION PENAL	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	ROMERO, ROSARIO MARGARITA
VICEPRESIDENTE 1º:	VACANTE
VICEPRESIDENTE 2º:	PEREZ, MIRTA SUSANA
SECRETARIO:	CARMONA, MARIA ARACELI
SECRETARIO:	GINZBURG, NORA RAQUEL
SECRETARIO:	DI LANDRO, OSCAR JORGE
VOCAL	AGUAD, OSCAR RAUL
VOCAL	BECCANI, ALBERTO JUAN
VOCAL	BULACIO, NANCY EVANGELINA
VOCAL	BURZACO, EUGENIO
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LAURITTO, JOSE EDUARDO
VOCAL	MARTINELLI, GUILLERMO JESUS
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, A. E.
VOCAL	MENEM, ADRIAN
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO
VOCAL	RITONDO, CRISTIAN ADRIAN
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA
VOCAL	URTUBEY, JUAN MANUEL
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA

SIN NOVEDAD

LEGISLACION DEL TRABAJO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	RECALDE, HECTOR PEDRO
VICEPRESIDENTE 1º:	BISUTTI, DELIA BEATRIZ
VICEPRESIDENTE 2º:	SLUGA, JUAN CARLOS
SECRETARIO	MERINO, RAUL GUILLERMO
SECRETARIO:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
SECRETARIO:	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	ALCHOURON, GUILLERMO E.
VOCAL	ATANASOF, ALFREDO NESTOR
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	KRONEBERGER, DANIEL RICARDO
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, A. E.
VOCAL	ROQUEL, RODOLFO
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	SESMA, LAURA JUDITH
VOCAL	SPATOLA, PAOLA ROSANA
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN H.

SIN NOVEDAD

DEFENSA NACIONAL	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO
VICEPRESIDENTE 1º:	CORNEJO, ALFREDO VICTOR
VICEPRESIDENTE 2º:	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
SECRETARIO:	COLLANTES, GENARO AURELIO
SECRETARIO:	SOSA, CARLOS ALBERTO
SECRETARIO:	FERRIGNO, SANTIAGO
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VOCAL	BORSANI, LUIS GUSTAVO
VOCAL	CANEVAROLO, DANTE OMAR
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CASERIO, CARLOS ALBERTO
VOCAL	CAVADINI, EDUARDO VICTOR
VOCAL	COLOMBI, HORACIO RICARDO
VOCAL	COMELLI, ALICIA MARCELA
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
VOCAL	FRANCO, HUGO ALBERTO
VOCAL	GALLO, DANIEL OSCAR
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	GIORGETTI, JORGE RAUL
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN C.
VOCAL	RITONDO, CRISTIAN ADRIAN
VOCAL	RODRIGUEZ, OSCAR E. R.
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN
VOCAL	VARISCO, SERGIO FAUSTO
VOCAL	WILDER, RICARDO ALBERTO

SIN NOVEDAD

OBRAS PUBLICAS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VICEPRESIDENTE 1°:	PEREZ, MIRTA SUSANA
VICEPRESIDENTE 2°:	SALUM, OSVALDO RUBEN
SECRETARIO:	MACCHI, CARLOS GUILLERMO
SECRETARIO:	CANTEROS, GUSTAVO JESUS
SECRETARIO:	WILDER, RICARDO ALBERTO
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VOCAL	BOSCH, IRENE MIRIAM
VOCAL	BRUE, DANIEL AGUSTIN
VOCAL	CAMAÑO, GRACIELA
VOCAL	CASERIO, CARLOS ALBERTO
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VOCAL	DI POLLINA, EDUARDO ALFREDO
VOCAL	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
VOCAL	FERRI, GUSTAVO ENRIQUE
VOCAL	FIGUEROA, JOSE OSCAR
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	OVIEDO, ALEJANDRA BEATRIZ
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
VOCAL	PEREZ, ALBERTO CESAR
VOCAL	SANCHEZ, FERNANDO
VOCAL	STORERO, HUGO GUILLERMO

SIN NOVEDAD

AGRICULTURA Y GANADERIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	BERRAUTE, ANA
VICEPRESIDENTE 1°:	ALCHOURON, GUILLERMO E.
VICEPRESIDENTE 2°:	DAZA, HECTOR RUBEN
SECRETARIO:	ALONSO, GUMERSINDO FEDERICO
SECRETARIO:	FERRIGNO, SANTIAGO
SECRETARIO:	MORINI, PEDRO JUAN
SECRETARIO:	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
VOCAL	BORSANI, LUIS GUSTAVO
VOCAL	BOSCH, IRENE MIRIAM
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO
VOCAL	CASSESE, LILIA ESTRELLA MARINA
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VOCAL	DELLEPIANE, CARLOS FRANCISCO
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	MACCHI, CARLOS GUILLERMO
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR
VOCAL	MARTINI, HUGO
VOCAL	MENEM, ADRIAN
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO
VOCAL	PESO, STELLA MARYS
VOCAL	ROSSO, GRACIELA ZULEMA
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	TULIO, ROSA ESTER
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

SIN NOVEDAD

FINANZAS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	STELLA, ANIBAL JESUS
VICEPRESIDENTE 1º:	GIORGETTI, JORGE RAUL
VICEPRESIDENTE 2º:	PINEDO, FEDERICO
SECRETARIO:	MASSEI, OSCAR ERMELINDO
SECRETARIO:	ROMAN, CARMEN
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	ALONSO, GUMERSINDO FEDERICO
VOCAL	ARDID, MARIO ROLANDO
VOCAL	CASSESE, LILIA ESTRELLA MARINA
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL A.
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	LAURITTO, JOSE EDUARDO
VOCAL	LEMONS, SILVIA BEATRIZ
VOCAL	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	SARGHINI, JORGE EMILIO
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VOCAL	TATE, ALICIA ESTER
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA
VOCAL	WEST. MARIANO FEDERICO
VOCAL	ZIMMERMANN, VICTOR
VOCAL	ZOTTOS, ANDRES

SIN NOVEDAD

INDUSTRIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DOVENA, MIGUEL DANTE
VICEPRESIDENTE 1º:	GIORGETTI, JORGE RAUL
VICEPRESIDENTE 2º:	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
SECRETARIO:	AGUAD, OSCAR RAUL
SECRETARIO:	OBIGLIO, JULIAN MARTIN
SECRETARIO:	CASSESE, LILIA ESTRELLA MARINA
VOCAL	ALARCON, MARIA DEL CARMEN
VOCAL	BECCANI, ALBERTO JUAN
VOCAL	BEJARANO, MARIO FERNANDO
VOCAL	BONACORSI, JUAN CARLOS
VOCAL	BORSANI, LUIS GUSTAVO
VOCAL	CIGOGNA, LUIS FRANCISCO
VOCAL	COSTA, ROBERTO RAUL
VOCAL	DE NARVAEZ, FRANCISCO
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	FERRIGNO, SANTIAGO
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GODOY, JUAN CARLOS
VOCAL	ILARREGUI, LUIS ALFREDO
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VOCAL	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
VOCAL	MERINO, RAUL GUILLERMO
VOCAL	OLMOS, GRACIELA HORTENCIA
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
VOCAL	PEREZ, ALBERTO CESAR
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	ROSSO, GRACIELA ZULEMA
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VOCAL	STELLA, ANIBAL JESUS
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

COMERCIO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	TOLEDO, HUGO DAVID
VICEPRESIDENTE 1º:	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VICEPRESIDENTE 2º:	PANZONI, PATRICIA ESTER
SECRETARIO:	DE NARVAEZ, FRANCISCO
SECRETARIO:	GENEM, AMANDA SUSANA
SECRETARIO:	MERINO, RAUL GUILLERMO
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VOCAL	ALARCON, MARIA DEL CARMEN
VOCAL	ALCHOURON, GUILLERMO E.
VOCAL	BEJARANO, MARIO FERNANDO
VOCAL	BERRAUTE, ANA
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	JANO, RICARDO JAVIER
VOCAL	LEYBA DE MARTI, BEATRIZ M.
VOCAL	MAFFEI, MARTA OLINDA
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL
VOCAL	SOLANAS, RAUL PATRICIO
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VOCAL	TORINO, HECTOR OMAR
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA

ENERGIA Y COMBUSTIBLE	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE	BERTONE, ROSANA ANDREA
VICEPRESIDENTE 1º:	VACANTE
VICEPRESIDENTE 2º:	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
SECRETARIO:	DE MARCHI, OMAR BRUNO
SECRETARIO:	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA A.
SECRETARIO:	RIOS, MARIA FABIANA
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VOCAL	AGUAD, OSCAR RAUL
VOCAL	ARNOLD, EDUARDO ARIEL
VOCAL	BONACORSI, JUAN CARLOS
VOCAL	CASSESE, LILIA ESTRELLA M.
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	CORNEJO, ALFREDO VICTOR
VOCAL	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GIORGETTI, JORGE RAUL
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VOCAL	INGRAM, RODDY ERNESTO
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL
VOCAL	LOZANO, CLAUDIO
VOCAL	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR
VOCAL	MULLER, MABEL NILDA
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	SARTORI, DIEGO HORACIO
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VOCAL	WILDER, RICARDO ALBERTO
VOCAL	ZOTTOS, ANDRES

SIN NOVEDAD

TRANSPORTE	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DAHER, ZULEMA BEATRIZ
VICEPRESIDENTE 1º:	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
VICEPRESIDENTE 2º:	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
SECRETARIO:	BONACORSI, JUAN CARLOS
SECRETARIO:	GONZALEZ, JORGE PEDRO
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA A.
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO
VOCAL	CAMBARERI, FORTUNATO RAFAEL
VOCAL	CASERIO, CARLOS ALBERTO
VOCAL	CASSESE, LILIA ESTRELLA MARINA
VOCAL	COSTA, ROBERTO RAUL
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	DE MARCHI, OMAR BRUNO
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE
VOCAL	GARIN DE TULA, LUCIA
VOCAL	GARRIDO ARCEO, JORGE ANTONIO
VOCAL	GIORGETTI, JORGE RAUL
VOCAL	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	JANO, RICARDO JAVIER
VOCAL	LANDAU, JORGE ALBERTO
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
VOCAL	MENEM, ADRIAN
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA
VOCAL	SALIN', JUAN ARTURO
VOCAL	SARTORI, DIEGO HORACIO
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN

ECONOMIAS Y DESARROLLO REGIONAL		4-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	P
VICEPRESID. 1º:	CANTEROS, GUSTAVO JESUS	0
VICEPRESID. 2º:	SALIM, JUAN ARTURO	ACA
SECRETARIO:	GARCIA, SUSANA ROSA	L
SECRETARIO:	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN	ACA
SECRETARIO:	TORINO, HECTOR OMAR	P
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS	ACA
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA B.	L
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO	P
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO	P
VOCAL	CORNEJO, ALFREDO VICTOR	L
VOCAL	DE MARCHI, OMAR BRUNO	ACA
VOCAL	DOGA, MARIA NELIDA	ACA
VOCAL	FIGUEROA, JOSE OSCAR	P
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL	ACA
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA	P
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA	P
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA	P
VOCAL	HERRERA, GRISELDA NOEMI	P
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL	P
VOCAL	LOVAGLIO SARAVIA, ANTONIO	P
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR	ACA
VOCAL	MENEM, ADRIAN	ACA
VOCAL	MERINO, RAUL GUILLERMO	ACA
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO	P
VOCAL	OLMOS, GRACIELA HORTENCIA	P
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER	ACA
VOCAL	STELLA, ANIBAL JESUS	P
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO	P
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA	P

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

ASUNTOS MUNICIPALES	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VICEPRESIDENTE 1º:	DOGA, MARIA NELIDA
VICEPRESIDENTE 2º:	DIAZ, SUSANA ELADIA
SECRETARIO:	CUEVAS, HUGO OSCAR
SECRETARIO:	VACANTE
SECRETARIO:	VARISCO, SERGIO FAUSTO
VOCAL	ABDALA, JOSEFINA
VOCAL	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	ATANASOF, ALFREDO NESTOR
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	BINNER, HERMES JUAN
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	JANO, RICARDO JAVIER
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO
VOCAL	MONTI, LUCRECIA
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
VOCAL	PEREZ, ALBERTO CESAR
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DE BERNARDI, EDUARDO
VICEPRESID. 1º:	BARAGIOLA, VILMA ROSANA
VICEPRESID. 2º:	BERTONE, ROSANA ANDREA
SECRETARIO:	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR
SECRETARIO:	GARCIA DE MORENO, EVA
SECRETARIO:	FERRI, GUSTAVO ENRIQUE
VOCAL	ARNOLD, EDUARDO ARIEL
VOCAL	CAMBARERI, FORTUNATO RAFAEL
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	DOVENA, MIGUEL DANTE
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	INGRAM, RODDY ERNESTO
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO
VOCAL	RIOS, MARIA FABIANA
VOCAL	TOLEDO, HUGO DAVID

SIN NOVEDAD

VIVIENDA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VICEPRESIDENTE 1º:	BIANCHI SILVESTRE, MARCELA A.
VICEPRESIDENTE 2º:	TULIO, ROSA ESTER
SECRETARIO:	SOTO, GLADYS BEATRIZ
SECRETARIO:	ACUÑA, HUGO RODOLFO
SECRETARIO:	BRUE, DANIEL AGUSTIN
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	DAZA, HECTOR RUBEN
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	IGLESIAS, ROBERTO RAUL
VOCAL	OSORIO, MARTA LUCIA
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	STELLA, ANIBAL JESUS
VOCAL	TOLEDO, HUGO DAVID

SIN NOVEDAD

PETICIONES, PODERES Y REGLAMENTO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO
VICEPRESIDENTE 1º:	AZCOITI, PEDRO JOSE
VICEPRESIDENTE 2º:	RODRIGUEZ, OSCAR ERNESTO R.
SECRETARIO:	VANOSI, JORGE REYNALDO
SECRETARIO:	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
SECRETARIO:	OLMOS, GRACIELA HORTENCIA
VOCAL	AGUAD, OSCAR RAUL
VOCAL	BALADRON, MANUEL JUSTO
VOCAL	BERTONE, ROSANA ANDREA
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	DAUD, JORGE CARLOS
VOCAL	DE BERNARDI, EDUARDO
VOCAL	DI POLLINA, EDUARDO ALFREDO
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL
VOCAL	MARTINELLI, GUILLERMO JESÚS
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	NEMIROVSCI, OSVALDO MARIO
VOCAL	PEREZ, MIRTA SUSANA
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO
VOCAL	ROMERO, ROSARIO MARGARITA
VOCAL	TATE, ALICIA ESTER
VOCAL	TOMAZ, ADRIANA ELISA
VOCAL	TONELLI, PABLO GABRIEL

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

JUICIO POLITICO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MEDIZA, HERIBERTO ELOY
VICEPRESIDENTE 1º:	FERRO, FRANCISCO JOSE
VICEPRESIDENTE 2º:	TONELLI, PABLO GABRIEL
SECRETARIO:	SOLANAS, RAUL PATRICIO
SECRETARIO:	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
SECRETARIO:	ALVAREZ, JUAN JOSE
VOCAL	AZCOITI, PEDRO JOSE
VOCAL	BERRAUTE, ANA
VOCAL	BONASSO, MIGUEL LUIS
VOCAL	CANTOS, JOSE MARIA
VOCAL	CARMONA, MARIA ARACELI
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	DE BERNARDI, EDUARDO
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VOCAL	DI LANDRO, OSCAR JORGE
VOCAL	DI POLLINA, EDUARDO ALFREDO
VOCAL	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	LANDAU, JORGE ALBERTO
VOCAL	MORENO, CARLOS JULIO
VOCAL	NEMIROVSCI. OSVALDO MARIO
VOCAL	OLIVA. CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	PEREZ. JOSE ADRIAN
VOCAL	RODRIGUEZ. MARCELA VIRGINIA
VOCAL	ROMERO, ROSARIO MARGARITA
VOCAL	ROOUEL. RODOLFO
VOCAL	TORRONTGUI. MARIA ANGELICA
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO

RECURSOS NATURALES Y CONSERVACION DEL AMBIENTE HUMANO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	BONASSO, MIGUEL LUIS
VICEPRESIDENTE 1º:	MAFFEI, MARTA OLINDA
VICEPRESIDENTE 2º:	RICHTER, ANA ELISA RITA
SECRETARIO:	CECCO, CARLOS JAIME
SECRETARIO:	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ
SECRETARIO:	TINNIRELLO, CARLOS
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VOCAL	BIANCO, LIA FABIOLA
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE, M. A.
VOCAL	BRILLO, JOSE RICARDO
VOCAL	CAVADINI, EDUARDO VICTOR
VOCAL	COIRINI, ADRIANA ELSA
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	FERNANDEZ, ALFREDO CESAR
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA
VOCAL	INGRAM, RODDY ERNESTO
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MULLER, MABEL HILDA
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	PESO, STELLA MARYS
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN H.
VOCAL	TORINO, HECTOR OMAR
VOCAL	VARISCO, SERGIO FAUSTO
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

SIN NOVEDAD

TURISMO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	INGRAM, RODDY ERNESTO
VICEPRESIDENTE 1º:	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VICEPRESIDENTE 2º:	GARCIA, MARIA TERESA
SECRETARIO:	CECCO, CARLOS JAIME
SECRETARIO:	GARRIDO ARCEO, JORGE ANTONIO
SECRETARIO:	DI LANDRO, OSCAR JORGE
VOCAL	ABDALA, JOSEFINA
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VOCAL	ARNOLD, EDUARDO ARIEL
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS
VOCAL	BOSCH, IRENE MIRIAM
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	CHIACCIO, NORA ALICIA
VOCAL	DE BERNARDI, EDUARDO
VOCAL	DE MARCHI, OMAR BRUNO
VOCAL	GARIN DE TULA, LUCIA
VOCAL	HEREDIA, ARTURO MIGUEL
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	JEREZ, EUSEBIA ANTONIA
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO
VOCAL	LOVAGLIO SARAVIA. ANTONIO
VOCAL	MANSUR, NELIDA MABEL
VOCAL	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
VOCAL	MOISES, MARIA CAROLINA
VOCAL	NEMIROVSCI, OSVALDO MARIO
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA

SIN NOVEDAD

ECONOMIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	BORSANI, LUIS GUSTAVO
VICEPRESIDENTE 1º:	FIGUEROA, JOSE OSCAR
VICEPRESIDENTE 2º:	MOISES, MARIA CAROLINA
SECRETARIO:	STELLA, ANIBAL JESUS
SECRETARIO:	LOZANO, CLAUDIO
SECRETARIO:	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	BECCANI, ALBERTO JUAN
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	DALLA FONTANA, ARIEL RAUL A.
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO
VOCAL	GODOY, JUAN CARLOS
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	IRRAZABAL, JUAN MANUEL
VOCAL	LEYBA DE MARTI, BEATRIZ M.
VOCAL	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER
VOCAL	RECALDE, HECTOR PEDRO
VOCAL	SNOPEK, CARLOS DANIEL

SIN NOVEDAD

MINERIA	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	HERRERA, GRISELDA NOEMI
VICEPRESIDENTE 1º:	DE LA BARRERA, GUILLERMO
VICEPRESIDENTE 2º:	CANEVAROLO, DANTE OMAR
SECRETARIO:	COLLANTES GENARO AURELIO
SECRETARIO:	PEREZ, ALBERTO CESAR
SECRETARIO:	TOMAZ, ADRIANA ELISA
VOCAL	ARNOLD, EDUARDO ARIEL
VOCAL	BARRIONUEVO, JOSE LUIS
VOCAL	BULLRICH, ESTEBAN JOSE
VOCAL	CORDOBA, JOSE MANUEL
VOCAL	DE BERNARDI, EDUARDO
VOCAL	DEPETRI, EDGARDO FERNANDO
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	LEYBA DE MARTI, BEATRIZ M.
VOCAL	NIEVA, ALEJANDRO MARIO
VOCAL	PASTORIZA, EDUARDO ANTONIO
VOCAL	RIOS, MARIA FABIANA
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SOSA, CARLOS ALBERTO
VOCAL	TORINO, HECTOR OMAR
VOCAL	TORRONTGUEI, MARIA ANGELICA
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN

SIN NOVEDAD

PREVENCIÓN DE ADICCIONES Y CONTROL DEL NARCOTRAFICO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	GARIN DE TULA, LUCIA
VICEPRESIDENTE 1º:	ALVAREZ RODRIGUEZ, MARIA C.
VICEPRESIDENTE 2º:	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
SECRETARIO:	PANZONI, PATRICIA ESTER
SECRETARIO	SPATOLA, PAOLA ROSANA
SECRETARIO:	MORINI, PEDRO JUAN
VOCAL	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN B.
VOCAL	BURZACO, EUGENIO
VOCAL	CANTEROS, GUSTAVO JESUS
VOCAL	CHIACCHIO, NORA ALICIA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ
VOCAL	DE LA BARRERA, GUILLERMO
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VOCAL	GUTIERREZ, GRACIELA BEATRIZ
VOCAL	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	THOMAS, ENRIQUE LUIS
VOCAL	URTUBEY, JUAN MANUEL
VOCAL	VARGAS AIGNASSE, GERONIMO

SIN NOVEDAD

ANALISIS Y SEGUIMIENTO DE LAS NORMAS TRIBUTARIAS Y PREVISIONALES	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	CITTADINI, STELLA MARIS
VICEPRESIDENTE 1°:	GALVALISI, LUIS ALBERTO
VICEPRESIDENTE 2°:	LOZANO, CLAUDIO
SECRETARIO:	KAKUBUR, EMILIO
SECRETARIO:	NEGRI, MARIO RAUL
SECRETARIO:	LAURITTO, JOSE EDUARDO
VOCAL	BAIGORRI, GUILLERMO F.
VOCAL	CANTOS, JOSE MARIA
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VOCAL	GALLO, DANIEL OSCAR
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	HERNANDEZ, CINTHYA GABRIELA
VOCAL	LEMONS, SILVIA BEATRIZ
VOCAL	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VOCAL	MONAYAR, ANA MARIA CARMEN
VOCAL	POGGI, CLAUDIO JAVIER
VOCAL	ROMERO, ROSARIO MARGARITA
VOCAL	SALIN, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SARGHINI, JORGE EMILIO

SIN NOVEDAD

POBLACION Y DESARROLLO HUMANO	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	LIX KLETT, ROBERTO IGNACIO
VICEPRESIDENTE 1°:	RITONDO, CRISTIAN ADRIAN
VICEPRESIDENTE 2°:	CAVADINI, EDUARDO VICTOR
SECRETARIO:	QUIROZ, ELSA SIRIA
SECRETARIO:	BRUE, DANIEL AGUSTIN
SECRETARIO:	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	ACUÑA, HUGO RODOLFO
VOCAL	ARNOLD, EDUARDO ARIEL
VOCAL	AUGSBURGER, SILVIA
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VOCAL	DI LANDRO, OSCAR JORGE
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DIAZ, SUSANA ELADIA
VOCAL	DOGA, MARIA NELIDA
VOCAL	FERRA DE BARTOL, MARGARITA
VOCAL	GALANTINI, EDUARDO LEONEL
VOCAL	GONZALEZ, NANCY SUSANA
VOCAL	MAFFEI, MARTA OLINDA
VOCAL	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
VOCAL	RICHTER, ANA ELISA RITA
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	SYLVESTRE BEGNIS, JUAN H.
VOCAL	WEST, MARIANO FEDERICO

SIN NOVEDAD

DEPORTES	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	BONACORSI, JUAN CARLOS
VICEPRESIDENTE 1º:	RICHTER, ANA ELISA RITA
VICEPRESIDENTE 2º:	BERTOL, PAULA MARIA
SECRETARIO:	BOSCH, IRENE MIRIAM
SECRETARIO:	COLLANTES, GENARO AURELIO
SECRETARIO:	MARTINEZ GARBINO, EMILIO RAUL
VOCAL	ANAUATE, CARLOS ALFREDO
VOCAL	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VOCAL	BERTONE. ROSANA ANDREA
VOCAL	BIANCHI SILVESTRE. MARCELA A.
VOCAL	BISUTTI, DELIA BEATRIZ
VOCAL	CANTOS. JOSE MARIA
VOCAL	CAVADINI, EDUARDO VICTOR
VOCAL	CECCO, CARLOS JAIME
VOCAL	COSTA. ROBERTO RAUL
VOCAL	DE LA BARRERA, GUILLERMO
VOCAL	FRANCO, HUGO ALBERTO
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	HEREDIA. ARTURO MIGUEL
VOCAL	INGRAM, RODDY ERNESTO
VOCAL	KAKUBUR, EMILIO
VOCAL	LAURITTO. JOSE EDUARDO
VOCAL	LORENZO BOROCOTO, EDUARDO
VOCAL	SALIM, JUAN ARTURO
VOCAL	TOMAZ, ADRIANA ELISA
VOCAL	WILDER, RICARDO ALBERTO
VOCAL	ZIMMERMANN, VICTOR

DERECHOS HUMANOS Y GARANTIAS		4-12
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS	
PRESIDENTE:	CARLOTTO, REMO GERARDO	P
VICEPRESID. 1º:	LOPEZ, AMELIA DE LOS M.	ACA
VICEPRESID. 2º:	MONTENEGRO, OLINDA	ACA
SECRETARIO:	TATE, ALICIA ESTER	ACA
SECRETARIO:	GARCIA MENDEZ, EMILIO A.	P
SECRETARIO:	TORRONTGUEI, MARIA A.	ACA
VOCAL	AZCOITI, PEDRO JOSE	ACA
VOCAL	CANELA, SUSANA MERCEDES	P
VOCAL	CHIACCHIO, NORA ALICIA	ACA
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS	ACA
VOCAL	DE BRASI, MARTA SUSANA	ACA
VOCAL	DE LA BARRERA, GUILLERMO	ACA
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA	ACA
VOCAL	DI POLLINA, EDUARDO A.	ACA
VOCAL	FERRIGNO, SANTIAGO	P
VOCAL	GUTIERREZ, FRANCISCO V.	ACA
VOCAL	HERRERA, ALBERTO	ACA
VOCAL	MASSEI, OSCAR ERMELINDO	ACA
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, A. E.	ACA
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA	ACA
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN	P
VOCAL	RODRIGUEZ, MARCELA V.	ACA
VOCAL	ROMERO, ROSARIO M.	ACA
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ	ACA
VOCAL	TONELLI, PABLO GABRIEL	ACA

SIN NOVEDAD

ASUNTOS COOPERATIVOS, MUTUALES Y ONG	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	COSTA, ROBERTO RAUL
VICEPRESID. 1º:	AGÜERO, ELDA SUSANA
VICEPRESID. 2º:	ACUÑA. HUGO RODOLFO
SECRETARIO:	DOGA, MARIA NELIDA
SECRETARIO:	GIORGETTI, JORGE RAUL
SECRETARIO:	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ
VOCAL	CAMAÑO, DANTE ALBERTO
VOCAL	DAZA, HECTOR RUBEN
VOCAL	FERRIGNO, SANTIAGO
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	GALLO, DANIEL OSCAR
VOCAL	GARCIA, SUSANA ROSA
VOCAL	GARCIA DE MORENO, EVA
VOCAL	GODOY, JUAN CARLOS
VOCAL	HERRERA, ALBERTO
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ L.
VOCAL	VELARDE, MARTA SYLVIA
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA

SIN NOVEDAD

MERCOSUR	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	JANO, RICARDO JAVIER
VICEPRESIDENTE 1º:	SARTORI, DIEGO HORACIO
VICEPRESIDENTE 2º:	ATANASOF, ALFREDO NESTOR
SECRETARIO:	GODOY, JUAN CARLOS
SECRETARIO:	LOZANO, CLAUDIO
SECRETARIO:	CANELA, SUSANA MERCEDES
VOCAL	AGÜERO, ELDA SUSANA
VOCAL	BEVERAGGI, MARGARITA BEATRIZ
VOCAL	BOSCH, IRENE MIRIAM
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	CESAR, NORA NOEMI
VOCAL	CONTI. DIANA BEATRIZ
VOCAL	DAZA, HECTOR RUBEN
VOCAL	DOGA, MARIA NELIDA
VOCAL	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	GIORGETTI, JORGE RAUL
VOCAL	GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL
VOCAL	GUTIERREZ. FRANCISCO VIRGILIO
VOCAL	LIX KLETT, ROBERTO IGNACIO
VOCAL	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL
VOCAL	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VOCAL	MARINO, JULIANA ISABEL
VOCAL	MONTI, LUCRECIA
VOCAL	PANZONI, PATRICIA ESTER
VOCAL	RAIMUNDI, CARLOS ALBERTO
VOCAL	RICHTER, ANA ELISA RITA
VOCAL	SOLANAS RAUL PATRICIO
VOCAL	TOLEDO, HUGO DAVID

SIN NOVEDAD

SIN NOVEDAD

PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MARCO DEL PONT, MERCEDES
VICEPRESIDENTE 1°:	ZOTTOS, ANDRES
VICEPRESIDENTE 2°:	ARDID, MARIO ROLANDO
SECRETARIO:	FIOL, PAULINA ESTHER
SECRETARIO:	DI LANDRO, OSCAR JORGE
SECRETARIO:	GARCIA, MARIA TERESA
VOCAL	BAYONZO, LILIANA AMELIA
VOCAL	BEJARANO, MARIO FERNANDO
VOCAL	DAZA, HECTOR RUBEN
VOCAL	DE LA ROSA, MARIA GRACIELA
VOCAL	DI TULLIO, JULIANA
VOCAL	DIAZ ROIG, JUAN CARLOS
VOCAL	FABRIS, LUCIANO RAFAEL
VOCAL	FIGUEROA, JOSE OSCAR
VOCAL	GARRIDO ARCEO, JORGE ANTONIO
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GODOY, JUAN CARLOS
VOCAL	GONZALEZ, MARIA AMERICA
VOCAL	MARCONATO, GUSTAVO ANGEL
VOCAL	MARINO, ADRIANA DEL CARMEN
VOCAL	MARTINEZ, JULIO CESAR
VOCAL	MEDIZA, HERIBERTO ELOY
VOCAL	OBIGLIO, JULIAN MARTIN
VOCAL	OLIVA, CRISTIAN RODOLFO
VOCAL	OLMOS, GRACIELA HORTENCIA
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	PEREZ, MIRTA SUSANA
VOCAL	STELLA, ANIBAL JESUS

DEFENSA DEL CONSUMIDOR	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MONGELO, JOSE RICARDO
VICEPRESIDENTE 1°:	ARRIAGA, JULIO ESTEBAN
VICEPRESIDENTE 2°:	PEREZ, JOSE ADRIAN
SECRETARIO:	BULLRICH, ESTEBAN JOSE
SECRETARIO:	MACALUSE, EDUARDO GABRIEL
SECRETARIO:	SESMA, LAURA JUDITH
VOCAL	ACCASTELLO, EDUARDO LUIS
VOCAL	BRUE, DANIEL AGUSTIN
VOCAL	COLLANTES, GENARO AURELIO
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	CUEVAS, HUGO OSCAR
VOCAL	DAZA, HECTOR RUBEN
VOCAL	FADEL, PATRICIA SUSANA
VOCAL	FERRI, GUSTAVO ENRIQUE
VOCAL	FERRO, FRANCISCO JOSE
VOCAL	GALVALISI, LUIS ALBERTO
VOCAL	INGRAM, RODDY ERNESTO
VOCAL	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
VOCAL	NEMIROVSCI, OSVALDO MARIO
VOCAL	OSUNA, BLANCA INES
VOCAL	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN
VOCAL	VACA NARVAJA, PATRICIA

SIN NOVEDAD

SEGURIDAD INTERIOR	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	DELLEPIANE, CARLOS FRANCISCO
VICEPRESIDENTE 1º:	ITURRIETA, MIGUEL ANGEL
VICEPRESIDENTE 2º:	SPATOLA, PAOLA ROSANA
SECRETARIO:	COMELLI, ALICIA MARCELA
SECRETARIO:	RICO, MARIA DEL CARMEN CECILIA
SECRETARIO:	CORNEJO, ALFREDO VICTOR
VOCAL	BEJARANO, MARIO FERNANDO
VOCAL	BURZACO, EUGENIO
VOCAL	CANTERO GUTIERREZ, ALBERTO
VOCAL	CARLOTTO, REMO GERARDO
VOCAL	COLOMBI, HORACIO RICARDO
VOCAL	FRANCO, HUGO ALBERTO
VOCAL	GARCIA MENDEZ, EMILIO ARTURO
VOCAL	GINZBURG, NORA RAQUEL
VOCAL	GIOJA, JUAN CARLOS
VOCAL	GIUDICI, SILVANA MYRIAM
VOCAL	GODOY, RUPERTO EDUARDO
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	KUNKEL, CARLOS MIGUEL
VOCAL	PANZONI, PATRICIA ESTER
VOCAL	PEREZ, MIRTA SUSANA
VOCAL	RITONDO, CRISTIAN ADRIAN
VOCAL	RODRIGUEZ, OSCAR ERNESTO R.
VOCAL	SALUM, OSVALDO RUBEN
VOCAL	SARTORI, DIEGO HORACIO
VOCAL	SLUGA, JUAN CARLOS
VOCAL	VILLAVERDE, JORGE ANTONIO

SIN NOVEDAD

LIBERTAD DE EXPRESION	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MORINI, PEDRO JUAN
VICEPRESID. 1º:	DAUD, JORGE CARLOS
VICEPRESID. 2º:	HEREDIA, ARTURO MIGUEL
SECRETARIO:	CANTOS, JOSE MARIA
SECRETARIO:	MENDEZ DE FERREYRA, ARACELI E.
SECRETARIO:	IGLESIAS, ROBERTO RAUL
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA
VOCAL	BULACIO, NANCY EVANGELINA
VOCAL	CONTI, DIANA BEATRIZ
VOCAL	CORDOBA, STELLA MARIS
VOCAL	COSCIA, JORGE EDMUNDO
VOCAL	GENEM, AMANDA SUSANA
VOCAL	LUSQUIÑOS, LUIS BERNARDO
VOCAL	MONGELO, JOSE RICARDO
VOCAL	MORANDINI, NORMA ELENA
VOCAL	PERIE, HUGO RUBEN
VOCAL	QUIROZ, ELSA SIRIA
VOCAL	SARTORI, DIEGO HORACIO
VOCAL	TATE, ALICIA ESTER
VOCAL	UÑAC, JOSE RUBEN
VOCAL	ZOTTOS, ANDRES

SIN NOVEDAD

DISCAPACIDAD	
COMPOSICION CARGO	DIPUTADOS
PRESIDENTE:	MONTI, LUCRECIA
VICEPRESIDENTE 1º:	VACANTE
VICEPRESIDENTE 2º:	ABDALA, JOSEFINA
SECRETARIO:	OSORIO, MARTA LUCIA
SECRETARIO:	GONZALEZ, MARIA AMERICA
SECRETARIO:	VACANTE
VOCAL	ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN BOLIVAR
VOCAL	BERTOL, PAULA MARIA
VOCAL	CANTOS, JOSE MARIA
VOCAL	CHACCHIO, NORA ALICIA
VOCAL	DE BRASI, MARTA SUSANA
VOCAL	FIOL, PAULINA ESTHER
VOCAL	GARRIDO ARCEO, JORGE ANTONIO
VOCAL	GONZALEZ, JORGE PEDRO
VOCAL	GORBACZ, LEONARDO ARIEL
VOCAL	LOPEZ, AMELIA DE LOS MILAGROS
VOCAL	NAIM, LIDIA LUCIA
VOCAL	PEREZ, MIRTA SUSANA
VOCAL	PESO, STELLA MARYS
VOCAL	ROJKES DE ALPEROVICH, BEATRIZ L.
VOCAL	ROMAN, CARMEN
VOCAL	ROSSO, GRACIELA ZULEMA
VOCAL	SANTANDER, MARIO ARMANDO
VOCAL	SOTO, GLADYS BEATRIZ
VOCAL	ZANCADA, PABLO VENTURA