Período 136° **La Plata, 10 de diciembre de 2008** **20a. Reunión**

SENADO DE BUENOS AIRES

DIARIO DE SESIONES

PRIMERA SESION EXTRAORDINARIA

Presidencia: doctor Alberto Edgardo Balestrini
vicepresidente 1° senador Federico Carlos Scarabino
vicepresidente 2° senador José Manuel Molina

Secretarías:

- Administrativa: prosecretario licenciado Jorge Alfredo Couyoupetrou
- Legislativa: doctor Máximo Augusto Rodríguez
  prosecretario doctor Gustavo Alberto Dutto

Senadores presentes:

Acuña, Edda Evangelina
Antedoménico, Andrés María
Arbio, Nora Luján
Arcidiácono, Viviana Mónica
Arguissain, Adelma Edith
Arpigiani, Olga María Beatriz
Auza, Néstor
Bozzani, Ricardo Angel
Cariglino, Roque Antonio
Carlotto, Guido Miguel
Expósito, Daniel Alejandro
Fernández, Roberto Osvaldo
Ferreyra, Carlos Horacio
Fioramonti, Cristina Beatriz
Francolino, Héctor
García, Patricio Antonio
Goicoechea, Osvaldo Jorge
Gómez, Hugo Ramón
Helguero, Marta Elena
Honores, Enrique Marcelo
Lissalde, Ricardo
López Villa, Fernando Raúl
Malagamba, Luis Porfirio
Mazza, Alberto Javier
Molina, José Manuel
Molini, Roberto Oscar
Mor Roig, Javier Arturo
Mosse, Carlos Alberto
Nieto, Antonio Armando
Pérez, Guillermo Rolando
Pirozzolo, Jorge Luis
Porrúa, Jesús
Prunotto, Stella Maris
Ravale, Roberto Felipe
Reverberi, Gerardo Marcelo
Rodrigo, Diego Oscar
Salemme, Julio Alberto
Salzmann, Enrique Jaime
Scarabino, Federico Carlos
Sivero, Alfredo
Strizzi, Elsa
Torres, Raúl Roberto
Urruti, Mariel Milagros
Zingoni Segatori, José María

Senadores ausentes:

Con licencia:

Nardelli, Santiago Andrés
Scarone, Jorge Omar

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por unanimidad, en general y en particular.

Sr. PRESIDENTE.- Es ley. Se comunicará al Poder Ejecutivo y a la Honorable Cámara de Diputados.

- 8 -
CODIGO DE TRANSITO

Sr. PRESIDENTE.- Corresponde considerar el tratamiento sobre tablas del asunto A-45/06-07.

Sr. SECRETARIO (Rodríguez).- Proyecto de ley, devuelto con modificaciones, sobre creación del nuevo Código de Tránsito de la provincia de Buenos Aires. *(Ver punto nº 3 del Apéndice.)*

Sr. PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el tratamiento sobre tablas.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por más de dos tercios.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Goicoechea.

Sr. GOICOECHEA.- Solicito que el Honorable Cuerpo se constituya en comisión, a los efectos de producir despacho.

Sr. PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada por el señor senador Goicoechea.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por más de dos tercios.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobada. Se constituye el Cuerpo en comisión.

- Luego de unos instantes:

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Goicoechea.

Sr. GOICOECHEA.- Señor presidente: habiendo producido despacho el Honorable Cuerpo constituido en comisión, solicito se levante la conferencia y se pase a votación.

Sr. PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada por el señor senador Goicoechea.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por unanimidad.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobada. Se cierra la conferencia.

En consideración el despacho del Cuerpo constituido en Comisión.

Tiene la palabra el señor senador Fernández.

Sr. FERNANDEZ.- Señor presidente: en principio quiero agradecer a los distintos bloques el tratamiento de este proyecto que es tan importante para la provincia de Buenos Aires, por todo lo que tiene que ver con un nuevo Código de Tránsito.

Debemos ver, realmente, cuál es la situación actual en la que nos encontramos y que desde el año 1997 la provincia se ha encontrado en un estado de emergencia en materia de seguridad vial.

A partir de principios del año 2007, se dictó el pretendido decreto 40, y digo esto de pretendido porque quiero dejar en claro que esta Legislatura no tiene como principio no convalidar decretos, y volviendo al tema del

decreto 40, tuvo vigencia hasta el 31 de diciembre de 2007, continuando a través del decreto 252 del 2007 por 180 días más, que alcanzan hasta el 30 de junio de 2008.

Como vemos, nos encontramos en una situación conflictiva en cuanto a la vigencia de este decreto y a la vigencia de la ley 11.430, que actualmente rige el tránsito en nuestra provincia.

Es indudable que la Nación tenía la necesidad de contar con un código único para poder homogeneizar todas las normas que hacen al tránsito, teniendo también en consideración cuáles son las realidades de cada una de las provincias en el tránsito y el transporte. Digo esto del transporte porque hay que tener consideración muy especial con lo que pasa con el transporte de pasajeros.

Lo que hoy venimos a hacer con el tratamiento de este proyecto de ley incluido en el expediente A-45/06-07 es tratar la adhesión a la legislación nacional 24.449, Ley Nacional de Tránsito, y a la ley 26.363, que es la que crea la Agencia Nacional de Tránsito.

¿Qué es lo que estamos haciendo? Estamos ordenando el tránsito en la Provincia de Buenos Aires, pero preservándose la provincia algunas facultades específicas en algunos puntos. O sea, nos constituimos en un todo en cuanto a estar en común acuerdo con la legislación nacional, pero reservando facultades específicas en puntos esenciales.

Una de ellas es no delegar el control y la fiscalización de la provincia y de los municipios en lo que hace al tránsito en lo que son rutas nacionales y provinciales, autopistas y semiautopistas que recorren todo nuestro territorio provincial.

Con respecto a los puntos especiales donde la provincia mantiene su autonomía, está la licencia profesional, para lo cual es necesario aprobar un curso específico de manejo que va a estar dirigido por la Dirección de Tránsito de la provincia de Buenos Aires.

También tenemos en la provincia normas que están realmente adelantadas respecto a la ley nacional, como es en el tema de la Verificación Técnica Vehicular, y creo que debemos hacer cumplir estas normas específicas de verificación de los vehículos para que se pueda circular como corresponde por nuestra provincia.

Por otro lado, en lo que hace al control electrónico sobre las normas de velocidad, están los denominados cinemómetros, que son controladores electrónicos que permiten determinar un eficiente control y que no pueden ser alterados en forma personal.

Respecto al tema de los cinemómetros, permítanme hacer dos apreciaciones. Una tiene que ver con lo que es la ciencia económica.

En economía se dice que los recursos son limitados y las necesidades son ilimitadas. Y hoy, lo que el gobierno de la provincia está haciendo es utilizar estos recursos que teníamos disponibles, porque han sido comprados por una gestión anterior, y ponerlos a disposición de la sociedad.

Estamos contando hoy con 150 cinemómetros fijos y 40 móviles, que van a ser repartidos de acuerdo a un mapa de siniestralidad que se ha confeccionado.

Este mapa de siniestralidad, en principio, marca un trayecto que va desde la Capital Federal y el Conurbano hacia la Costa Atlántica. Fundamentalmente se van a instalar en las rutas número 36, que termina en Pipinas; en la ruta número 11, que nace en Pipinas y termina en Mar del Plata; en la ruta número 2, desde Buenos Aires a Mar del Plata; en la ruta número 63, que une Dolores con la ruta 11 y en la ruta número 74, que va desde Madariaga, pasando por Tandil, y termina en Benito Juárez.

Junto con esto el mapa de siniestralidad indica también los lugares donde se van a crear los juzgados provinciales de faltas. Esta creación tiene como resultado que la pro-

vincia asume el control y la fiscalización de todos los accidentes que se produzcan en sus rutas.

Y quería decir esto del aprovechamiento económico de los recursos, porque conlleva también aquí otro punto muy importante que es que, teniendo la provincia los recursos, indudablemente no va a haber ni licitación, ni adjudicación a ningún sector privado. Es la propia provincia la que va a tener el control en esta cuestión y en todo lo relacionado a las faltas por infracción de tránsito.

Junto con la creación de estos juzgados también se logra que los infractores puedan elegir el lugar de juzgamiento, ya sea en el lugar del hecho o bien pedir el traslado a su domicilio, para que de esta forma nadie quede sin defensa por el lugar en el cual está radicado.

Otro de los puntos importantes es que se garantiza el debido proceso con la posibilidad que ante una instancia como es la infracción se pueda tener los recursos de revocatoria o el recurso de apelación. Se trata de la posibilidad de revocatoria ante el mismo organismo que dictó la sentencia en el ámbito administrativo, o de apelación ante el juez correccional si existe en ese lugar cabecera de departamento judicial, ya que en caso contrario sería ante el juez de paz.

Una vez dicho esto, que para mí son los aspectos fundamentales de este proyecto que hoy queremos aprobar, quiero hacer algunas consideraciones que son hasta elementales y que hacen a la cultura de los argentinos.

Cuando nosotros hablamos de seguridad vial muchas veces estamos hablando de cosas tan elementales como es la seguridad pasiva, y hablando de la seguridad pasiva, es el cinturón de seguridad uno de los elementos esenciales. Me pregunto quién de nosotros no ha escuchado el slogan de la campaña de seguridad vial que dice: "Abrocharse el cinturón es abrocharse a la vida". También me pregunto quién de nosotros no sabe que viajar de día es mejor que viajar de noche; quién no sabe que ante situaciones de lluvia, de neblina o de falta de visibilidad, es aconsejable disminuir la velocidad; quién no sabe que cuando va a conducir, las ingestas de alimento en forma masiva o tomar alcohol se comporta como un riesgo para el tránsito; quién no sabe que el alcohol limita los reflejos; quién no sabe que si hablamos de conducir en dos ruedas, en triciclos o cuatriciclos, el hecho de tener luces, usar elementos reflectivos o usar cascos, salva vidas; quién no sabe que un auto a noventa kilómetros es más fácil de llevar en una ruta que a mayor velocidad.

Cuando nosotros vemos todas estas cosas estamos diciendo que indudablemente los argentinos tenemos un problema cultural, y que la única forma de poder solucionar estos problemas culturales es a través de la educación.

El primer lugar en donde realmente se realiza la educación es en el ámbito familiar, siendo la familia el elemento esencial de la sociedad. Cuando éramos chicos - les voy a contar una anécdota que a más de uno le debe haber pasado - y realizábamos viajes largos y estábamos aburridos, nuestros padres nos pedían que contáramos los automóviles que iban pasando, y cuando se adelantaba algún otro automotor, o nos sobrepasaba, le gritábamos "correlo, correlo" . Ni qué hablar de cuando íbamos a exceso de velocidad o pasábamos a otro automóvil por sobre la línea amarilla o nos faltaba algún papel y luego, cuando sorteábamos al puesto caminero, lo festejábamos.

Esas actitudes no saben de niveles sociales ni de distinciones entre gente con más o menos preparación, son experiencias que nos van reflejando el por qué esas mismas personas, cuando van a otros países -esta es una pregunta que me hago habitualmente- respetan las normas de tránsito de manera clara y sin infringirlas.

¿Cómo es posible que ocurra esto, es decir, que los argentinos, cuando van a algún país vecino o desarrollado, aprenden educación vial tan rápidamente?.

Aristóteles decía que el hombre es un animal social por naturaleza y, como tal, tiene dos elementos esenciales: la inteligencia para saber qué es lo bueno y qué es lo malo, y la voluntad para hacer lo bueno.

Es indudable que es muy importante el bien común, que consiste en saber que hacer lo bueno para uno también es hacer lo bueno para los demás. Esto es obrar bien.

Transitar es un elemento social importantísimo sin lugar a dudas, y es la propia sociedad la que dicta las reglas de lo que está bien y de lo que está mal, y cuando esta sociedad ve que no se cumplen las reglas el Estado es quien tiene la obligación de dictar las normas jurídicas que corresponden.

Estas normas jurídicas tienen dos elementos esenciales: por un lado, el control, y, por otro, la sanción. Cuanto mayor es la adhesión de la sociedad a las normas, más fuerte y más eficiente es el control y más difícil resulta vulnerar la sanción.

Por tal razón, señores senadores, les pido que nos acompañen con su voto afirmativo en este proyecto, ya que para nosotros es muy importante contar con la sanción de esta ley.

La Argentina es uno de los países con mayores índices de accidentes de tránsito, razón por la cual no puedo dejar de mencionar algunas estadísticas: 22 personas mueren por día; 8.104 personas murieron durante el año 2007 como consecuencia de accidentes de tránsito, con más de 170 mil heridos, algunos con discapacidades de diferente grado y más de 10 millones de dólares anuales se gastaron en accidentes de tránsito.

Si se cayera un avión todas las semanas con 150 personas, estaríamos diciendo, ¿Qué hace el Poder Ejecutivo? ¿Qué hace que el gobierno que no toma cartas en el asunto de manera sustancial? Tal vez, los accidentes de tránsito, como la muerte son de uno, dos o tres personas, no nos impactan tanto, o tal vez sea por el hecho que siempre pensamos que le va a tocar a otro y no a nosotros, que siempre es un tercero, y que a nosotros nunca nos va a pasar.

Pues bien, todo esto que estoy hablando hace a números y a estadísticas, pero en la realidad de lo que se trata es de la vida de hombres, mujeres, jóvenes y niños, que a raíz de un accidente de transito tienen sus vidas truncadas. Cuántos proyectos, cuántas ilusiones, cuántas esperanzas: cuántas familias destrozadas.

Por eso señores senadores hoy les pido que todos acompañemos este proyecto y empecemos a luchar por la vida.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Mor Roig.

Sr. MOR ROIG.- Señor presidente: en primer término quisiera adherir a la preocupación del senador Fernández referente a lo que significa estar tratando este proyecto de ley y a lo que significa la seguridad vial en la provincia de Buenos Aires y en la Nación toda.

Esta es una preocupación de toda la sociedad por la cantidad de muertes diarias, y como bien se dijo recién asusta la cantidad de muertes que se producen diariamente en cada una de nuestras rutas, pero también tenemos que decir que esto no lo vamos a solucionar solamente con una ley; esto lo vamos a solucionar con una confluencia de factores, en el cual el Estado está ausente.

El Estado está ausente porque hace más de veinte años que las rutas de la provincia de Buenos Aires piden por favor que sean reparadas. Hace más de veinte años que las rutas piden que se hagan banquinas, piden que no existan baches, piden que cada una de las curvas tenga el pasto cortado en cada

uno de los sectores que pueden tener alguna peligrosidad.

Basta con mencionar algunas rutas de la provincia de Buenos Aires, que a pesar de las promesas, están inconclusas. Podríamos mencionar como paradigma de estas obras inconclusas, y cada vez más peligrosas, a la ruta 6, que tiene esas "chicanas" que quien ha hecho el trayecto entre La Plata y Campana sabe que es imposible que allí no se mate alguien diariamente O podríamos mencionar las rutas 29, 74, y 20, entre Ranchos y Chascomús, en las que el pozo más chico parece un cráter.

De todas estas cuestiones tiene que ocuparse el gobierno, tiene que ocuparse el Estado. Es lo primero que tenemos que hacer para que exista seguridad vial, para que la gente no siga muriendo en las rutas.

Es verdad que necesitamos una legislación, y por ese motivo vamos a acompañar en general este proyecto, como lo han hecho nuestros diputados nacionales en el Congreso, pero obviamente tenemos que recordar todas estas cuestiones.

En ese momento, en el Congreso Nacional se había prometido, previo a aprobarse este año esta modificación de la ley, a un "megaplan" de seguridad vial, que nunca se llevó a cabo.

En la provincia de Buenos Aires sucede exactamente lo mismo: se prometieron obras que nunca existieron. Existen rutas concesionadas y rutas que debe mantener la provincia, pero todas están en el mismo estado. Es mucho más grave la que está concesionada, porque además ya están cobrando y nadie intima los concesionarios a que realicen las obras que tienen que realizar, y la gente se sigue muriendo en las rutas de la provincia de Buenos Aires, en donde el gobierno provincial está ausente.

Nosotros hemos trabajado, y lo han hecho en nombre de nuestra bancada junto con los miembros de la Comisión de Transporte; se ha trabajado mucho en poder dotar de una ley la provincia de Buenos Aires, y lo ha hecho en nuestra representación el señor senador Molini, que viene trabajando en este sentido. Lo mismo lo estaban haciendo los diputados. Desgraciadamente, los diputados no tuvieron al menos el tiempo que tuvimos nosotros para poder votar este proyecto en general. Los diputados tuvieron que votar en contra, porque les acercaron el proyecto 45 minutos antes de la sesión, cuando venían trabajando en un proyecto en forma conjunta todas las bancadas para tratar de mejorar legislativamente y dar un instrumento para tratar de sanear este vacío que por el momento existe en nuestra provincia.

Entonces, los diputados no tuvieron suerte; nosotros tenemos unos días más, aunque creemos que se podría haber mejorado mucho este proyecto de ley.

Entendiendo la gravedad de la situación, y también recordando, como decía, que es imprescindible tener un Estado presente que se haga cargo de las rutas provinciales, y que trate de morigerar este flagelo que son las muertes en las rutas, creemos que acompañando en general este proyecto estamos colaborando para que este instrumento se haga realidad.

Obviamente, después queríamos analizar cada uno de los artículos, y teníamos pensado votar algunos afirmativamente y otros rechazarlos por no estar de acuerdo, pero entonces nos pusimos a desglosar el proyecto de ley y nos encontramos con que era muy difícil; teníamos que salpicar demasiado, y por todo eso voy a adelantar que vamos a votar en forma afirmativa el artículo primero: vamos a adherir a la ley nacional para posibilitar que la misma se pueda desarrollar en la provincia de Buenos Aires, y vamos a votar negativamente todo los demás artículos.

Podríamos ir desmenuzando y analizando el proyecto de ley, y tenemos para preguntar desde el galope de un caballo, que está en la redacción, hasta la creación de esta nueva estructura jurídico administrativa, a la cual luego me voy a referir y a la cual no vamos a acompañar.

No tuvimos la oportunidad de poder modificar algunas otras cuestiones. Por tal motivo, preferimos, en este sentido, no acompañar el resto del articulado, sino simplemente hacerlo con el artículo primero, adhiriendo a la ley nacional.

En una cuestión que obviamente no tiene mucho que ver con esto, pero en parte sí porque el señor senador Fernández lo mencionó, quiero decir que esta Legislatura sí convalida decretos.

En ese sentido estuvimos convalidando hace unos días el tema del Puerto La Plata, con respecto a la concesión de una terminal de contenedores, por algunos millones de dólares, en forma directa, sin licitación pública.

Cada tanto esta Legislatura tiene algunas disquisiciones desde el punto de vista jurídico con respecto a temas de decretos y leyes, pero estamos en el tratamiento de este proyecto de ley, y es lo que debemos tratar.

Consideramos que, como efecto importante, más allá de las consideraciones que este proyecto de ley hace con respecto a las cuestiones nacionales, creemos que puede ser buena la incorporación del Consejo Provincial de Seguridad Vial.

También creemos que la adhesión a alguno de los registros únicos de infractores puede ser importante -de hecho está la ley nacional-, pero creemos que en algunos aspectos se le da una excesiva potestad a la Jefatura de Gabinete, la que va a tener la facultad de coordinar esta justicia administrativa de infracciones de tránsito provincial; pensamos que es excesiva porque entendemos que no sea tal vez el ámbito que le corresponde.

Con esto nos adelantamos a la posición que vamos a sostener la semana próxima, analizando el presupuesto, cuando vemos que la jefatura de gabinete va a tener 400 {o 500 cargos más, y tal vez empezamos a comprender por qué se comienzan a armar estas estructuras que no sabemos si van a servir, pero podemos comenzar a entender para qué se van a crear los cargos que se van a proponer o que por lo menos hasta mañana, cuando hablemos con el ministro, podemos considerar con la creación de estos nuevos cargos en la Jefatura de Gabinete.

Pero esto es "harina de otro costal", porque de otra manera también tendríamos que discutir por qué no se nombra gente en los hospitales o en los lugares donde se necesita, y sí se hacen estructuras que tal vez no le sirven a nadie.

Nosotros creemos que hay una Justicia de Faltas que puede funcionar perfectamente, y a la que habría que coordinar de la mejor manera. Nos parece necesario el Título 10, que se refiere a esta nueva justicia administrativa de tránsito provincial.

Creemos que hay un sospechoso efecto recaudatorio en algunas partes de este proyecto de ley, y lo vemos porque cuando hablamos de la VTV, podemos hablar sobre este "superministerio" -o no sé cómo llamarlo- que por todos lados está tratando de ver la manera de recaudar. Sin embargo, aquí lo importante es que la VTV revise si los autos pueden o no circular, y no si pagaron o no pagaron la patente.

Al parecer, el ARBA se mete en algunos sectores que no debería hacerlo, pero esta es la mecánica que le ha impuesto este gobierno a ese "superministerio", que sin duda pasa a ser el ente más importante de la provincia de Buenos Aires. Y como hay que recaudar, entonces, adelante con el ARBA.

Por otro lado, creemos que hay alguna potestad que queda en la provincia –como

bien lo destacó el señor senador Fernández- y que tiene que ver con la autonomía provincial. Recientemente, cuando vinieron a explicar algunas aspectos de la adhesión a esta ley nacional, nosotros dijimos: ¿por qué no aplicar verdaderamente la autonomía, con un concepto que ya estamos cansados todos de reiterar y de solicitar, porque hasta el ex presidente lo mencionó, que justamente es el de la coparticipación?.

¿Por qué digo esto? Porque nos dijeron que en esta ley nacional, el 1 por ciento de los seguros que paga cada uno por su automotor, se destina a un fondo para aplicar políticas viales. ¿Y por qué no reclamar la parte que le corresponde a la provincia de Buenos Aires si tenemos 2 millones de pesos en concepto de automotores, que seguramente deben estar asegurados? Reitero ¿por qué no reclamar la parte que nos corresponde? Porque esto justamente sería hablar de coparticipación federal, cosa que hablaremos la semana que viene. Realmente esto sería solicitar lo que le corresponde a la provincia de Buenos Aires.

Finalmente voy a referirme al articulado. Exactamente al artículo 42, cuando se habla del modo en que se van a cobrar algunas de las multas y que los recursos de las mismas se van a repartir entre los municipios y la provincia: Encontramos que en esta parte del artículo todo lo que se dice de aquí para adelante, queda casi sin efecto.

¿Por qué? Porque estamos hablando de cómo se va a distribuir el ingreso, y se pueden conformar convenios en los municipios, el senador Porrúa dio el ejemplo de Mar del Plata, donde las rutas pasan por medio de las avenidas de la ciudad, como el caso de las avenidas Champagñat y Luro, donde pasa la ruta 226, y entonces en realidad no sabemos quién va a recaudar lo que se recauda -valga la redundancia- de cada una de las multas, ya que esto va a ser por convenio.

Por momentos, parece ser bueno, a pesar de que no queda del todo claro quién hace la multa; si se determinaría que la provincia, por ejemplo, por donde pasan estas rutas, pueda cobrar las multas y solo ella, y entonces nada le quedaría a Mar del Plata, en ese ejemplo.

Suponiendo que a través de un convenio esto se lleve adelante, entonces la última parte del artículo 42 quedaría absolutamente sin efecto. El artículo habla que el Poder Ejecutivo "podrá celebrar convenios de colaboración y asistencia en materia de tránsito, velocidad, seguimiento, administración, gestión, cobro, control, infracciones de tránsito con las autoridades competentes, pudiendo modificar la distribución de los ingresos provinciales establecidos en el presente artículo".

Entonces, los beneficios que le podría dar a ese municipio se pueden esfumar rápidamente a través de la concesión que le damos, este caso, a la Jefatura de Gabinete, que va a tener esta responsabilidad.

Una vez más quiero decir que vamos a acompañar en general este proyecto de ley y a votar afirmativamente el artículo 1º, para poder dar un instrumento que tanto requiere la ciudadanía de la provincia de Buenos Aires, pero tenemos que decir que con la sanción de una ley no se va a solucionar el flagelo del tránsito ni de la provincia ni de la Nación en general.

Necesitamos una conducta más eficiente por parte del Estado provincial: que se haga cargo del problema y haga las inversiones necesarias para morigerar las tristes estadísticas que nos trajo el señor senador Fernández a este recinto.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Honores.

Sr. HONORES.- Señor presidente: unos meses después de la sanción del decreto 40 por parte del Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, por el que declaraba la emergencia vial, el Colegio de Abogados de Mar del Plata, en una publicación realizada por el análisis de esa sanción por parte del Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires, decía que en el apuro de calmar a la opinión pública, no por solucionar el hecho cierto de muertes y lesionados y siguiendo su tradición de ir detrás de los acontecimientos y no de prevenirlos, el gobernador dictó dos decretos, el 40 del 18 de enero y el 88 del 31 de enero.

Por el primero decide dos cosas; por un lado, derogar la ley 10.430, que sancionó el Código de Tránsito, que no es nada más que una ley de tránsito, y por otro lado las 23 leyes que la modificaron; aunque no lo dice, es natural afirmar que también quedaron derogados los decretos reglamentarios, como así también el decreto 690/03, que ordenó su texto y aprobó lo que se llama un "nuevo" Código de Tránsito.

Este "nuevo" Código de Tránsito contiene un 90 por ciento de los mismos artículos que estaban en el código derogado; es decir, que el gobernador, en el mismo decreto, primero deroga un código y a continuación lo reproduce, con leves modificaciones. Este fenómeno jurídico de derogar la ley 11.430 y sus 23 modificatorias en el artículo 4 del decreto y aprobarlo al mismo tiempo por el artículo 2, debe ser único en el mundo, no ya en nuestro país. Publicado en el Boletín Oficial el 30 de enero, comenzaría a regir en esa fecha.

Termina diciendo este artículo del Colegio de Abogados de Mar del Plata que no resulta exagerado decir que la sanción de los decretos 40 y 88 por parte del gobierno de la provincia es un mamarracho jurídico. Va de suyo entonces que celebramos que la Legislatura de Buenos Aires termine, fulmine y liquide el mamarracho jurídico que estaba vigente en lo que se refiere a la regulación de la seguridad vial en la provincia de Buenos Aires.

Va de suyo también, y en aquél momento señalamos nuestra oposición oponiéndonos a las características de la sanción que resultaba de convalidar el decreto, que hizo el Senado y que después no fue aprobado por Diputados, pero tampoco podemos convalidar lo que dice el artículo 54 de este proyecto de ley, sobre las actuaciones administrativas realizadas en cumplimiento del decreto 40/07 y sus modificatorias, precisamente por todo lo que veníamos diciendo anteriormente.

Estamos frente a una legislación de emergencia, sancionada invocando la emergencia y la excepcionalidad, porque no se cumplían los requisitos propios de la Constitución de la provincia de Buenos Aires.

De manera que la posición del bloque es de acompañar la sanción en general de este proyecto de ley porque, sin perjuicio de las diferencias, de las opiniones no compartidas que han sido adelantadas en su gran mayoría por el senador preopinante, creemos también que es un avance en materia de legislación poder contar con un nuevo Código de Tránsito de la provincia de Buenos Aires que tenga la sanción, como corresponde, de la Honorable Cámara de Diputados y de la Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires.

No podemos dejar de señalar también nuestro disenso con las normas plasmadas en este proyecto de ley que hoy estamos considerando y que se refieren a la instalación y el establecimiento de la justicia administrativa de faltas en el tránsito en el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

Creemos, como lo señalábamos en aquél momento, que la Constitución de la Provincia de Buenos Aires establece, en uno de sus artículos, la posibilidad de crear juzgados administrativos mediante ley, pero que sean

los funcionarios y los jueces que deban cumplir estas funciones designados mediante el mecanismo constitucional. Cuando se trata de juzgar faltas cuya importancia, cuya trascendencia, en lo que se refiere al cuidado de la vida, de la seguridad, de los bienes de quienes circulan las rutas de la provincia, creemos que es necesario tener jueces calificados, jueces que no dependan del poder administrativo, sino que sean designados mediante el procedimiento que marca la propia Constitución.

Lo establece la Constitución: "Podrá crear la Legislatura, donde no existan Juzgados de Paz, otros órganos jurisdiccionales letrados, para entender en cuestiones de menor cuantía, vecinales y faltas provinciales" y éstas son faltas provinciales; no son las del Código de Faltas de la ley 8031, en las que entiende el Juzgado de Paz y que tienen menor trascendencia y menor importancia: una ebriedad, una sanción a quien se disfraza en carnaval o una vagancia, ahora derogada del Código de Faltas.

Estamos analizando y juzgando conductas como el exceso de velocidad, circular sin luces en las rutas o en condiciones que no están previstas, violando las normas del Código de Tránsito.

Por ello, la Constitución establece que los jueces a los que alude el artículo anterior "serán nombrados en la forma y bajo lo requisitos establecidos para los de Primera Instancia" y establece la residencia inmediata, la antigüedad, la cantidad de años en el ejercicio de la profesión.

Considero que era una oportunidad importantísima de que la designación no dependa del gobernador, que no se transmita la imagen de que los jueces son jueces políticos, dependientes del gobernador, que pueden responder a directivas que no son estrictamente jurídicas para la resolución de estos temas.

Sé que hay preocupación en el gobierno de la provincia sobre este tema, y en los legisladores que han trabajado en este proyecto de ley. Sé de la preocupación que existe en el gobierno de la provincia, porque conozco a funcionarios que han estado abocados al tema, pero ello no significa que no podamos disentir o divergir en lo que se refiere a este tema tan importante, como es el juzgamiento de las faltas, la aplicación de las sanciones a quien corresponde por parte de jueces idóneos, jueces competentes, jueces intachables, o jueces insospechados.

El mecanismo que establece la Constitución y que se utiliza para la conformación del Poder Judicial también resulta aplicable en este caso.

Por estas consideraciones, creemos necesario dejar constancia de los disensos, de las divergencias, pero también señalar la vocación por acompañar este proyecto que -reitero- con relación a lo que había, eleva la calidad y da una norma que entendemos cubre el vacío legal que existe en la provincia de Buenos Aires en materia de tránsito.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora senadora Arcidiácono.

Sra. ARCIDIACOMO.- Señor presidente: la realidad es que tengo muchos papeles en mi banca que hacen al tema, aparte de la confusión que siento y que me ha significado este proyecto de ley.

Para ser totalmente sincera, quiero expresar, en primer lugar, que esta banca ha tenido preocupación por el tema de los siniestros en la provincia de Buenos Aires y la falta de claridad o, diría -aún peor- la falta de transparencia acerca de cuál era la norma aplicable en la provincia de Buenos Aires en relación al tránsito.

Teníamos una ley provincial aparentemente derogada por un decreto que fue, de

alguna manera, asimilado por su contenido por este Cuerpo, haciéndole agregados y modificaciones, que es el que tuvo origen con el expediente A-45/06-07, en el cual estamos trabajando y haciendo todas estas consideraciones, con media sanción elevada a la Honorable Cámara de Diputados, donde existía un trabajo al respecto.

En el año 2007, nuestro gobernador, ante la finalización de la vigencia de la emergencia, dicta un nuevo decreto, haciendo mención al decreto 40.

Con posterioridad, se eleva un proyecto de ley por el cual se adhería a los principios de las dos leyes nacionales que hoy se encuentran en consideración. A partir de todo esto, se presentó un proyecto que tenía que ver con un nuevo Código de Tránsito y que hablaba de la emergencia de la seguridad vial.

En la construcción legislativa de este proyecto, la idea era poder conservar todas las atribuciones para la provincia de Buenos Aires que, como tal, nunca delegó a los órganos nacionales, ni a la Constitución Nacional. Es decir, conservábamos la posibilidad de dictar, en cualquier momento, todo tipo de normas en la provincia de Buenos Aires, adhiriendo y haciendo nuestras, por una ley provincial, la compatibilización de las distintas leyes o propuestas nacionales.

Ante esta circunstancia, nosotros adheríamos totalmente a los principios de la ley 24.449 y, por lo tanto, volvíamos a redactar todas las atribuciones que nos eran conferidas, o que eran propias.

Entiendo que este proyecto que se encuentra en tratamiento, en su artículo 1°, produce una adhesión, por un lado, a la ley 24.449, la cual coincidimos en incorporarla y, por el otro, también a la ley 26.363. Esta adhesión no sólo se realiza a las modificaciones de la ley precitada, sino también a la creación de la Agencia Nacional, la cual no tiene visos de federalización, o de ser una agencia federal. Se trata de una agencia totalmente nacional que tomará decisiones por encima de las provincias. Dentro de esta confusión, la ley 26.363 establece que esta agencia será el órgano de aplicación.

Por ello, a mi entender, si adherimos a la ley 26.363 en todo su articulado, estamos aceptando que el órgano de aplicación es este organismo nacional que depende directamente del Ministerio del Interior de la Nación, quien además podrá crear delegaciones en aquellos lugares y provincias que crea conveniente.

Existe preocupación por el tema de fondo, y creemos en todo lo que tiene que ver con la siniestralidad y los accidentes, los cuales no sólo deben ser acotados por los órganos del Estado, sino que es una responsabilidad ineludible.

Ante la situación caótica jurídica y de inseguridad que sufre la provincia, voy a apoyar en general este proyecto de ley, con la salvedad de pedir la modificación de los artículos 1°, 2°, 10°, inciso 9, 27° y 47°. Pero, desde mi visión, el más importante es el artículo 1°, porque, a través de mi propuesta, la provincia de Buenos Aires adhiere a la ley nacional 24.449 y a los artículos 16° a 38° de la ley nacional 26.363, en cuanto no se oponga a las disposiciones del presente proyecto de ley.

Con relación al artículo 2°, en cuanto a la competencia, diría que la autoridad de aplicación es el Poder Ejecutivo provincial.

A pesar de haber presentado un proyecto que lamentablemente nunca tuve oportunidad de discutir con mis colegas en las comisiones desde hace más de seis meses, acepto apoyar este proyecto de ley, pero me niego terminantemente a entregarle a la Nación las competencias que tiene la provincia. Ya lo hemos hecho en otros aspectos, como en el caso de la coparticipación, y nunca lo pudimos recuperar.

Hay otras metodologías y otras posibilidades legislativas y de técnica legislativa

que nos permiten convalidar, homologar y poder consensuar con la Nación y con las otras provincias el tipo de código de tránsito y las medidas que se deben tomar. Además, creo que, cuando estamos hablando de este Código de Tránsito, pareciera que olvidamos que también la responsabilidad del Estado está en las obras de infraestructura.

Si las rutas o autopistas tienen dos o tres carriles de una sola mano, es mucho más difícil que se registre un accidente. La mayoría de los accidentes son frontales. Por lo tanto, hay toda una planificación de infraestructura que se debe realizar.

Sin abrir subjetividades, diría que en el plan nacional 2006-2009, que se suponía iba a lograr en forma previa una disminución del 20 por ciento de la siniestralidad, no sólo no lo alcanzó, sino que esto aumentó en casi un 6 por ciento.

En lo que se refiere a los fondos que va a administrar la agencia nacional, no sabemos cómo se van a distribuir. No son coparticipables, y tampoco tenemos idea de cómo se establecerán las prioridades para hacer la entrega de los fondos o el tipo de obra que se va a realizar. De hecho, hasta ahora, los fondos utilizados por la Nación para esta modificación de la infraestructura no han sido en función de la cantidad de accidentes, sino de decisiones totalmente subjetivas y discrecionales de quien tiene a cargo esas decisiones.

La infraestructura de la provincia de Buenos Aires en sus rutas, señalización e iluminación y hasta la discusión de si las bebidas alcohólicas se pueden o no vender cerca o a determinado metraje de la ruta, son temas que podemos compatibilizar con los otros distritos. Por lo tanto, no veo la necesidad de entregar este tipo de decisión a un organismo nacional.

Cuando se firmó el convenio federal que dio origen a todo este sistema, hablábamos de compatibilización y de homogeneizar las normas a partir de la ley 24.449. Sin embargo, lo que vemos hoy es que no solamente queremos una licencia de conductor a nivel nacional, sino que, además, estamos dispuestos a entregar las decisiones que tienen que tomar las legislaturas provinciales.

Hace un momento hablamos de lo que no era sustituible en los roles de los órganos de la democracia, como son las legislaturas y los concejos deliberantes, nacionales, provinciales o municipales.

Sin embargo, en vez de entregar mayor autonomía a los municipios y mayor decisión a las provincias, establecemos una verticalidad nacional y no federal.

Por lo tanto, señor presidente, reitero que acompaño en general este proyecto de ley, y en particular objeto los artículos mencionados, y a la vez solicito se considere también por el oficialismo el artículo primero, con su modificación.

Sr. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor senador Scarabino.

Sr. SCARABINO.- Señor presidente: en primer lugar, debo agradecer a la oposición las distintas exposiciones que han realizado con respecto a la adhesión en general a este proyecto de ley.

Quisiera, brevemente, hacer una salvedad. Tenemos por manda constitucional algunas limitaciones en el proyecto de ley en tratamiento, por cuanto es un proyecto que había tenido y trabajado sobre una media sanción que en su momento dio este Honorable Senado, y esta es la modificación que introduce al mismo la Honorable Cámara de Diputados.

De tal suerte que por imperio de la Constitución provincial sólo nos queda como posibilidad insistir en el despacho original en el proyecto que había tenido media sanción en el Honorable Senado, o, en su lugar,

aceptar las modificaciones que hoy vienen de la Honorable Cámara de Diputados.

Hecha esta salvedad y teniendo en cuenta la limitación constitucional que tenemos, prácticamente se nos hace imposible, por lo menos desde la visión de nuestra bancada, aceptar alguna modificación. Reitero: insistimos con proyecto original o aceptamos el despacho como viene con media sanción ahora de la Honorable Cámara de Diputados.

Es posible que en otro marco algunas normas de las que hoy contiene este proyecto en tratamiento pudieran ser modificadas, y nada impide que en un futuro contemplemos alguna modificación.

A criterio de nuestra bancada, no insistir con un proyecto original con media sanción que había tenido aquí en esta Cámara de Senadores, sino votar este proyecto de ley que fue consensuado, que trajo también en una visión diametralmente opuesta a la que decía ahora la señora senadora Arcidiácono, creemos contempla mejor los intereses de la provincia y salvaguarda las competencias provinciales. Concretamente, es posición de nuestra bancada apoyar el despacho tal cual viene de la Honorable Cámara de Diputados.

Me hubiera gustado que los amigos de la Coalición Cívica hubieran hecho un algún esfuerzo, un poquito más, y ya que apoyaron el artículo 1°, también podrían apoyar el artículo 56, ya que si van a apoyar en general, y como el artículo 56 es el que faculta al Poder Ejecutivo a reglamentar la ley, no creo que les causara un daño irreparable aceptar apoyarlo.

Salvada esta chanza, quiero decirles que, indudablemente, desde una visión casi apocalíptica desde la oposición, sería prácticamente imposible sancionar de acá en más un proyecto de ley. Siempre van a haber cosas que el Estado no ha cumplido, sea este gobierno, sea otro gobierno, sea de este color político u otro color político.

Lo cierto es que la problemática de seguridad vial, tal cual lo señaló el señor senador Fernández, con alguna elocuencia dramática desde el punto de vista de las estadísticas, imponía, a este gobierno provincial y por supuesto a quienes acompañamos en ambas cámaras, tomar una solución en este sentido.

Quiero también aclarar, sin entrar con esto en una discusión estéril, que muchas veces, lamentablemente, los accidentes automovilísticos que vemos a diario y que se incrementan siempre en las épocas turísticas, vacacionales y fines de semana largos, no necesariamente se dan en las rutas que están en peores condiciones, sino que muchos de ellos se producen en autopistas concesionadas, bien mantenidas, etcétera.

Por lo tanto, creo que esto también tiene que ver con la imprudencia que todos los conductores tenemos a la hora de transitar por las rutas de nuestra provincia y de nuestro país.

Quería hacer alguna salvedad con referencia a otros tópicos a los que se refirieron algunos de los senadores preopinantes. No puedo hoy borrar con el codo lo que escribí con la mano hace un tiempo atrás.

Comparto plenamente con el señor senador Honores el incorrecto, a mi modo de ver, tratamiento por parte del anterior gobernador con relación al decreto de necesidad y urgencia, que no está contemplado en nuestra Constitución provincial. Y, siendo benévolo y aceptándolo como un recurso excepcional, considero que debió al menos haberse ajustado a los parámetros de la Constitucional Nacional o de lo que la Corte nacional ha venido sosteniendo desde hace muchos años.

Podría, aún disintiendo con la medida jurídica, haber aprobado un decreto de necesidad y urgencia sobre tres, cuatro o cinco temas puntuales que tienen que ver con la emergencia vial en circunstancias en

que la Honorable Cámara de Diputados no había dado tratamiento al proyecto de ley, que esta Honorable Cámara sí trató.

Tampoco quiero dejar pasar la oportunidad de mencionar que aquel ex gobernador hoy se queja de situaciones parecidas a la que él en su momento asumió cuando era gobernador.

Entonces, creo que también las opiniones que se vierten en cada uno de los ámbitos tiene mucho que ver con las competencias y las responsabilidades que a cada uno le asigna el pueblo en la función para la cual lo ha elegido.

Nosotros, como miembros del Poder Legislativo, tenemos el imperativo constitucional de defender las normas constitucionales y la asignación de competencias específicas que la Constitución manda a cada una de las cámaras legislativas.

Por lo tanto, reitero, acepto y comparto el criterio del señor senador Honores en cuanto a que ese decreto de necesidad y urgencia nunca debió haber sido emitido. Y, mucho menos, para derogar por ese medio una ley que había sido votada por alguna legislatura.

Hecha esta salvedad, quiero marcar que, precisamente, la decisión de este gobernador fue someter a la consideración de la Honorable Legislatura, y aprovechar la oportunidad del tratamiento que estaba en la Honorable Cámara de Diputados pendiente, y ahí se compartió y se discutió con el Poder Ejecutivo un nuevo proyecto de ley, que es el que hoy estamos tratando.

En ese sentido, me parece importante destacar -reitero, con una visión completamente distinta a la que señalara la señora senadora Arcidiácono- que creo que este Poder Ejecutivo, en una posición diametralmente opuesta a la que venía manteniendo el anterior Poder Ejecutivo, decidió mantener y defender las competencias específicas del la Constitución provincial para el gobierno de la provincia de Buenos Aires. Hemos acordado, porque nos parece importante, adherir a estas leyes nacionales por cuanto pensamos que los problemas de las normas de tránsito y los problemas de la seguridad vial es casi imposible que se puedan manejar en compartimentos estancos en cada una de las provincias.

Esto no es violentar ese sentido federal, porque precisamente hubo un acuerdo de los gobernadores con el gobierno nacional, un acta acuerdo que después fue convalidada por ley nacional y en esta oportunidad nuestra Legislatura, de merecer sanción este proyecto, estaría dándole valor a ese acuerdo, delegando en el Poder Ejecutivo nacional la posibilidad de armonizar normas que permitan que todos los argentinos tengamos un tratamiento igualitario, mucho más en la provincia de Buenos Aires.

Es insólito que quienes vivimos en la provincia de Buenos Aires o los que viven en la ciudad de Buenos Aires pasen la General Paz y tengan normas de tránsito distintas relativa a la velocidad, a la prioridad de paso, al control de alcoholemia, etcétera. De otra forma, tendríamos que circular con un manual para ir determinando en cada provincia cual es la regulación legal que determina la norma de tránsito de dicha jurisdicción.

Creo que la decisión del gobierno nacional de "tomar el toro por las astas", de sentarse con los gobiernos federales e idear un sistema nacional que garantice normas de tránsito que apunten a garantizar, valga la redundancia, la seguridad de los habitantes de la provincia, era una necesidad imperiosa.

Por eso, en ese sentido, creemos que con este proyecto de ley salvamos algo que sí es importante y que de alguna manera parecía dibujarse como una pretensión del gobierno nacional, en cuanto a que la jurisdicción y la competencia en los ámbitos de la provincia de Buenos Aires sea realizada por auto-

ridades nacionales. La realidad es que con esta normativa que hoy estamos poniendo a consideración que van a ser las propias autoridades provinciales las que van a infraccionar, la que van a juzgar y las que van a aplicar las sanciones en beneficio de los habitantes de la provincia de Buenos Aires.

Quiero hacer mención a un tema que se ha tratado, que es el tema de los juzgados de tránsito que establece esta normativa, que no es nueva, porque también estaba previsto en el anterior proyecto de Poder Ejecutivo provincial. La realidad es que si bien es cierto que los juzgados de faltas existen en la provincia de Buenos Aires, y si bien es cierto que algunos funcionan con eficiencia, con rapidez, y dependerá de cada una de las circunstancia municipales, algunos con pocos recursos otros con más recursos, algunos con recursos humanos suficientes, otros no, algunos con recursos tecnológicos suficientes y otros no tanto porque dependen del presupuesto municipal, lo cierto es que la idea de estos juzgados de tránsito que, como toda idea puede ser buena o mala, tiende a dotar de recursos tecnológicos y de eficiencia para que las multas y las sanciones que se apliquen eventualmente a los infractores, tengan una rápida resolución y una rápida posibilidad de cobro.

Esto no es con un fin recaudatorio; obviamente, van a existir recursos, pero la realidad es que es con un fin sancionatorio y con un fin de equidad. No podemos hacernos los distraídos ya que, los argentinos, como todos los habitantes, no sólo del país sino del mundo, somos "hijos del rigor". Aquí se dijo que el comportamiento de un argentino en otro país, muchas veces cambia, pero también es cierto que el comportamiento de las autoridades, el comportamiento de las infracciones y el comportamiento de los destinatarios de aquellas infracciones es distinto en otras partes del mundo.

Cuando aquí se plantea la unificación, cuando aquí se plantea la posibilidad de adherir a este sistema nacional, de que cada infracción conste en los registros o licencias, cuando se pueda implementar en todo el país -porque si no, no tiene sentido la aplicación de los famosos "scoring"-, cuando cada registro pueda tener las infracciones, cuando se pueda liberar o no, cuando no se pueda renovar una licencia de conducir si no se pagaron las multas previas, cuando no se pueda hacer las transferencias del vehículo sin pagar las multas previas, cuando no se pueda realizar la verificación técnica vehicular si no se pagan multas previas, indudablemente, se va a ir cerrando un círculo del que a todos nos gustaría estar afuera, y en esto no soy hipócrita, pero la verdad es que vamos a tener que estar adentro.

Algo parecido es lo que señaló el señor senador Mor Roig cuando hizo referencia a la creación del ARBA y a ese "superministerio" a que hacía mención, que es la Jefatura de Gabinete.

La verdad es que, en todos los ámbitos recaudatorios e impositivos, si no existe una posibilidad de intercomunicar información y de detectar y descubrir, con las nuevas tecnologías, las modernas maneras de evadir, el poder recaudatorio del Estado disminuye.

Esto tiene que ver con un criterio de igualdad y equidad social, porque quien no tiene posibilidades de fortalecer los recursos económicos, tecnológicos y de conocimientos intelectuales, es el que puntualmente paga los impuestos, es generalmente la persona de menores recursos o posibilidades económicas, porque los grandes contribuyentes, en la mayoría de los casos, son los que tienen a su disposición asesoramiento contable, legal, etcétera; son los que tienen más posibilidades de evasión.

Contra eso el Estado tiene que armarse tecnológicamente para poder combatir la

evasión y cumplir con la finalidad social que tienen los impuestos, que muchas veces olvidamos.

Entendemos que puede haber diferencias de criterio, por eso es que somos conscientes y agradecemos la buena voluntad que ha tenido en esto la oposición. Es cierto, como afirman, que no hemos tenido tiempo suficiente para hacer un estudio más profundo. Han sido benévolos y condescendientes con nosotros para que se nos permita considerar este expediente sin estado parlamentario y tratarlo, al menos abiertamente, en las comisiones de Transporte, Puertos e Intereses Marítimos y de Legislación General, contando con la participación de miembros del Poder Ejecutivo provincial.

Pero creemos que hemos hecho lo mejor posible ante la necesidad y urgencia, porque el tiempo corre y todos somos conscientes de ello, fundamentalmente porque aparece en ciernes la temporada estival turística, que indudablemente siempre genera mayores posibilidades de accidentes de tránsito por la gran afluencia de vehículos hacia la zona balnearia.

Por todas estas consideraciones es que vamos a solicitar se apruebe este proyecto en consideración.

Sr. PRESIDENTE .- Tiene la palabra el señor senador Pérez.

Sr. PÉREZ.- Señor presidente: me he quedado prácticamente sin palabras ante el discurso pronunciado por el señor senador Scarabino y sus consideraciones hacia la oposición.

El proyecto en consideración está contenido en el expediente A-45/06-07, al que esta Honorable Cámara de Senadores le diera media sanción en el mes de junio de 2007 y, a su vez, la Honorable Cámara de Diputados lo aprobara recientemente con modificaciones. Esa es la razón por la cual lo estamos considerando nuevamente.

Si comparamos el proyecto al que le dimos media sanción el año pasado con el que hoy estamos tratando, podemos arribar a diferentes conclusiones, ya que desde el punto de vista de su estructura legislativa, ambos proyectos son diferentes pero, desde la óptica de su contenido, son similares.

Cabe señalar que el proyecto que aprobamos en el 2007, en más de un 90 por ciento de su articulado, reproducía textualmente la ley nacional 24.449, y en menos de un 10 por ciento de su articulado la provincia regulaba de manera diferente algunos temas que se relacionan con su dinámica y particularidades propias de nuestra jurisdicción.

¿ Por qué digo que el contenido de fondo de esta propuesta es parecida a la que aprobamos el año anterior? La respuesta es sencilla: porque el resultado al que arribamos es, básicamente, el mismo, ya que estamos adhiriendo en iguales proporciones a la legislación nacional.

Lo único que estamos variando son algunos temas muy puntuales, tales como las velocidades máximas o la alcoholemia, que quedarían tal como están reguladas en la legislación nacional.

Lo que estamos tratando es una diferente forma de técnica legislativa para arribar a un resultado semejante.

Ahora bien, ¿qué hechos nuevos pasaron en este tiempo que nos llevan a considerar una variación en la metodología normativa?

Primero: el Congreso de la Nación sancionó la ley 26.363, que entre otras cosas crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Licencias de Conducir y el Registro Nacional de Estadística en Seguridad Vial.

Segundo: otro hecho importante que condicionó y modificó la realidad fue la suscripción del Convenio Federal de Seguridad

Vial entre la Nación y la provincias, tendiente a la unificación de criterios y metodologías de control de tránsito a través de la coordinación de esferas nacionales, provinciales y locales.

Por todo ello es que hoy estamos tratando la adhesión de las leyes nacionales 24.449 y 26.363.

Más allá de la adhesión antes aludida, se hacen reservas específicas de temas puntales que hacen al tránsito como política de estado de nuestra provincia. Algunos de estos temas son: el Registro Único de Infracciones de Tránsito (RUIT), que no sólo mantiene su vigencia y funcionalidad, sino que amplia sus competencias, respecto del ejercicio del poder de policía para las escuelas de conductores particulares, la expedición de las actas únicas de infracciones y la homologación de los aparatos tendientes al control de las violaciones de las velocidades máximas.

También se revitaliza el Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEVI), con su nueva conformación y funciones, de las que podemos resaltar la coordinación accidentológica, y el sistema de auxilio y evacuación para emergencias.

También consideramos las concesionarias de peajes, ya que se establece un precontrol del estado de los vehículos para acceder a las vías rápidas, aunque se deja supeditado a la autoridad de comprobación la facultad de retener los vehículos.

Con respecto al transporte de pasajeros y cargas, se establece un plazo de 180 días para la formulación de una nueva ley de seguridad en el transporte.

En materia de control de infracciones, se establece la posibilidad de realizar el control a las violaciones de las velocidades máximas a través de aparatología que previamente debe estar homologada por los organismos de control nacional o provincial. Cabe destacar que el mismo proyecto de ley establece la prohibición de tercerizar estos sistemas de control; esto es importante porque se consagra la finalidad de la prevención por sobre los objetivos recaudatorios.

Se crea la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito, aunque se autoriza a los jueces de faltas municipales a entender en los procedimientos de todas aquellas faltas en jurisdicciones donde no haya jueces provinciales. Las cuestiones de competencia entre jueces de faltas de distintas jurisdicciones serán resueltas por el juez de paz letrado con jurisdicción territorial en el lugar del hecho o en su defecto por el juez en lo Correccional de turno con jurisdicción en el lugar donde se cometió la infracción.

También se propone la creación del Sistema Único de Administración de Infracciones de Tránsito Provincial, al que deberían adherirse las distintas competencias municipales.

El procedimiento por infracciones de tránsito es básicamente similar al que aprobamos el año pasado.

Me pregunto por qué deberíamos aprobar este proyecto con media sanción de la Cámara revisora, y la respuesta es muy sencilla: por la necesidad de contar con una ley, ya que la gestión del ingeniero Solá trató de derogarla vía decreto. En materia de tránsito, durante casi dos años, en la provincia y en todos los municipios se aplicó un decreto del ex gobernador Solá, que fue cuestionado judicialmente en varios departamentos judiciales. Y, hoy, nosotros, la Legislatura provincial, somos los que legítimamente estamos derogando la ley 11.430, y poniendo en vigencia un nuevo cuerpo normativo que va a regular todas las cuestiones referentes al tránsito para la población de nuestra provincia.

Hoy la seguridad vial es importante y ha sido tomada por el gobierno de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, y por el gobernador Daniel Scioli, como una política de Estado.

Muchos de los problemas del tránsito son la consecuencia de una ruptura de normas de convivencia en nuestra sociedad, por lo cual el Estado tiene la necesidad y la responsabilidad de generar acciones pertinentes para un adecuado uso y comportamiento en las vías públicas.

Esto es una cuestión cultural, y no es menor, ya que cuesta muchísimas vidas. Tiene que estar el Estado para guiar, a través de planes de educación vial.

¿Cuáles son las funciones del Estado en materia de tránsito? Educar, prevenir, controlar y juzgar. Para ello es necesario esta ley.

Por todo ello es que solicito a los señores senadores que nos acompañen en la sanción definitiva de esta ley.

Quiero hacer un comentario, señor presidente, porque me pareció muy importante cuando recibo unos escritos y folletos. Tengo que felicitar a un compañero intendente, precisamente del partido de Malvinas Argentinas, Jesús Cariglino, quien está haciendo un trabajo importante que tiene que ver con la educación vial.

Esto es importante, y quizás otros intendentes lo estén llevando adelante, pero me toca muy de cerca porque es un intendente vecino, y veo que está haciendo mucho por lo que tiene que ver con la educación vial.

Sr. PRESIDENTE.- Señor senador Pérez, la señora senadora Arcidiácono propuso algunas modificaciones al proyecto. Usted, como presidente de la Comisión, tendría que decidir si las acepta o no.

Sr. PEREZ.- Como presidente de la comisión debo decir que si la senadora no está dispuesta a votar un artículo, está en todo su derecho, pero no puedo aceptar en estas condiciones la modificación de un artículo.

Sr. PRESIDENTE.- En consideración el proyecto en general, de acuerdo al despacho del Cuerpo constituido en comisión.

Si ningún otro señor senador hace uso de la palabra, se va a votar en general.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por unanimidad.

Sr. PRESIDENTE.- ¿La Coalición Cívica vota afirmativamente el artículo primero y negativamente del 2° al 56?

Sr. MOR ROIG.- Sí, señor presidente.

Sr. PRESIDENTE.- ¿La Unión Cívica Radical vota el artículo primero en forma afirmativa y del 2° al 56 en forma negativa?

Sr. PORRUA.- El artículo 56 lo votamos afirmativamente. *(Risas.)*

Sr. PRESIDENTE.- ¿Del 2° al 55 en forma negativa, y el 56 en forma afirmativa, como el 1°?

Sr. PORRUA.- Sí, señor presidente.

Sr. PRESIDENTE.- Gracias, señor senador, ¿El PRO vota negativamente los artículos 1°, 2°, 10, inciso 9), 27 y 47?

Sra. ARCIDIACONO.- Sí, señor presidente.

Sr. PRESIDENTE.- En consideración el proyecto en particular, de los artículos 1° a 57, con las aclaraciones enunciadas.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por mayoría, en particular.

Sr. PRESIDENTE.- Es ley. Se comunicará al Poder Ejecutivo y a la Honorable Cámara de Diputados.

- 9 -
CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

Sr. PRESIDENTE.- Corresponde considerar el tratamiento sobre tablas del asunto A-7/08-09.

Sr. SECRETARIO (Rodríguez).- Proyecto de ley del Poder Ejecutivo modificando artículos del Código de Procedimiento Penal de la provincia de Buenos Aires, ley 11.922, como así también de las leyes números 5.827, 12.061 y 13.433 y sus modificatorias, e incorporando los artículos 147 bis y 334 bis. Cuenta con despacho de la Comisión de Asuntos Constitucionales y Acuerdos, que aconseja su aprobación por mayoría. *(Ver punto nº 4 del Apéndice.)*

Sr. PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el tratamiento sobre tablas.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por más de dos tercios.

Sr. PRESIDENTE.- En consideración el despacho en general, de acuerdo al despacho de la Comisión de Asuntos Constitucionales y Acuerdos por mayoría.

Tiene la palabra el señor senador Rodrigo.

Sr. RODRIGO.- Señor presidente: ¿estamos en consideración del expediente A-7/08-09, referido a la reforma del Código Procesal Penal de la provincia de Buenos Aires?

Sr. PRESIDENTE.- Sí, señor senador. Hago la salvedad de que se acaba de votar por más de dos tercios.

Sr. RODRIGO.- Solicito la reconsideración del proyecto.

Sr. PRESIDENTE.- Si ningún otro señor senador hace uso de la palabra, se va a votar la moción formulada por el señor senador Rodrigo.

- Se vota.

Sr. SECRETARIO (Couyoupetrou).- Afirmativa por unanimidad.

Sr. PRESIDENTE.- Aprobado. En consideración en general.

Tiene la palabra el señor senador Rodrigo.

Sr. RODRIGO.- Señor presidente: en algunas ocasiones desearía no tener que decir que teníamos razón. Uno preferiría no tener que decir: "ya lo habíamos dicho", sobre todo cuando ese tener razón o esa afirmación de situaciones que creíamos que iban a suceder se confirman y tienen que ver con la vida, los bienes, la tranquilidad y la seguridad de los habitantes de la provincia de Buenos Aires.

El 2 de marzo de 2006, este Honorable Senado votó, según creo, la novena o décima modificación al Código Procesal Penal, sancionado en 1998. Hubo diez modificaciones en menos de ocho años, a partir de una presentación que hacía la Corte Suprema de Justicia y que tenía que ver con un amparo presentado por el Centro de Estudios Legales y Sociales.

En aquella oportunidad, aquel 2 de marzo, que para quien conoce la agenda legislativa podrá prever cuál fue el estudio que tuvo esa modificación tratándose de esa fecha, dentro de los primeros días de marzo pe-