



REPÚBLICA ARGENTINA
VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN
Período 134°

19ª Reunión - 9ª Sesión ordinaria - 23 de noviembre de 2016

Presidencia de la señora vicepresidente de la Nación, Lic. **Marta Gabriela Michetti**,
del señor presidente provisional del H. Senado, senador D. **Federico Pinedo**, y del
señor vicepresidente 1º del H. Senado, senador D. **Juan Carlos Marino**

Secretarios: señor D. **Juan Pedro Tunessi** y señor D. **Helio Rebot**

Prosecretarios: señor D. **Mario Daniele**, señor D. **Eric Calcagno y Maillmann** y señor
D. **Ángel Torres**.

PRESENTES:

ABAL MEDINA, Juan Manuel
AGUILAR, Eduardo Alberto
AGUIRRE DE SORIA, Hilda Clelia
ALMIRÓN, Ana Claudia.
ALPEROVICH, José Jorge
BARRIONUEVO, Walter Basilio
BASUALDO, Roberto Gustavo
BLAS, Inés Imelda
BOYADJIAN, Miriam Ruth
BRAILLARD POCCARD, Néstor
CABRAL ARRECHEA, Salvador
CASERIO, Carlos
CASTILLO, Oscar Aníbal
CATALÁN MAGNI, Julio César
COBOS, Julio César Cleto
CREXELL, Lucila
DE ANGELI, Alfredo
DE LA ROSA, María Graciela
DURANGO, Norma
ELÍAS DE PEREZ, Silvia Beatriz
ESPÍNOLA, Carlos
FELLNER, Liliana Beatriz
FERNÁNDEZ SAGASTI, Anabel
FUENTES, Marcelo Jorge
GARCÍA, Virginia María
GARCÍA LARRABURU, Silvina Marcela
GIACOPPO, Silvia del Rosario
GIMÉNEZ, Sandra Daniela
GODOY, Ruperto Eduardo
GONZÁLEZ, Nancy
GUASTAVINO, Pedro Guillermo Ángel
IRRAZÁBAL, Juan Manuel
ITURREZ DE CAPPELLINI, Ada del Valle
KUNATH, Sigrid Elisabeth
LABADO, María Esther
LINARES, Jaime
LOVERA, Daniel
LUENZO, Alfredo

LUNA, Mirtha María Teresita
MARINO, Juan Carlos
MARTÍNEZ, Ernesto Félix
MAYANS, José Miguel Ángel
MERA, Dalmacio
MIRKIN, Beatriz
MONTENEGRO, Gerardo Antenor
NEGRE DE ALONSO, Liliana Teresita
ODARDA, María Magdalena
OJEDA, José Antonio
PAIS, Juan M.
PEROTTI, Omar
PÉRSICO, Daniel Raúl
PETCOFF NAIDENOFF, Luis Carlos
PICHETTO, Miguel Ángel
PILATTI VERGARA, María Inés
PINEDO, Federico
RIOFRÍO, Marina Raquel
RODRÍGUEZ SAA, Adolfo
ROMERO, Juan Carlos
SACNUN, María de los Ángeles
SOLANAS, Fernando Ezequiel
URTUBEY, Rodolfo Julio
VARELA, Marta Lucía
VERASAY, Pamela Fernanda
ZAMORA, Gerardo

AUSENTES, CON AVISO:

FIORE VIÑUALES, María Cristina del Valle
LEGUIZAMÓN, María Laura
MARTÍNEZ, Alfredo Anselmo
MENEM, Carlos Saúl
PEREYRA, Guillermo Juan
REUTEMANN, Carlos Alberto
RODRÍGUEZ MACHADO, Laura

LICENCIA POR ENFERMEDAD:

ROZAS, Ángel

SUMARIO

1. Izamiento de la bandera nacional.
2. Homenaje en memoria al doctor Carlos Fayt.
3. Consideración de versiones taquigráficas.
4. Asuntos entrados.
5. Cuestión de privilegio planteada por la señora senadora Giménez. (S.-4.633/16.)
6. Cuestión de privilegio planteada por el señor senador Ojeda. (S.- 4.634/16.)
7. Mociones de preferencia.
8. Adhesión a cuestión de privilegio planteada por el señor senador Ojeda.
9. Mensaje solicitando acuerdo.
10. Cuestión de privilegio planteada por la señora senadora Odarda. (S.-4.635/16.)
11. Manifestaciones.
12. Mociones de preferencia. (Continuación)
13. Cuestión de privilegio planteada por el señor senador Luenzo. (S.-4.636/16.)
14. Mociones de preferencia. (Continuación.)
15. Plan de labor.
16. Tratamiento en conjunto de órdenes del día con proyectos de ley.
 - Modificación del artículo 124 de la ley 20.744, de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 583/16.)
 - Modificación del artículo 114 de la Ley de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 915/16.)
 - Declaración de patrimonio cultural a la Fiesta Nacional e Internacional del Poncho, Catamarca. (O.D. N° 927/16.)
 - Institución del Día Nacional de la Asistencia y Promoción Social. (O.D. N° 935/16.)
 - Modificación de la Ley de Lealtad Comercial. (O.D. N° 943/16.)
 - Imposición de que la Policía Federal, Gendarmería, Prefectura Naval y Policía Aeroportuaria deben establecer un sistema preventivo médico asistencial anual. (O.D. N° 976/16.)
 - Institución del Día Nacional de la Concientización del Linfoma. (O.D. N° 989/16.)
 - Modificación del Código Civil y Comercial de la Nación respecto de la ley de alquileres. (O.D. N° 1.055/16.)
 - Aprobación del acuerdo para evitar la doble imposición y evasión fiscal respecto a los impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio con los Estados Unidos Mexicanos. (O.D. N° 1.153/16.)
 - Aprobación del acta final que contiene los resultados de la Ronda de Negociaciones de Sao Paulo. (O.D. N° 1.154/16.)
 - Modificación del artículo 370 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. (O.D. N° 1.061/16.)
 - Declaración de interés sobre la protección integral psicofísica de las personas portadoras de trombofilia. (O.D. N° 1.062/16.)
 - Modificación del Código Penal respecto a la incorporación de penas por la publicación o difusión de imágenes no consentidas de desnudez. (O.D. N° 1.066/16.)
 - Institución del Día del Vecino. (O.D. N° 1.126/16.)
 - Declaración del 18 de julio de cada año como Día de Duelo Nacional en Homenaje a las Víctimas del Atentado en la AMIA. (O.D. N° 1.127/16.)
 - Declaración de la Fiesta Nacional del Queso Copeño, en Monte Quemado, Santiago del Estero. (O.D. N° 1.128/16.)

- Institución del Día del Homenaje a Shakespeare y Cervantes en el IV centenario de sus fallecimientos. (O.D. N° 1.130/16.)
- Declaración como fiesta nacional a la Fiesta de las Llanuras, en Coronel Dorrego, Buenos Aires. (O.D. N° 1.131/16.)
- Institución del Día de los Mártires de Yavi. (O.D. N° 1.132/16.)
- Declaración como fiesta nacional a la Marcha de los Bombos, en la ciudad capital de Santiago del Estero. (O.D. N° 1.134/16.)
- Declaración de Capital Nacional del Mármol Ónix a la localidad de La Toma, San Luis. (O.D. N° 1.136/16.)
17. Humedales. Moción de vuelta a comisión. (O.D. N° 1.054/16.)
18. Modificación del Código Penal respecto del agravamiento de las penas por accidentes de tránsito. (O.D. N° 1.063/16.)
19. Asignación de la publicidad oficial. (O.D. N° 1.065/16.)
20. Modificación del Código Penal y de la ley 26.485 en cuanto al incumplimiento de resoluciones judiciales en protección de las víctimas de violencia de género. (O.D. N° 1.067/16.)
21. Consideración en conjunto de órdenes del día.
- Solicitud para que se convoque a todos los integrantes de la cadena de valor de la lechería a fin de analizar la estructura de costo y precios de la cadena comercial. (O.D. N° 950/16.)
- Declara de interés por la III Expo Industrial, Comercial y de Innovación Tecnológica Expo 2016 en Comodoro Rivadavia, Chubut. (O.D. N° 959/16.)
- Solicitud de informes sobre la promoción industrial de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. (O.D. N° 960/16.)
- Solicitud de extender el programa Precios Cuidados. (O.D. N° 961/16.)
- Solicitud de informes sobre los aumentos de precios en supermercados. (O.D. N° 962/16.)
- Declaración de beneplácito por la habilitación del pabellón de Yerba Mate Argentina en la Feria Internacional de Alimentos y Bebidas SIAL París 2016, Francia. (O.D. N° 964/16.)
- Declaración de repudio a la jornada de represión estudiantil denominada Noche de los Bastones Largos. (O.D. N° 965/16.)
- Solicitud de informes referidos con la implementación del Registro Nacional No Llave. (O.D. N° 966/16.)
- Declaración de beneplácito por la marcha número 2.000 por las Madres de Plaza de Mayo. (O.D. N° 967/16.)
- Solicitud de informes sobre el estado de una ruta nacional en Río Negro. (O.D. N° 969/16.)
- Solicitud de informes sobre un puente entre la Argentina y Brasil. (O.D. N° 970/16.)
- Solicitud se mejore el servicio interurbano de pasajeros entre Salta y General Güemes. (O.D. N° 971/16.)
- Solicitud de informes sobre las obras de distribución de agua potable, saneamiento y desagües cloacales en el área metropolitana de la provincia de Catamarca, Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú. (O.D. N° 973/16.)
- Solicitud de informes sobre el programa Techo Digno. (O.D. N° 974/16.)
- Solicitando la reparación de un puente sobre la ruta nacional 3 entre Río Negro y Chubut. (O.D. N° 975/16.)

Declaración de interés por el libro *Luis Varela Lezana. Pasión por la madre tierra*, de las docentes e investigadoras catamarqueñas Nora Trettel de Varela y Marcia Lobo Vergara. (S.-4.192/16.)

Declaración de expresión de beneplácito por el reconocimiento al doctor Leandro Despouy distinguido con el premio Mejor Figura de la Última Década de las Humanidades Argentinas. (S.-4.604/16.)

Declaración de interés por la festividad folclórica denominada el Enero Tilcareño. (S.-4.608/16.)

Declaración de interés por el Festival Folclórico de Huancar. (S.-4.609/16.)

24. Consideración de proyectos sobre tablas no incluidos en el Plan de Labor.

Modificación de la ley de asignaciones familiares respecto de la continuidad del beneficio. (S.-163/16.)

Creación, en los términos del artículo 85 del Reglamento del Honorable Senado, de la Comisión Especial de Servicios Ferroviarios. (S.-4.627/16.)

Declaración de adhesión al acto de homenaje a la trayectoria literaria y académica de la profesora Elvira Guñazú de Verón. (S.-4.612/16.)

Solicitud de que los futuros beneficiarios del nuevo programa de crédito Procrear puedan optar por los beneficios de la ley 27.271. (S.-4.387/16.)

Garantía a los beneficiarios del crédito Pro.Cre.Ar de que su préstamo sea actualizado al valor del metro cuadrado que cotice la UVI (S.-4.388/16.)

25. Apéndice.¹

- Actas de votación.
- Plan de labor.
- Asuntos entrados.
- Asuntos considerados y sanciones del Honorable Senado.
- Inserciones.

¹ El Apéndice de la versión taquigráfica digital incluye las actas de votación y las inserciones remitidas a la Dirección General de Taquígrafos. La documentación completa contenida en el Apéndice figura en la versión impresa del Diario de Sesiones.

han leído el proyecto, porque si algo no se ataca, justamente, es la jurisdicción de las provincias. Todo lo contrario.

Sra. Presidente.- Gracias, senadora.

Les comento cómo vamos a hacer el voto: lo hacemos por sistema para que sean bien claros los números y vamos a hacer por sí...

Perdón, ¿qué? Pichetto, ¿qué?

Sr. Secretario (Tunessi).- Con Pichetto hay que aprobar...

Sra. Presidente.- Sí, pero la inserción la aprobamos después.

Varios señores senadores.- Abstención.

Sra. Presidente.- Abstención, perdón.

Sra. Crexell.- Yo también pido permiso para abstenerme.

Sra. Presidente.- Entonces, votamos la autorización de abstención.

- Se practica la votación a mano alzada.

Sra. Presidente.- Autorizados Crexell y Pichetto.

Vamos a hacer lo siguiente: los que votan por sí están votando para que vuelva a comisión. Los que votan por no, no. Luego, si hubiere una votación afirmativa de vuelta a comisión, hay una moción de orden del senador Caserio, creo –ahora no está..., allá está–, de hacer una preferencia.

Sr. Caserio.- Para la próxima semana.

Sra. Presidente.- Para la próxima semana. Listo.

Vamos a votar la vuelta a comisión. Verde: vuelve a comisión. Rojo: no vuelve.

Vamos a votar entonces: por sí, vuelve a comisión; verde, vuelve a comisión; rojo, no vuelve a comisión.

- Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Tunessi).- Resultan afirmativos 42 votos; negativos 14 votos y 2 abstenciones.

- El resultado de la votación surge del acta correspondiente.¹⁰

Sra. Presidente.- Vuelve a comisión.

Votamos la preferencia para la semana que viene a mano alzada.

- Se practica la votación a mano alzada.

Sra. Presidente.- Afirmativo. Aprobado.

Sra. Odarda.- ¿Con o sin despacho?

Varios señores senadores.- ¡No, con despacho!

18. Modificación del Código Penal respecto del agravamiento de las penas por accidentes de tránsito. (O.D. N° 1.063/16.)

Sra. Presidente.- Vamos a considerar el otro proyecto que tenemos para el tratamiento.

Silencio, por favor.

Sr. Secretario (Tunessi).- Orden del Día N° 1.063/16. Proyecto de ley por el que se modifica el Código Penal respecto del agravamiento de las penas por accidentes de tránsito. Con un anexo en disidencia parcial de los senadores Pais y Naidenoff y las senadoras Negre de Alonso y Odarda.

Sra. Presidente.- ¿Quién es el miembro informante?

Senador Guastavino.

Sr. Guastavino.- Gracias, presidenta.

¹⁰ Ver el Apéndice

Señora presidenta, señoras senadoras y señores senadores: la conducción imprudente de vehículos automotores se ha transformado en la principal causa de muertes violentas y de heridos de los últimos años. La propia ministra de la Corte Highton de Nolasco ha declarado hace pocos días que hay muchas más muertes y heridos por accidentes de tránsito que por otro tipo de inseguridad delictiva.

Resulta a todas luces muy evidente que tanto las campañas de concientización como las nuevas herramientas normativas para los operadores judiciales han sido, por lo menos, inadecuadas e insuficientes.

Presidenta: hasta fines del año 1999, el Código Penal reprochaba con una escala de seis meses a tres años la prisión por homicidio culposo. Ustedes recordarán que, por esos años, la sociedad argentina se vio conmovida por un terrible accidente de tránsito, en el cual perdieron la vida una joven madre y su hija. El 30 de agosto, más precisamente, de 1999, Sebastián Cabello –ustedes lo recordarán– impactó su auto a gran velocidad contra el vehículo en el que viajaban las víctimas, provocándoles la muerte.

Si bien por aquellos años el Tribunal en lo Criminal N° 30 condenó a Sebastián Cabello a la pena de doce años, entendiendo que la conducta de este señor era propia del dolo eventual, la Cámara de Casación Penal redujo la pena a tres años, el máximo previsto para el homicidio culposo, sentencia que después fue confirmada por la Corte Suprema de Justicia.

El 29 de setiembre de ese año, el Honorable Congreso de la Nación sancionó la ley 25.189, que introdujo el texto actual de los artículos 84 y 94 del Código Penal. Se aumentó la pena para el homicidio culposo a cinco años y el mínimo a dos años, cuando el delito fuere ocasionado en la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor, o hubiere más de una víctima. Esa es la redacción actual de esos artículos.

Esta situación dejó en evidencia un debate que hoy sigue. Estamos hablando de 1999 y estamos en el año 2016, y aún seguimos debatiendo este tipo de cuestiones, que siguen muy vigentes en la justicia. O sea, ¿cuál debería ser la pena y qué criterio debe evaluar el juez al momento de determinados hechos?

Las modificaciones introducidas luego del caso Cabello no dieron los resultados esperados. Día a día conmueve a la sociedad un nuevo accidente de tránsito que, generalmente por su espectacularidad y por el hecho lamentable de la pérdida de vidas, cobra notoriedad en las redes sociales y en los medios de comunicación. De aquí que a través del tiempo se han presentado numerosos proyectos de ley de diferentes sectores políticos proponiendo modificaciones a los delitos de inseguridad vial. Y paradójicamente, estas iniciativas, por una razón o por otra, se pasan todo el período de su vigencia parlamentaria cruzando de vereda a vereda, de la Cámara de Diputados a la Cámara de Senadores, y nunca se han logrado los consensos necesarios para que efectivamente el Congreso pueda sancionar una ley de este tipo.

Y esto no es casualidad, porque inclusive entre las mismas organizaciones no gubernamentales que agrupan a distintos familiares de víctimas fatales de accidentes de tránsito tampoco hay coincidencias en cuanto a las penas aplicables, o bien a si la modificación debería instrumentarse en el artículo 84 o crearse un capítulo especial dentro del Código Penal, como sucede en España. Y como si esto no fuese suficiente, existen múltiples posturas en la jurisprudencia...

Senador Fuentes: tómense un café con el senador Pichetto y conversen...

Sr. Fuentes.- Pido perdón

Sr. Guastavino.- Por ejemplo, con respecto al segundo párrafo del artículo 84, sobre conducción imprudente, el doctor D'Alessio, en su *Código Penal Comentado*, afirma lo siguiente –y pido permiso para leer textualmente–: “Esta figura ha sido objeto de críticas, al plantearse que con ella se rompe el equilibrio punitivo que debe haber entre las distintas actividades riesgosas a los fines configurativos del homicidio culposo, al penar más severamente al conductor imprudente que mata con su vehículo que al médico, constructor o cualquier otro profesional que también imprudentemente puede matar con su actividad”.

Con esto que leí me referí a las distintas visiones que hay en cuanto a la jurisprudencia en referencia a las modificaciones del Código Penal en los artículos 84 y 94.

Voy a hacer un poco de historia, porque desde diferentes medios se ha instalado la idea de que esta Cámara, –especialmente la comisión que yo presido– ha dilatado el tratamiento de los proyectos vinculados a la seguridad vial. Nada más alejado de la realidad y paso a contar algunos de los ejemplos que ratifican esta realidad.

El Senado de la Nación aprobó el 29 de junio de 2011 un proyecto de ley que incluía agravamiento de penas, prestación de servicio comunitario, introducía como un nuevo artículo el homicidio culposo cometido por un automotor, y creaba una figura de los llamados delitos de peligro. Este proyecto, comúnmente conocido como la Ley Parrilli –muchos de los senadores aquí presentes participaron de esa sanción– pasó a la Cámara de Diputados.

El 27 de noviembre de 2013, dos años después, la Cámara de Diputados introdujo modificaciones a la sanción del Senado, al punto de mandarnos prácticamente un proyecto nuevo, que poco tenía que ver con el que habíamos aprobado aquí en el año 2011.

Ante esta situación, el 3 de junio de 2014, la Comisión de Justicia de Asuntos Penales, que presido, hizo una reunión de asesores con la presencia de las siguientes asociaciones –y permítanme que lea quiénes estuvieron presentes–: Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones sustentables, Asociación Madres del Dolor, Asociación Civil Carla Arduini para Evitar Hechos de Tránsito, Asociación Civil Red Nacional de Familiares de Víctimas de Tránsito, Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Red FAVEVITRA, que es la Red de Familiares y Vecinos de Víctimas de Tránsito, Juan Eugenio Nehuén, Organización Integral para la Mejor Vida, Asociación Civil por la Verdad y la Justicia y Conduciendo Conciencia.

Las asociaciones, en esa reunión, asistieron con la presencia de sus abogados. Después de explicarles las distintas opciones que teníamos, o sea, aceptar la versión que venía con modificaciones de la Cámara de Diputados o insistir en la sanción del Senado, coincidieron en ese momento que nos harían llegar sus posiciones. En ese momento, la Comisión de Asuntos Penales facilitó a cada asociación el cuadro comparativo de los dos proyectos. Luego de esa oportunidad, no volvimos a tener ningún tipo de comunicación.

Aun así, el 9 de octubre de 2014, la Comisión de Justicia y Asuntos Penales le da dictamen al proyecto aceptando las modificaciones introducidas por Diputados. El orden del día 475 caduca sin ser considerado por el pleno.

Pero esto no termina ahí. Entretanto, en 2013 la senadora Parrilli, con acompañamiento de la senadora Escudero –mandato cumplido ambas senadoras–, vuelven a presentar un proyecto original sancionado en el Senado bajo expediente S.-356/13.

En marzo de 2014, por su parte, el diputado Abraham presentó un proyecto similar, aun teniendo estado parlamentario el proyecto del Senado, modificando la tipificación de la conducción imprudente. En mayo de 2015, ese proyecto, conjuntamente con otros que abordaron la misma temática, obtuvo sanción de la Cámara de Diputados y llegó a la Cámara de Senadores como C.D.-20/15.

El 2 de julio de 2015, la Comisión de Justicia y Asuntos Penales celebró una reunión de asesores en la que se presentó el proyecto con media sanción y se invitó a cada despacho a presentar su parecer al respecto. No se recibieron comentarios o inquietudes de parte de ninguno de los integrantes de la comisión.

Hago mención de todo esto no con ánimo de reproche sino para sacar una conclusión que me parece contundente. Evidentemente, es un proyecto de ley. O sea, todo aquel proyecto de ley que apunte a modificar el Código Penal en referencia a accidentes viales ha generado mucha controversia. Son proyectos controvertidos que no generan consenso amplio. Por eso, nunca se ha logrado que la sanción de una Cámara pueda tener sanción en la otra Cámara. Se presentan proyectos, como dije, que se cruzan. Esto es algo que hay que decir.

Finalmente, el jueves 10 de noviembre de este año, se realizó una reunión de asesores con la presencia de todas las asociaciones que representan a las víctimas de accidentes viales. Y, en verdad, fue mayoritario el rechazo de estas asociaciones a la sanción que venía de la Cámara de Diputados. Reforzando esta idea, el 14 de noviembre recibí una nota de total rechazo a esa sanción por parte de la Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables.

Creo que fue Albert Einstein quien dijo “locura es seguir haciendo lo mismo esperando resultados diferentes”. Claramente, todo lo que he descripto sobre lo que ha pasado en términos parlamentarios con este tema da cuenta de que, efectivamente, tenemos que encontrarle una fórmula diferente para intentar dar una respuesta a esta situación.

Por eso es que junto con algunos senadores y asesores buscamos cambiar la mirada y el enfoque para ver si, de una vez por todas, podemos avanzar en un texto que logre consensos necesarios en ambas cámaras. Y el dictamen que trabajamos propone un profundo cambio de carácter legal y político, inspirado claramente en el anteproyecto de Código Penal de 2012, que elaboró una comisión en la que, incluso, el senador Pinedo formó parte junto a otros juristas de renombre y jerarquía.

Ahí, a la culpa simple se agrega la denominada “culpa grave o temeraria” que, si bien es un concepto nuevo dentro de nuestro Código Penal, no lo es para el derecho argentino. La graduación de la culpa ya estaba prevista en el proyecto de Tejedor y en el código de 1886. Hoy, la doctrina define a la culpa grave como aquella donde un observador tercero percibe la creación de un peligro prohibido en forma tan clara que la exterioridad del comportamiento le muestra un plan dirigido a la producción de un resultado antijurídico. Estoy leyendo textualmente.

Por lo tanto, la culpa grave se da cuando la violación al deber de cuidado es notoria, más allá del resultado; que aunque el agente se pueda representar el resultado de su acto, siga confiado adelante en que no ha de producirse. Para pasarlo en criollo: una persona que sale, toma, él sabe que no tiene que tomar, pero toma y toma el auto, ha bebido alcohol, levanta la velocidad, sabe que está cometiendo una violación a una norma de tránsito, pero, bueno, no va a pasar nada y, lamentablemente, la tragedia sucede. Esa infracción al deber de cuidado implica una grave desconsideración por las vidas en juego y es por ello que merece un reproche penal más elevado, pero siempre dentro del ámbito de la culpa y no del dolo.

Es en estas conductas como las que actualmente prevén los artículos 84 y 94 del Código Penal –en las cuales el agente no conoce ni quiere la producción de un resultado, sino que su infracción es la violación a un deber de cuidado– donde encuentra su ámbito de la aplicación la culpa grave. Repito, en las conductas como las que actualmente prevén los artículos 84 y 94 es donde encuentra su ámbito la aplicación de la culpa grave.

No hay dolo, pero ello no es óbice, desde nuestro punto de vista, para que se pueda graduar la pena aplicando un reproche más amplio, según la gravedad de la norma infringida.

Se propone, entonces, de esta manera, reformar los artículos 84 y 94 del Código Penal para: primero, clausurar definitivamente la disputa entre la culpa con representación y el dolo eventual. Buscar una proporcionalidad racional en el reproche penal. Tercero, establecer que la cuantía de la gravedad de la lesión al deber de cuidado debe referirse solo a dos estándares: la jerarquía del deber que le concernía al autor y el grado de violación en el que incurrió. Por ello, se eleva el mínimo de la pena a tres años y el máximo a ocho años cuando la muerte hubiera sido ocasionada en razón de una culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo o temerario.

Por otro lado, la propuesta también importa el aumento del mínimo de la pena a un año para los casos de culpa leve. Pero lo más importante es que la presente propuesta de reforma permite que los casos de homicidios culposos más graves alcancen el mínimo de la pena que se establece para el homicidio doloso, evitando tanto penas benignas para cuando existe una culpa grave como excesivas cuando se quiera embutir el dolo en la conducta.

La nueva incorporación, señora presidenta, no implica de ninguna manera un desconocimiento o relativización de la problemática de los accidentes de tránsito. Por el contrario, busca dotar a los jueces de la mejor herramienta para sancionar a quienes incurrir en este tipo de conductas con la severidad que cada caso exige.

El presente proyecto es una propuesta que creemos superadora para terminar con muchas situaciones injustas de las que a diario tomamos cuenta en las que se aplican penas insignificantes frente a la pérdida de una vida humana por conductas negligentes o temerarias en general.

Entonces, el inciso 1 reprime con prisión de uno a cinco años e inhabilitación especial de cinco a diez años al que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o los deberes a su cargo causare a otro la muerte.

En el inciso 2 es donde planteamos la mayor reforma y decimos que la pena será de prisión de tres a ocho años cuando fueren más de una las víctimas fatales o si el hecho hubiese sido ocasionado en razón de una culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo o temerario. Incluimos la culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo o temerario, similar a lo que plantea el derecho alemán. Y llevamos la pena de tres años a ocho para todos aquellos homicidios donde el juez considere que fueron ocasionados por culpa grave. Esta pena se aplica a todos los homicidios culposos agravados, ya que resulta injusto sancionar con una pena mayor a quien conduce un vehículo que a un constructor, electricista o a cualquiera que por su actuar gravemente negligente causare la muerte a otro.

Por último, señora presidente, en el tercer párrafo, solo para los casos de conducción de automotores, se considerará que incurre en supuestos de culpa grave quien: 1) condujere bajo efectos de estupefacientes; 2) o con un nivel de alcohol en sangre significativamente superior al límite tolerado; 3) o en significativo exceso de la

velocidad máxima permitida; 4) o si el conductor se diere a la fuga o no intentare socorrer a la víctima o se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis del Código Penal, que es el que se refiere a las picadas.

Definimos dejar esta casuística, ya que al incorporar el concepto nuevo podía traer problemas en la interpretación por parte de los operadores judiciales. De esta forma transmitimos –creemos– tranquilidad a los familiares de las víctimas.

Señora presidenta: con esto creemos que estamos dando una respuesta que intenta ser definitiva para este tipo de problemática que durante tanto tiempo se ha debatido pero respecto de la cual nunca se ha logrado llegar a una propuesta de consenso. Realmente, una respuesta ante el tema de los accidentes viales que, como dije al principio, son la principal causa de muerte y heridos en los últimos veinte años.

Obviamente que uno cree –y yo lo he dicho en más de una oportunidad– que el aumento de penas no es el argumento como para evitar que las cosas que lamentamos mermen. Lo ha demostrado el femicidio, que votamos en esta Cámara. Y lo definimos como un delito autónomo dentro del Código Penal. Bueno, en la actualidad la cantidad de femicidios que se están produciendo... Y pasó lo mismo en otros casos. ¿Se acuerdan de la ley Blumberg y demás?

Creemos que, claramente, este tipo de flagelo es posible ir desterrándolo con educación, con cultura y con una serie de medidas que deben ser llevadas adelante desde el Estado y desde distintas asociaciones para generar conciencia: cuando uno anda en un vehículo automotor sabiendo que, efectivamente, si viola las normas vigentes, puede llegar a producir tragedias que son lamentables.

Por esto, señora presidente, es que pedimos que se apruebe este dictamen de mayoría de la comisión de Justicia y Asuntos Penales. Gracias.

Sra. Presidente.- Gracias, señor senador Guastavino.

Tiene la palabra la señora senadora Negre de Alonso.

Sra. Negre de Alonso.- Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero decir que están las Madres del Dolor en el Salón Illia presenciando la sesión.

En segundo lugar, en realidad, lo que propone el presidente de la Comisión de Justicia y Asuntos Penales, es casualmente de lo que acaba de agravarse el senador Luenzo. O sea que, venido un proyecto de ley con media sanción, introducimos un nuevo proyecto de ley. Porque lo que hace el dictamen de mayoría –que lo respeto y se lo dije al senador Urtubey en su momento, es motivo de un proyecto distinto– es crear una nueva figura jurídica. Y que tiene una consecuencia lógica: no va a haber ley que proteja a las víctimas de la inseguridad vial. Porque lo que hacemos con esto es mandar una cosa totalmente distinta a la Cámara de Diputados, desconociendo la legitimidad de origen y demorando que haya una norma.

Son muchos años; una de las madres me decía 10 años. A usted también; bueno... Efectivamente, son demasiados años que estamos esperando esto. Indudablemente, el senador ha hecho un relato pormenorizado de todas las veces que este tema se ha tratado, pero este tema pierde estado parlamentario. No decimos que la comisión no lo haya estudiado. ¿Que es difícil lograr los consensos? Por supuesto que es difícil, pero Diputados logró el consenso para esto, para lo que hoy estamos tratando nosotros.

Estamos absolutamente convencidos de que debe haber una política criminal preventiva, pero en estos casos, en los casos de muertes ocurridas por accidentes de tránsito, por accidentes viales, la disuasión viene exclusivamente con la pena, no viene desde otro lugar.

Por supuesto que comparto lo que el senador dice: que hay que hacer toda una política de concientización, de cultura y de no alcohol; que si tomaste, no manejas. Pero hoy, señora presidenta, la Argentina, en el informe que ha brindado el Foro Internacional de Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, sobre 38 países, encabeza la lista como el país con mayores accidentes de tránsito diarios.

Sra. Presidente.- Perdón, un segundo. Quiero un poquito más de silencio porque, si no, estamos muy desordenados. Gracias.

Sra. Negre de Alonso.- Veintisiete personas por día mueren en manos de conductores inescrupulosos, por accidentes de tránsito. Son realmente estadísticas macabras las que estamos refiriendo. Y cuando digo “macabras”, digo que además, atrás de estas estadísticas, hay personas; hay niños. Un niño que está jugando en una vereda con un juguete o una bicisetita y, por un desborde de una persona que consumió alcohol o que tomó estupefacientes que se sale de la trayectoria, es muerto inocentemente. Esas madres merecen que el Congreso de la Nación dé una respuesta legislativa.

¡Nunca más las caras de sus hijos se van a ir de sus ojos! ¡Nunca más las caras de sus hijos se van a ir de su visión! ¿Y nosotros vamos a esperar diez años más para tratar un proyecto de ley?

A mí me parece muy bueno, sé que ha trabajado mucho la comisión que firmó el dictamen en mayoría pero es un proyecto absolutamente distinto, presidenta. Entonces merece que lo ingresen como nuevo proyecto y que lo debatamos. Pero que tengamos ley, presidenta, que hoy podamos votar lo que viene de Diputados.

¡El 50 por ciento de los accidentes viales son por exceso de alcohol en los conductores!

Es una medida absolutamente disuasiva. No hay otras.

Por supuesto que puede haber muchos mejores proyectos. ¿Tiene problemas de técnica legislativa? Sí, presidenta, no vamos a decir que no tiene problemas de técnica legislativa; los tiene y lo sabemos. Pero es la realidad. Está el texto de la ley, tiene “media sanción” de Diputados, y si incorporamos otro, sacamos absolutamente del debate el tema central y el objetivo.

Entonces nosotros apoyamos el dictamen tal cual vino con la “media sanción” de Diputados. Por eso hemos presentado un dictamen en minoría. Y les pedimos a los colegas que pensemos en lo que somos. Pensemos en que somos madres, que somos padres, abuelas, abuelos, nietos, tíos, sobrinos, y pensemos en ese gran dolor de familiares cuyos hijos, nietos, sobrinos y hermanos han caído en manos estos inescrupulosos, que siguen haciendo lo mismo porque no tienen sanción y porque no hay ningún tipo de disuasión.

Gracias, presidenta.

Sra. Presidente.- Gracias a usted, señora senadora.

Tiene la palabra la senadora Odarda.

Sra. Odarda.- Gracias, señora presidenta.

Hace ya varios meses vino una familia de San Antonio Oeste, una localidad de mi provincia, con esta foto que tengo aquí, quienes me contaron su drama.

Su única hija, Ilcen Aimé, murió justamente por un hecho de tránsito. Me pedían por favor que apoye este proyecto que tiene media sanción de Diputados. Porque si bien es cierto que no es el mejor proyecto, que tiene dificultades, es el proyecto que hoy tenemos para aprobar en esta oportunidad.

Es cierto que hay más de 25 víctimas por día que mueren por hechos de tránsito. Ya no se habla más de la palabra “accidente”, son verdaderos asesinatos los que se cometen.

Por eso, coincido con la senadora Negre de Alonso: tenemos que votar el dictamen que viene de Diputados y, eventualmente, presentar un proyecto de ley para mejorar el texto de lo que hoy deberíamos votar.

Ellos no pueden esperar más. Este es el cuarto o quinto proyecto que se cae, y nadie nos puede garantizar a nosotros que si esta propuesta de dictamen en mayoría se vota hoy y pasa a la Cámara de Diputados, que directamente se convierta en algo abstracto, porque jamás quizá sea tratado.

Por eso, le pido a todos los senadores, al igual que lo hizo la senadora Negre de Alonso, que hoy aprobemos el proyecto que viene ya votado de Diputados y que también le demos una respuesta institucional a todas las organizaciones que vienen peleando desde hace años por tener esta ley.

Si me permite, señora presidenta, voy a leer un pequeño texto, quizá la última parte, de lo que las organizaciones me han entregado.

Ellos dicen: Tenemos fe que ustedes querrán al igual que nosotros, los familiares de las víctimas, quienes ya no tenemos a nuestros hijos a nuestro lado, poder evitar más muertes. Está en sus manos dar solución inmediata y poner freno de una vez por todas a esta pandemia.

Lo firma: Asociación Civil Carla Arduini; Asociación Civil Madres del Dolor; Unidos por el Dolor, Formosa; Senderos de Estrella, Formosa; Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito; Familiares Particulares de Víctimas Viales, entre otros.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

Sra. Presidente.- Gracias a usted, senadora.

Tiene la palabra el senador Pais.

Sr. Pais.- En principio, vengo a fundamentar la disidencia parcial con relación a este proyecto.

Al igual que los senadores preopinantes, estamos convencidos de que debemos modificar el Código Penal, agravar las penas por accidentes viales, que debemos hacerlo de la mejor forma posible para dar respuesta a un problema de la sociedad.

En el momento del tratamiento del proyecto, del dictamen en mayoría, verificamos y expusimos nuestra disidencia en el sentido de que la creación del tipo penal, de la condición de imputabilidad nueva, a través de este tipo penal, de la culpa grave o temeraria, en principio, debía ser más debatido y debía estar incluido en la parte general del Código Penal, especialmente en el capítulo de la imputabilidad, no a través de esta figura que, en principio, se coloca nada más que en esta situación del artículo 84.

Nuestra disidencia también va con relación a la forma en que se expresa la calificación de la culpa grave o temeraria. En principio, estaríamos de acuerdo con que se hable de que la misma constituye un obrar especialmente irreflexivo o temerario. Además, hasta estaríamos de acuerdo con la casuística que se coloca. En los casos de conducción de automotores se considerará sujeto de culpa grave a quien condujere bajo efectos de estupefacientes –estamos de acuerdo– o con un nivel de alcohol en sangre significativamente superior al límite tolerado –también estamos de acuerdo–, o en significativo exceso de la velocidad máxima permitida. Estamos de acuerdo, porque son justamente los actos que determinan que, objetivamente, en la producción del evento dañoso, de la lesión o de la muerte, el obrar habría sido verdaderamente temerario. Pero después se le agrega –y en esto, sí, entendemos que no se lo puede incluir en el tipo– una acción posterior a la producción del delito que, si bien lo puede agravar, no puede,

en sí, tipificar la culpa temeraria. Es decir, nos quedamos con la redacción de la Cámara de Diputados sobre el particular.

Después se incluye, en esta culpa temeraria o grave, si el conductor se diese a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, o la circunstancia del artículo 193 bis del Código Penal.

En principio, atento la casuística que estamos empleando en esta ley, que incorpora esta atribución de responsabilidad penal, en la parte especial y no en la parte general, y a la configuración de la casuística ampliatoria del concepto de obrar especialmente irreflexivo y temerario, consideramos que tiene una deficiente técnica legislativa que, en principio, sería materia de graves cuestionamientos en la aplicación de la norma y a través del Poder Judicial. Es por ello, presidenta que, en general, vamos a acompañar el proyecto de ley, porque entendemos que debemos dar una respuesta, pero en particular nosotros tenemos disidencias con el artículo 1° por entender que el mismo no da una adecuada respuesta a las necesidades de la sociedad con relación a este problema de la accidentología vial.

Sra. Presidente.- Muchas gracias, senador Pais.

Tiene la palabra el senador Naidenoff.

Sr. Petcoff Naidenoff.- Señora presidenta: en el mismo sentido, quiero fundamentar la disidencia parcial, sin perjuicio de manifestar que acompañamos, pero nos parece importante dejar sentados algunos conceptos ya que, en el marco de la discusión o, con la necesidad de saldar una deuda pendiente, tratamos algunos conceptos de manera apresurada.

Primeramente, quiero compartir esta idea de saldar una deuda y de establecer criterios, que son los que movilizaron a este proyecto, como los de contar con mayor severidad o agravamiento en las penas para los accidentes de tránsito. Con esta idea, se estipula, en el artículo 84, que tiene por finalidad –y la reforma del 94- el agravamiento de penas en caso de muerte o de peligro para la vida o la integridad física de las personas, causados por el uso de automotores.

Ese fue el motivo central tanto del planteo de las asociaciones en la Cámara de Diputados como del reclamo en el Senado: agravar penas para los accidentes viales.

Ahora bien, ¿en qué no estoy de acuerdo justamente y dejo sentada la disidencia del dictamen porque me parece que estamos mezclando un poco peras con manzanas? Primero, hay un cambio sustancial con relación al proyecto que viene en revisión, y hoy no se trata. Porque nosotros estamos pasando de una tipificación penal de la culpa para los accidentes de tránsito a una culpa general, es decir, para todos los casos. Acá no estamos únicamente tratando la tipificación o el agravamiento de culpa para accidentes, sino para todos los casos. Esto se ve en el primer párrafo del artículo 84. Se sanciona con pena de 1 a 5 años al que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión, o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte.

Hasta acá, de alguna manera, tiene similitudes con el proyecto que viene en revisión. Pero el segundo párrafo incorpora esta regla, como decía el senador Pais, de la culpa temeraria o irreflexiva. Pero no solo para los casos de accidente de tránsito, donde uno puede estar de acuerdo, es decir, una culpa temeraria o el agravamiento para accidentes de tránsito. La regla que establece el párrafo segundo de este artículo 84 es la culpa temeraria o irreflexiva para todos los casos, no solamente para los accidentes.

Esa es una primera reflexión.

¿Estamos de acuerdo, independientemente de que debe estar en la parte general y no lo está por una cuestión de mala instrumentación o por una redacción que se puede

corregir, con la caracterización de la culpa temeraria? Sí, uno puede coincidir en materia de accidentes de tránsito para que se agraven las penas. Pero en lo concerniente a que la culpa temeraria o irreflexiva se extienda a todos los supuestos, me parece que, cuanto menos, nos debemos un debate un poco mayor en el ámbito de la comisión.

Coincido con la culpa temeraria para los accidentes, pero no con el concepto general de la introducción de esta culpa temeraria para todos los supuestos. Se habla de cualquier oficio, arte o profesión. Pero cuando se dan los supuestos, se los incluye en el carácter de culpa temeraria o irreflexiva. Y acá, lógicamente, cambia, incorpora un criterio subjetivo, como ya hemos dicho.

En el último párrafo se da una enunciación de supuestos, como lo ha dicho el miembro informante, de cuáles son los casos de culpa temeraria para accidentes de tránsito, que –reitero– es el motivo de la reforma: estar bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad o el uso de estupefacientes.

En conclusión, en esta disidencia lo que no comparto es esta regla de la culpa temeraria para todos los supuestos. Me parece que cuanto menos nos estamos apresurando. Y podríamos obviarlo tratando de circunscribirla pura y exclusivamente a los accidentes de tránsito.

Hay hechos que tienen que ver con la realidad y que expresa el articulado como un agravamiento en el marco de la culpa temeraria: el caso de la fuga en el marco de un accidente de tránsito. Cuando se dio el debate en comisión se hablaba de la fuga por el hecho práctico de que muchos se fugan después de un accidente porque están bajo los efectos del alcohol y luego, en 24 o en 48 horas, se presentan con su abogado. Pero no toda fuga en un accidente se relaciona con esto. En un accidente en el medio del campo, donde hay una persona convaleciente, algunos se retiran en la búsqueda del auxilio, de la policía o de algún vecino.

Entonces, está bien que hay que agravar, pero también hay que circunscribirla justamente al objetivo de la reforma o a la deuda que se tiene pendiente y que son los reclamos de las asociaciones.

Quería dejar sentado esto y si existe la posibilidad de limitar esta culpa temeraria únicamente a los accidentes, me parece que podría ser un aporte.

Sra. Presidente.- Muchas gracias, senador Petcoff Naidenoff.

Tiene la palabra el senador Catalán Magni.

Sr. Catalán Magni.- Gracias, señora presidente.

En principio, me parece muy bueno que estemos discutiendo esto. Creo que debemos contextualizar un poco las cosas, y lo técnico-jurídico nadie lo puede discutir. Me parece muy bien que se trate de hacer siempre la mejor ley; me parece muy bueno eso. Pero también tiene que haber una respuesta que dar frente a la sociedad.

El domingo fue el Día Internacional de las Víctimas de Accidentes de Tránsito. Junto a Estrellas Amarillas y a muchas ONG, los que estamos ligados a la accidentología vial con un compromiso muy activo vivimos muy de cerca el dolor, la falta de presencia del Estado.

Durante el gobierno nuestro, intentamos instalar una política de Estado sobre la seguridad vial y ni siquiera pudimos incorporar el “alcohol cero”, porque siempre hubo algún interés contrapuesto: si no eran los viñedos, eran las cerveceras, y si no, era el *lobby* de tal o cual empresa. Repetiré, ni siquiera pudimos instalar el “alcohol cero”. No pudimos incorporar en forma definitiva la seguridad vial como currícula escolar para empezar desde la educación a trabajar sobre algo que genera más de 8.000 muertes por año por accidentes de tránsito; se pierde una ciudad por año, perdemos la población de

Tolhuin por año en accidentes de tránsito. Sin contar a los que quedan con alguna discapacidad ni a los familiares.

Entonces, me parece que, obviamente, se puede elaborar una ley mejor, y está muy bien que así sea. En ese sentido, el presidente de la Comisión ha convocado a muchos juristas realmente muy prestigiosos para confeccionar una ley mejor. Pero hoy debemos darle una respuesta a la sociedad, poner el tema en agenda, darle visibilidad a esta realidad que vivimos y acompañar el proyecto que vino de la Cámara de Diputados, más allá de que sin dudas es mejorable; nadie puede discutir eso.

También debemos aprovechar este momento para poner sobre la mesa el “alcohol cero”, que podamos discutir el “alcohol cero”...

- Murmullos en el recinto.

Sra. Presidente.- Perdón, ¿pueden hacer un poquito más de silencio? Gracias.

Sr. Catalán Magni.- ... y que esté la seguridad vial incorporada dentro de la currícula escolar, cosa que no estemos hablando día a día, año a año, de una víctima de tránsito más. En ese sentido, a veces, cuando se mira el número frío, no se contextualiza el daño o el dolor que genera en el pueblo argentino.

Sin ninguna duda, me parece que hoy hay que acompañar lo que vino de Diputados. Y vuelvo a hacer la misma autocrítica: el proyecto es muy perfectible, nadie lo duda; pero debemos darle una respuesta a la sociedad. Ojalá este disparador, esta puesta en la mesa de una realidad que vivimos, nos ayude también para impulsar y sancionar el “alcohol cero”, para avanzar realmente en ese sentido y también visibilizar el gran dolor del pueblo argentino.

Gracias, señora presidente.

Sra. Presidente.- Gracias a usted, senador.

Tiene la palabra la senadora Giménez.

Sra. Giménez.- Gracias, señora presidenta.

La verdad es que me paro con mucho respeto y vuelvo a sentarme, porque la verdad es que voy a expresarme en mi condición de mujer, de madre, de médica pediatra y de senadora de la Nación respecto de un tema de estricta juridicidad o antijuridicidad. Realmente, los aportes que pretendo hacer vienen de la experiencia, del sentido común y de la responsabilidad política al votar o poner en debate esta definición política del bloque Misiones, que es el bloque unipersonal que está a mi cargo.

Hablar de la tipificación de delitos viales sin duda sensibiliza muchísimo a todos. Además, resulta un deber que debemos asumir los legisladores en tanto y en cuanto la Justicia lejos está de demostrar que si existe una legislación y es posible aplicarla, no solo debe reprimir, sino también garantizar la prevención.

Existe una gran avanzada de los accidentes de tránsito hasta hoy sin sentencia firme y sin una definición política judicial cierta; los casos son cada vez más abundantes. Mi provincia, Misiones, lidera la cantidad de muertes en accidentes de tránsito, y eso que hemos hecho ingentes esfuerzos como comunidad y como municipio tanto con la Nación como con la provincia y los municipios, tanto en los anteriores gobiernos como en los actuales. Pero no alcanza, señora presidenta; evidentemente no alcanza.

La propuesta que pretendo introducir en la discusión coincide con las disidencias parciales que han expresado los legisladores Pais y Petcoff Naidenoff. Incluso, las hemos presentado en el debate de comisión, no como integrante de la Comisión, sino como autora de un proyecto.

Traje el mandato de mi provincia, de la totalidad de los 40 legisladores nacionales, perdón, provinciales, para agravar las penas en el Código Penal en el 84 o 94, después de grandes procesos de discusión provincial en ese sentido.

La imprudencia, la negligencia y la impericia en su arte o profesión puede ser general, pero en este caso nosotros creemos que debe estar específicamente abordada al delito y a la pena que merece un conductor imprudente, negligente o inexperto en un vehículo automotor.

El sistema jurídico argentino permite que haya tantas soluciones como jueces, señora presidenta. Sin embargo, el análisis de los expertos y la evolución jurisprudencial permiten acercarse a las teorías mayormente aplicadas y es abordada la especificidad; lo que sostiene mi argumento puesto en que la generalización que se pretende llevar en la primera parte del artículo 84 no permite ni da herramientas concretas al juez al momento de emitir su fallo.

Otro de los elementos que deberá tenerse en cuenta a partir de la sanción de esta norma, si se concreta, es justamente lo que exige el delito culposos, que es la llamada *lex artis*. Ello no es otra cosa que verificar si la gente se comportó conforme lo imponían las circunstancias del caso; en otras circunstancias, si se actuó tal como las prácticas usuales desarrolladas para la circulación de los vehículos lo indicaban.

Hay supuestos en los que el conductor no comete falta alguna y no infringe el reglamento. Sin embargo, por no haber actuado conforme lo que impone la *lex artis* en caso de producirse el resultado, igual deberá penalmente responder por haber infringido el deber “cuidado de la vida”.

Para ser más gráfico, la conducción durante una lluvia torrencial impone que uno circule, por sentido común, a menor velocidad que las que se delimitan en las rutas nacionales o provinciales. Por lo tanto, uno, naturalmente, debería reducir la velocidad de 120 a 100 o de 130 a 100. Pero las circunstancias siempre hablan de que eso no sucede; que en ese accionar se demuestra que, justamente, el factor humano en la toma de decisión y en su elección, al dominio del automotor, no se corresponde con la responsabilidad sobre la vida propia y sobre las demás.

Hay sentencias firmes, donde las ambulancias conducidas por choferes de ambulancias de los sistemas públicos o privados de la República Argentina han producido muertes en accidentes de tránsito. Uno de esos es el fallo “Montiglia”, emanado de la Corte Suprema. Dice: dicha prelación no excluye la observancia de la prudencia compatible con la seguridad de la circulación. ¿Qué quiere decir? Que por tener a cargo una ambulancia y llevar a un paciente enfermo –rápidamente debe hacerlo– hasta el servicio de salud más cercano, no lo exime de la responsabilidad de conducir de acuerdo con las normas vigentes.

El tribunal, en referencia a las declaraciones testimoniales del enfermero de este caso de la ambulancia, vertidas en la causa penal que originó el accidente, afirmó que la ambulancia iba en exceso de velocidad reglamentaria. Y opinó el tribunal: El deber de reducir la velocidad al llegar a las bocacalles, era una obligación impuesta a todo conductor, sea que provenga de la derecha o de la izquierda, y dicha previsión no fue observada por la ambulancia dado el lugar y modo en que se produjo el impacto. Más aún cuando, según los jueces, en el auto del que estamos hablando, fue embestido y se desplazaba a una velocidad reducida; sin embargo, implicó para el conductor de ese rodado un mayor tiempo de reacción, máxime la existencia de un espejo en la esquina en el que el actor debió observar la aproximación de la ambulancia.

Por esas razones, los magistrados consideraron que, en el caso, el accidente ha sido producido por la culpa concurrente de ambos conductores, por cuanto han influido

en la producción del mismo en iguales partes y condenaron a abonar al Estado provincial el 50 por ciento de la indemnización por daño material estimado por el perito a favor del dueño del auto, y la correspondiente por daño moral a favor de la que lo conducía, por haber sufrido diversos traumatismos.

Así, pues, el delito presenta, a veces, tales características que revelan una mayor culpabilidad o perversidad del delincuente; del delincuente, estoy afirmando, señora presidenta. Y su gravedad excede de aquel término medio que la ley considera para estos tipos. Estas circunstancias se llaman “agravantes” o “atenuantes”, de acuerdo a qué parte del Código Penal lo tomen como la ingesta de alcohol o como el consumo de estupefacientes, previo al hecho delictuoso.

Las propuestas son sólo las conductas a tipificar penalmente, y no pretenden ser un texto legal técnico acabado de lo que deberá ser un hecho en el ámbito judicial, donde se deberá evaluar y fijar la extensión de las penas de prisión o inhabilitación propuestas por la legislación penal nacional, y enriquecida por la jurisprudencia vigente.

Y se incorporan los conceptos de alcoholemia o exceso en alcohol y estupefacientes, en estos casos.

En los últimos accidentes de tránsito con desenlaces fatales, Misiones fue noticia. Un intendente, señora presidenta, manejaba un domingo y al salir de una cuadrera de caballos borracho mató a una persona conduciendo. Hoy está destituido como intendente y está a cargo de la justicia provincial. No es que pretendemos que se hagan cosas que nosotros no hacemos. Al contrario, capaz que la experiencia de lo que nos pasa, sirva también para este proceso a nivel nacional.

Por eso, lo que estamos pidiendo en este proyecto de ley, lo que voy a presentar en las modificaciones sobre el texto en mayoría que está planteado por el presidente de la comisión, el doctor Guastavino –al que rindo mucho respeto por el tratamiento de este tema y de otros–, es que justamente si una persona atropella con exceso de alcohol en sangre o bajo los efectos de estupefacientes, por ejemplo, se lo considere incurso en un agravante y no como un atenuante.

Por lo tanto, pretendemos también modificar el artículo 34 del Código Penal, para no eximir de lo punible a aquellos que están bajo los efectos del alcohol y de los estupefacientes.

La muerte en accidentes de tránsito suele ser calificada como homicidio culposo, porque se entiende que el autor obró con imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de los deberes a su cargo y no con la intención concreta de matar a otro. Hay una sola sentencia en la República Argentina de un accidente con homicidio doloso, que es el caso Cabello. No hay ninguna otra sentencia, de ningún juez de ninguna jurisdicción de la República Argentina, hasta el que sucedió en Misiones...

Sra. Presidente.- Señora senadora: la senadora Negre de Alonso le solicita una interrupción. ¿Se la concede?

Sra. Giménez.- Sí, señora presidenta.

Sra. Presidente.- Tiene la palabra la señora senadora Negre de Alonso.

Sra. Negre de Alonso.- Gracias, senadora Giménez.

En la provincia de San Luis hay un antecedente donde un juez consideró doloso un accidente de tránsito por las características del accidente y en las condiciones en que el conductor había subido a manejar el auto. Así que hay otros casos.

Sra. Presidente.- Gracias, senadora.

Sigue la senadora Giménez.

Sra. Giménez.- El hecho de que una persona produzca un accidente bajo un estado de embriaguez, no la libera de su responsabilidad penal. Tampoco provoca *per se* el

agravamiento de una eventual condena. Los tribunales carecen de una fórmula aplicable a todos los casos y la tarea o su tarea –la de los jueces y las señoras juezas– consiste en analizar las acciones que surjan de las pruebas y subsumirlas en las leyes que sancione este Congreso.

Organizaciones no gubernamentales de la República Argentina nos advirtieron desde todos lados que desde 2011 hasta 2014 no disminuyó ni siquiera el 1 por ciento de los accidentes de tránsito en la República Argentina. El dato corresponde a la Asociación Civil Luchemos por la Vida –ALVI–, que reportó 7.613 muertos en accidentes de tránsito en 2014, con un promedio de veintiún decesos por día y no de diecisiete.

Un estudio del Centro de Experimentación y Seguridad Vial sobre accidentes de tránsito en rutas, realizado en base a más de cuatro mil reconstrucciones de siniestros graves ocurridos entre 2004 y 2014, mostró que la falla humana es la principal causa de los choques.

Dicho relevamiento afirmó que los que más colisionan son los automóviles, con un 42,5; luego los camiones con un 29,8; las *pick up* con un 11; las motocicletas con un 5; los utilitarios con un 4; los colectivos con un 2,2; y las máquinas especiales.

Estas cuestiones determinan que si bien las provincias, de acuerdo a la Constitución Nacional, tienen el poder no delegado –en su caso las leyes de tránsito, los controles de alcoholemia–, resulta pues necesario determinar en este código de fondo, o sea en el Código Penal, una norma que sea aplicable a todo el territorio nacional, que trate de unificarla.

Este es el argumento que humildemente, vuelvo a insistir y con respeto, he trabajado con todo mi equipo, con el equipo de la provincia de Misiones, con señores abogados y jueces de las cortes provinciales, para proponer las siguientes modificaciones sobre el proyecto de mayoría, porque no lo pude presentar en minoría en la comisión porque no pertenezco.

La modificación del artículo 1º, por la que se modifica el artículo 34, donde dice “no son punibles” –todo igual desde su inicio–, consiste en que al final se le agrega una frase que dice: “Quedan exentos de la atenuación los delitos cometidos con ingesta de alcohol o estupefacientes previos al hecho”.

El artículo 2º sustituye el artículo 84 del Código Penal, que dice en su primer párrafo lo que está vigente actualmente: “Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años, e inhabilitación especial de cinco a diez años, el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión, o inobservancia de los reglamentos en los deberes a su cargo, causare a otro la muerte”.

Al segundo párrafo, que es el que se incorpora en esta modificación –compartimos en esencia– del agravamiento de penas, solamente le modificamos una redacción, compatibilizando ese párrafo del artículo 84 y la nueva figura penal que se pretende crear: “La pena será de prisión de tres a ocho años cuando fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiere sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o si el hecho fuera ocasionado en razón de una culpa grave caracterizada por un obrar especialmente irreflexivo y temerario en la conducción de un vehículo automotor. Se consideran supuestos de culpa grave la conducción bajo efecto de estupefacientes, alcohol o superando el límite de velocidad máxima, o si el conductor se diera a la fuga o no intentare socorrer a la víctima”.

Artículo 3º: Sustitúyase el artículo 94 del Código Penal por lo siguiente: “Será reprimido con prisión de un mes a tres años, o multa de 1.000 a 15.000 pesos, e inhabilitación especial en su caso de uno a cuatro años, el que por imprudencia,

negligencia, impericia en su arte o profesión, o inobservancia de los reglamentos en los deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o a la salud. Si las lesiones fueran de las descriptas en los artículos 90 y 91, la pena de prisión será de uno a cuatro años, multa de 5.000 a 20.000 pesos, e inhabilitación por dos a cinco años. En tales casos si, además, concurriera alguna de las circunstancias previstas en el segundo y tercer párrafo del artículo 84, la pena será de uno a seis años de prisión e inhabilitación especial de tres a siete años”.

Artículo 4º: Sustitúyase el artículo 193 bis del Código Penal: “Será reprimido con prisión de tres a ocho años, e inhabilitación especial por el doble del tiempo de la condena para el que al conducir creara una situación de peligro para la vida y la integridad física de las personas mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente. La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad, o confiado a su custodia sabiendo que será utilizado para ese fin”.

Señora presidente: coincido en que la modificación es intensa y larga, pero la tenía que hacer. Hemos trabajado mucho en mi provincia sobre los supuestos e hipótesis que nos permitieran llegar a esta propuesta que hacemos con absoluta responsabilidad; también, pidiéndole a la Nación Argentina que nos reconozca inteligencia y capacidad para participar de la sanción y elaboración de las leyes, y de la responsabilidad política para hacer.

¡Dios haga justicia!

Sra. Presidente.- Gracias, señora senadora.

Están anotados los senadores Urtubey y Pinedo, y a la senadora Fernández Sagasti; también al senador Lovera.

Senador Urtubey.

Sr. Urtubey.- Gracias, señora presidenta.

Yo vengo a defender ardorosamente este dictamen de comisión, primero por una cuestión de método. Quiero reivindicar la actuación del presidente de la comisión.

Todos los proyectos, pero en especial éste, se han debatido muchísimo en la comisión. Hubo reuniones de asesores, reuniones entre nosotros, discusiones entre nosotros, consultas. En algún momento, tuvimos un enfoque de este tema con las otras fuerzas políticas que están en la comisión; por supuesto, nadie puede ser privado de asistir a la comisión. Normalmente, otros muchos colegas interesados han venido o han mandado asesores a las reuniones.

¿Por qué digo esto? Quiero reivindicar un método porque, obviamente, como con todos los proyectos, hoy podemos venir acá. Lo hemos trabajado. Todo el mundo tiene derecho a ver, leer y decir: “Se me ocurrió”, “Tengo una duda” o “Empiezo a ver intelectualmente que esto...”. Está bien. Pero acá hay un método; y si vamos a devolver los proyectos cada vez que, espontáneamente, uno los lee y le surge una duda, no parece ser una buena modalidad.

Por eso, quiero reivindicar, sin perjuicio de respetar, obviamente, la opinión de todos los senadores y los puntos de vista, que acá ha habido mucho trabajo no de una elaboración de un intelectual con un lápiz escribiendo sino mucha elaboración en términos colectivos con asociaciones, con entrevistas, con sugerencias, con ex jueces, con asesores de muchos senadores que son juristas de nota. Hemos tenido reuniones de hasta tres horas para discutir un párrafo.

¿Qué quiero decir con esto? Acá hay un trabajo hecho. Por eso, quería agradecer la paciencia del presidente de la comisión y su involucramiento en este tema, como en todos los demás. Lamentablemente, hoy no podemos tratar el proyecto de extinción de dominio pero hubiera dicho exactamente lo mismo respecto de ese asunto en cuanto al método de trabajo.

En segundo lugar, es el mismo proyecto, no es otro proyecto. El proyecto de la sanción de Diputados era una reforma a los artículos 84, 94 y 193 bis del Código Penal. Este proyecto de ley es una reforma a los artículos 84, 94 y 193 bis del Código Penal. Exactamente los tres mismos artículos que habían sido objeto de una regulación en la Cámara de Diputados son los tres mismos artículos objeto de una regulación en el Senado.

¿Cuáles son las diferencias? Básicamente, nosotros creemos que hay que superar esta dicotomía donde los jueces —en su momento me tocó a mí— teníamos que estar entre un sistema de culpa muy benigna y tener que forzar la interpretación jurídica inventando un dolo, con la figura de dolo eventual, para poder dar una satisfacción en cuanto a la retribución punitiva de hechos aberrantes como los que suceden en esta materia. Dijimos: “Bueno, vamos a ver si podemos generar algo concreto”.

De hecho, se vivía esa casuística donde uno iba como si las leyes fueran una fábrica de pan. Entonces, para saciar el hambre, por la urgencia social, hay que sacar “tanta” cantidad de pan. ¡No! No son así las leyes, sobre todo las leyes penales. No son la multiplicación de los panes ni de las redes con los pescados para satisfacer la urgencia social. Hay que elaborar leyes seriamente, además, porque no hay que engañar justamente a las personas a las que dedicamos las leyes.

Voy a poner un solo ejemplo para que ustedes vean cómo la supuesta bondad de la aprobación de Diputados es un fiasco. Voy a poner un caso muy concreto. Nosotros abandonamos el criterio de agravar la culpa grave cuando hay exceso de velocidad poniendo un número. ¿Qué hacía Diputados? Diputados señalaba que si la velocidad excede en 30 kilómetros por hora el máximo permitido en el lugar del accidente, hay culpa grave. No definía la culpa grave. Nosotros sí la definimos.

Al margen de eso, hay otra discusión. ¡Fíjense qué incongruencia! Si la máxima es 40 kilómetros, por ejemplo en una arteria de una ciudad, sería 70. ¡Una locura pasar de 40 a 70 para agravar! Supongamos que había un paso de niños, ¡no!, tendría que ser agravado con 60 también, ¿por qué va a ser con 70? Si el máximo fuera 60, ¿nos vamos a 90 para agravar? ¿A 90 kilómetros por hora en una ciudad? O sea, yo voy por Avenida del Libertador a 60 kilómetros, ¿tengo que llegar a 90 para ser culpa grave? Además, lo más gracioso de todo: ¿cómo hago para probar que iba a 90 o a 89,5 kilómetros? O sea, tengo que haber tenido la suerte de que me filme una cámara de esas que hay en la ciudad por todos lados; que me filme una décima de segundo antes del accidente y que esa cámara diga que iba a 90,1 kilómetros, porque no es lo mismo que 89,5 kilómetros.

¡Fíjense cómo funciona el sistema penal en la evaluación de la prueba! Si yo no llego a probar que es 90 kilómetros, no puedo aplicar la agravación. Está correcto, pero quiero decir que esto se llama “prueba diabólica”: una prueba imposible de conseguir. Entonces, si es imposible de conseguir, el sistema funciona a favor de la no existencia de la prueba del delito.

Fíjense que la única cuestión que yo he investigado y que podría ser que se pruebe con este sistema es en el caso de esos vehículos de transporte público que tienen tacómetro. Como el tacómetro registra en cada momento la velocidad, entonces uno podría saber en ese momento preciso, en esas décimas de segundo, a qué velocidad iba ese vehículo. Así que fíjense cómo, si sancionáramos esta norma prometiendo la Justicia

inmediata, estaríamos con una situación de absoluta imposibilidad de prueba de esos 30 kilómetros de más. Se me dirá “se puede calcular la frenada”, pero la frenada depende también de si los frenos estaban bien...

Sra. Negre de Alonso.- Para eso están los peritos...

Sr. Urtubey.- ¡No! Pero los peritos nunca van a poder decir que iba a 90,5 ó a 89,7. Yo, en doce años de leyes, nunca he visto...

Sra. Presidente.- Le pide una interrupción la señora senadora Negre de Alonso.

Sr. Urtubey.- Sí.

Sra. Negre de Alonso.- En primer lugar, es para una aclaración, senador Urtubey, Porque eso que dijo usted de engaño, de la máquina de panes, de quesos, no sé a quién se está refiriendo: si a los que estamos apoyando el dictamen de Diputados, a los senadores que estamos en esa posición, o a quién. Querría que, dentro de sus posibilidades, me explique eso.

Segundo, los que somos abogados sabemos perfectamente que a través de las pericias se determina la velocidad: fuerza, frenada; hay innumerables adelantos técnicos que permiten perfectamente dilucidar y dictaminar cuál es la velocidad. Así que no comparto en lo más mínimo lo que dice el ex juez.

Yo también soy abogada, he intervenido y trabajado en la profesión, y sé que esto se puede probar perfectamente.

Sra. Presidente.- Gracias, senadora.

Continúa en el uso de la palabra el señor senador Urtubey.

Sr. Urtubey.- Está bien el aporte. No hay ninguna norma que en cuanto a la prueba penal –digamos– especifique respecto de la diferencia sutil de pena entre una cosa y otra por décimas de kilómetros. No existe ningún antecedente en el sistema penal argentino de una norma de esta naturaleza. Esta sería la primera. Espero que no lo sea y se apruebe nuestra propuesta.

Quiero decir que esta norma que hemos propuesto tiene muchas más posibilidades de aplicación –muchísimas más posibilidades de aplicación– y me parece que entiende que la conducta imprudente no empieza al momento de manejar: la conducta imprudente empieza cuando una persona va a tomar su auto sabiendo que se encuentra alcoholizada; cuando una persona va a tomar su auto, va a ir a un lugar, a una reunión, y sabe que va a tomar alcohol y decide ir con su auto; cuando después toma alcohol, sale de esa reunión y decide tomar su auto para volver, pudiendo haberlo dejado ahí y tomarse un taxi. Es decir, la conducta irresponsable empieza antes y también sigue después.

Yo voy a defender –lo decía el proyecto de Diputados; no estamos innovando en ese tema– que la persona que abandona el lugar del hecho es alguien que trasciende de la culpa a la culpa grave. La persona que abandona el lugar del hecho no puede ser premiada o no se puede decir “¡ah!, eso no era parte de manejar y, por lo tanto, no tiene nada que ver con el hecho”. No, el resultado dañoso también pudo tener que ver...

Sr. Petcoff Naidenoff.- ¿Me permite, señor senador?

Sra. Presidente.- Le pide una interrupción el senador Petcoff Naidenoff.

Sr. Urtubey.- Cómo no.

Sr. Petcoff Naidenoff.- En referencia a la persona que abandona el lugar del hecho. No solamente que me aclare, senador Urtubey, porque una cosa es el abandono de persona y otra cosa es el abandono que nosotros planteamos por una cuestión práctica que a veces se da de que, ante un lamentable accidente, quien conduce tiene que acercarse a un lugar cercano, a veces en el medio del campo o en una zona rural, para tratar de auxiliar. Entonces, yo no creo que exista mala fe ante ese hecho.

En la tercera parte del artículo se especifican los supuestos en los que uno incurre en culpa temeraria, que yo comparto plenamente. Inclusive, comparto plenamente la culpa temeraria para los accidentes, no el concepto general. Creo que merece un debate mayor. No importa, pero a mí me parece que no toda fuga tiende justamente a esa idea de abandono de persona.

Sra. Presidente.- Gracias, senador.

Senador Urtubey.

Sr. Urtubey.- Le doy la razón, por eso el proyecto dice “si el conductor se diere a la fuga o no intentare socorrer a la víctima”. Es decir, no se trata solamente el alejamiento del lugar del hecho sino que está indicando un elemento subjetivo, una intencionalidad, que es justamente la del abandono. Por eso digo que, como tiene esta intencionalidad, forma parte del obrar culposo, y forma parte del obrar culposo grave.

Lo que hemos logrado con este proyecto es, precisamente, abandonar este seguidismo de normas que van siendo parches y adoptar una actitud diferente con respecto a un fundamento, a un elemento subjetivo nuevo del delito, que es la culpa grave.

La culpa temeraria ya se hallaba citada en el proyecto de Diputados, pero con el problema de que no estaba definida en absoluto. Terminaba el proyecto y decía “con culpa temeraria”. Terminando el texto del último artículo, el 84 bis, decía: violare el semáforo, las señales de tránsito, el sentido de la circulación vehicular, las circunstancias previstas en el 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueran más de una las víctimas fatales. Fíjense como la culpa temeraria entraba ahí sin ningún tipo de sistematización, sin ningún tipo de descripción, sin ningún tipo de rigor científico, técnico y sistemático, como un elemento subjetivo del delito.

Contra el tema que se nos dice que este es un nuevo concepto de elemento subjetivo de culpa, ¡es verdad! Es un nuevo concepto de elemento subjetivo de culpa, como tienen las legislaciones más importantes del mundo. Lo tiene la legislación penal alemana, por ejemplo; y lo tenía —es verdad lo que dijo el senador Guastavino— el anteproyecto de Código Penal del que formó parte el senador Pinedo junto con el doctor Zaffaroni, Baigún y otros grandes tratadistas del Derecho Penal.

Se establecía este sistema de graduación de culpas justamente para evitar esta injusticia que supone querer forzar una situación de culpa a una situación de dolo y atribuir a una persona una pena mayor de ocho años de prisión cuando, en realidad, no hay una actitud dolosa. Entonces, para abandonar esta especie de esquizofrenia en la que está sometido el sistema judicial, donde ante la presión social y necesaria retribución penal —creo profundamente en la retribución penal—, se tenía que forzar una interpretación jurídica para dar una respuesta. Esto es un avance porque va a implicar que en forma pacífica la jurisprudencia, la labor de los jueces, va a tener un elemento para canalizar la tipificación penal de estos hechos tranquilamente. También va a servir para un elemento disuasivo.

Coincido con la senadora Negre de Alonso: en el marco de esta formulación, se puede tener un efecto disuasivo muy importante al condenar lo que ya sucedió. La reparación es relativa porque, en definitiva, se trata de la pena por un hecho como la muerte, que ya es irreversible; pero puede tener carácter disuasivo.

Por supuesto, quiero incluir los dictámenes de minoría, que también han demostrado un gran trabajo. Ha existido una gran preocupación por el tema, sobre todo de senadores que también han acompañado la lucha de las organizaciones de víctimas de estos hechos. Tal es el caso de la senadora Negre de Alonso y el de la senadora Odarda, que hicieron llegar siempre a la comisión su mejor propuesta, su mejor opción,

dentro de esta idea de dar una respuesta.

Sinceramente, creo que este proyecto va a ser aprobado en Diputados. Considero que este proyecto termina con este pimpón siniestro entre ambas Cámaras; me refiero a ver quién era el más duro. Salía de una Cámara, después venía a la otra y ponía racionalidad; luego volvía a esa Cámara, pero dado que ya había pasado el furor –como pasa con estos temas–, dejaba la cosa congelada. Me parece que este es un justo medio, si es que existe en estos casos: ha subido las penas que tiene Diputados –de 3 a 6 ahora, pasamos de 3 a 8– y ha legislado más adecuadamente este obrar que definimos como irreflexivo, como temerario, que debe ser castigado como corresponde.

Muchas gracias.

Sra. Presidente.- Gracias, senador Urtubey.

Tiene la palabra el senador Federico Pinedo.

Sr. Pinedo.- Gracias, presidenta.

Este tema de Derecho Penal es extremadamente interesante desde el punto de vista intelectual y legislativo. Fundamentalmente, es un tema dramático en la vida diaria. Pero, para que las cosas dramáticas en la vida diaria tengan una respuesta adecuada en el campo legislativo y judicial, hay que hacer las cosas bien porque si uno las hace mal sucede lo que viene sucediendo hasta ahora: que muchas veces, frente a una situación dramática, el resultado judicial es pobre o inexistente.

El Derecho Penal tiene una regla de oro que siempre es importante tener en la cabeza y tenerla presente: la pena tiene que tener una relación con la culpabilidad. Cuando alguien tiene una fuerte reprochabilidad –dicen los penalistas– merece una pena mayor; y cuando uno, en su propia persona, tiene una reprochabilidad más baja, merece una pena menor. Esto es como una regla de oro absoluta. Por eso, cuando algunas personas o algunos legisladores buscan poner penas enormes para situaciones que quieren evitar pero que no tienen ninguna relación con otras cosas –o con otras penas, o con otras conductas– se equivocan porque finalmente, cuando eso se tiene que aplicar, no se aplica.

Si uno quisiera penalizar de una manera absoluta el robo de gallinas y pusiera setenta y cinco años de prisión al que robó una gallina dado que se quedó muy molesto porque le robaron gallinas, y después uno tiene una pena de dos años para un asesinato, bueno, el juez no le va a poner setenta y cinco años al ladrón de gallinas porque va a decir que no hay relación entre la culpabilidad y la pena, que es la regla de oro del Derecho Penal. Digo estas cosas porque es importante que nos demos cuenta en el marco en el cual tenemos que legislar.

Por eso es que también la legislación argentina, cuando habla de materia penal, refiere a un Código Penal. Un Código Penal quiere decir algo coherente, algo que tenga proporcionalidad, que tenga sentido en su conjunto. El derecho penal lo que busca atacar son las violaciones máximas a la convivencia en paz. Por eso, es muy relevante cuáles son los hechos que tienen las penas mayores, porque son las violaciones más graves a la convivencia. No se pueden poner las penas más graves a hechos que, en comparación con otros, no tienen la misma gravedad como violación de regla de convivencia.

Esto es lo que dice la Constitución argentina cuando obliga a legislar penalmente en un código. Tiene que tener una inteligencia, una coherencia, una proporción, un sentido. Es el juicio de valor de la sociedad sobre cuáles son los hechos que se tienen que castigar para que podamos convivir en paz, ni más ni menos. Eso es el derecho penal.

Dentro de este contexto, lo que pasaba –lo que pasó– es que frente a accidentes de tránsito dramáticos, el derecho penal flaqueó. A lo mejor, flaqueó porque cuando se hizo no había autos, no se andaba a la velocidad que se anda o no tenían ese nivel de peligro ciertos objetos como los autos. Entonces, el derecho penal flaqueó. ¿Y por qué flaqueó? Porque los penalistas, con esto de la proporcionalidad de la pena y de la culpa, dijeron una cosa que es evidente, que cualquier juez va a decir que siempre va a ser así: si alguien es negligente, si alguien no se ocupa lo suficiente, tiene una pena; y si alguien quiso hacer daño –lo que se llama “dolo”– tiene otra pena más grave. Entonces, lo que pasaba en los accidentes de tránsito era que, ante una barbaridad que había sucedido, los jueces trataban de aplicar las penas de los que querían hacer daño –del dolo– a situaciones que podían ser de negligencia. Por su parte, los victimarios, los que generaban el accidente, se escapaban y decían “yo no quería hacer daño; yo habré sido imprudente, pero no quería hacer daño”. Entonces, los jueces hacían esfuerzos enormes para aplicar la pena del daño a situaciones de culpa, de negligencia.

Entonces, el derecho penal descubrió una cosa que se llama “dolo eventual”. ¿Qué quiere decir esto? Tomemos el ejemplo de alguien que venía manejando rápido. Podía figurarse que, por la velocidad a la que venía manejando, podría ocurrir que si pasaba alguien no iba a poder frenar el automóvil: lo iba a chocar; lo iba a matar o lo podía matar. Se figuró todo eso en su psiquis mientras iba manejando a 120 kilómetros por hora. Alguien se cruzó, él no bajó la velocidad a pesar de haberse imaginado eso, y lo mató. Entonces, el juez tenía que meterse en la psiquis de ese señor en ese minuto – algo parecido a lo que dice Urtubey– y decir: “En ese minuto, usted se figuró que podía pasar esto; tendría que haber cambiado de actitud, pero no lo hizo; pasó la persona, usted la chocó y la pisó”; dolo eventual. “Usted se imaginó que podía hacer daño, pero decidió seguir e hizo el daño. Se lo figuró el daño. Entonces, le aplico la pena del daño, la pena dolosa, una pena grave”. ¿Qué pasaba en la realidad? En los juicios, el señor decía: “Señor: usted no se puede meter adentro de mi cabeza. Yo no me figuré eso, me figuré otra cosa”. ¿Quién puede determinar con justeza lo que se figuró ese señor en ese minuto? Este era el problema del dolo eventual.

Todas estas cosas las discutíamos en la reforma del Código Penal, en la que trabajamos dos años –de hecho, creo que la Argentina merece que hagamos un nuevo Código Penal– y la solución de todos los demás juristas, menos yo, fue: eliminemos la figura del dolo eventual, saquémosla y vayamos por el lado de la culpa temeraria, que es algo más objetivo. Personalmente, dije: “No eliminemos el dolo eventual”. De hecho, en los delitos financieros es muy probable que al delincuente financiero sí se le ocurra pensar “yo puedo hacer este daño, voy y lo hago igual”.

Lo vemos con los banqueros a cada rato. Yo digo que no eliminemos el dolo eventual porque para esos delitos sí corresponde. Ahora, para el delito que más nos preocupa, ante la imposibilidad de agarrar el dolo eventual, que es el accidente de tránsito, pongamos otra figura: la culpa temeraria. ¿Qué es lo que hizo la comisión, qué es lo que hizo Guastavino, qué es lo que hizo Urtubey, qué es lo que hicieron los que trabajaron en el dictamen de la mayoría? “Vamos por un lugar que nos permita penalizar las situaciones graves de accidentes de tránsito. Porque, por otro lado, es muy bonito decir que le ponemos una pena de tanto, pero no va a funcionar”. Entonces, el dictamen de la mayoría trata de que eso se pueda penalizar efectivamente, de que eso funcione, de que sea legal, de que sea constitucional, de que los jueces lo apliquen.

Como decía Urtubey, esto no es un tema casuístico, de caso por caso, de si andaba a 121 kilómetros y medio. No va a funcionar. El derecho penal tiene que ver con

la culpa, con la relación entre la culpa y la pena. Entonces, hay que buscar cuál es la culpa para poder aplicar la pena y que funcione.

Sra. Negre de Alonso.- ¿Me permite una interrupción, señor senador?

Sra. Presidente.- Senador Pinedo: le pide una interrupción la senadora Negre.

Sr. Pinedo.- Bueno; está bien.

Sra. Negre de Alonso.- Gracias, presidenta; gracias, senador Pinedo.

Respecto de lo que usted está hablando, quería acotar que la votación en Diputados tuvo 202 votos, 3 abstenciones –Bregman, del Caño y López– y que el senador Pinedo, en ese momento diputado de la Nación, apoyó el proyecto que vino de la comisión de Diputados y votó afirmativamente; simplemente eso.

Sra. Presidente.- Gracias.

Continúa en el uso de la palabra el senador Pinedo.

Sr. Pinedo.- Si lo que quería era hacerme sentir mal, no me siento mal. Yo estoy legislando con mi responsabilidad. En ese momento, no había una propuesta seria de culpa temeraria, como la hay en este momento en el Senado, y nos parecía que teníamos que dar una respuesta sobre este tema.

Como dije al principio, en el tema de accidentes había problemas graves del Derecho Penal, que no funcionaba aplicando lo que tenía que funcionar.

Créame la senadora Negre de Alonso que estoy actuando de buena fe y no por no sé qué motivo estrambótico.

Sigo con mi ilación y con mi argumento. Me parece que el dictamen en mayoría va a servir para que el derecho penal funcione en los accidentes de tránsito. Cuando la Cámara de Diputados tenga esta nueva herramienta a la vista es posible que le dé sanción definitiva a algo que funcione.

Funciona mejor esto que propone la Comisión en su dictamen en mayoría que lo que estaba propuesto en la Cámara de Diputados; y definitivamente va en el sentido de lo que son las normas penales, de lo que es hacer que la culpa y la pena tengan relación y, por lo tanto, sean aplicadas por los jueces de una manera clara.

El caso que da el senador Petcoff Naidenoff, de alguien que se pueda retirar de la escena del accidente, por ejemplo para ir a buscar ayuda –no hablo de fugarse, porque eso es otra cosa–, será visto por el juez en el caso concreto. Esos son temas de prueba. Pero lo que no se puede evitar cuando uno legisla derecho penal es tener en cuenta la culpa del sujeto, del delincuente, de la persona, para vincularla con una pena. Porque no hay manera de hacer derecho penal sin culpa. No funciona así. Cada uno es culpable de lo que es culpable, no de otras cosas objetivas que pasen. Y eso es materia de prueba.

Creo que tiene razón el senador Pais cuando dice que esta no es la mejor manera ni el mejor sistema al ponerlo en este artículo, dado que tal vez sería mejor colocarlo en la parte general. Pero para esto hay que modificar todo el Código Penal. Hemos ido poniendo parche tras parche y hay quinientas reformas al Código Penal; y me parece insólito que se modifique quince o treinta veces cada año, porque se pierde la lógica que todo el sistema debe tener para que sepamos cuáles son las políticas y las acciones que están penalizadas y cuáles no; y además para que los jueces lo vean con sencillez y con claridad, que es la manera de garantizar la convivencia.

En definitiva, el dictamen en mayoría es un camino eficiente para solucionar este problema, para que la ley se aplique y para que las penas sean duras. Han encontrado un camino para aplicar penas graves en situaciones donde no se puede probar este dolo figurado. Y me parece que es un paso adelante muy importante.

Sra. Presidente.- Senador Pinedo: le pido que venga a conducir la sesión.

Tiene la palabra la senadora Fernández Sagasti.

Sra. Fernández Sagasti.- Señora presidenta: vengo a plantear los argumentos de mi voto positivo y del de varios compañeros y compañeras al dictamen en mayoría de este proyecto de ley.

La verdad es que se me plantearon muchas dudas, porque pienso profundamente que nos estamos perdiendo una oportunidad de dar respuesta a miles de familias a lo largo de la Argentina que vienen luchando por una modificación en el Código Penal respecto de lo que venimos hablando desde hace rato en el recinto: los accidentes de tránsito.

- Ocupa la Presidencia el señor presidente provisional del H. Senado, senador D. Federico Pinedo.

Sra. Fernández Sagasti.- Como bien señalaba la senadora Negre de Alonso, en su momento en el recinto de Diputados acompañé con mi firma al diputado Abraham, que es el autor del proyecto, de manera que soy coautora. Conozco el origen del proyecto, sé cómo se trabajó, sé que intervinieron también asociaciones, que se discutió mucho y, además, fui parte de ese debate en la Cámara de Diputados. Sin embargo, pienso que todos aquí tenemos la voluntad de que por fin salga esta ley, de que demos una respuesta coherente.

Coincido con el senador, y ahora presidente, Pinedo en que, obviamente, necesitamos un nuevo Código Penal y el derecho penal tiene que ser tratado en su conjunto. Lamentablemente, les recuerdo que en la anterior gestión la presidenta de la Nación, con un criterio muy amplio, encaminó y proyectó un nuevo Código Penal con el que podíamos estar de acuerdo o no –el derecho penal es muy opinable–, y que fueron las bancadas del PRO, del radicalismo y del massismo las que impidieron, por su lapidación pública, que se diera esa discusión en la República Argentina.

Hoy estamos acá y se dice que ponemos parches, que debería estar en uno o en otro lugar. Yo entiendo que lo que nosotros tenemos que hacer como Senado de la Nación es dar una respuesta a esta lucha, darles una respuesta a las miles y miles de familias que nos piden que estemos a la altura de las circunstancias. En ese sentido, entiendo que acompañar el dictamen en mayoría es una posibilidad más de luchar por las víctimas y de acompañarlas.

Por supuesto, también entiendo que hoy sepultamos el argumento de que cuando el Senado es Cámara revisora no se puede perfeccionar ningún proyecto porque se demoraría o porque el Ejecutivo o la sociedad está sufriendo una emergencia; es decir, todos los argumentos que se vienen señalando desde hace tiempo. Creo que hoy ese argumento lo hemos sepultado y que todos los proyectos son perfectibles. Por eso, coincidimos con la observación que hizo el senador Pais y con la disidencia parcial; y vamos a acompañar la iniciativa.

Creo que el dictamen en mayoría es perfectible y creo que la sanción de la Cámara de Diputados es perfectible. Pero aun así, y con las dudas que planteé en un principio, vamos a acompañar el dictamen en mayoría.

Por último, en esta buena fe que planteamos en cuanto a que todos los aquí presentes queremos que esta iniciativa salga, que por fin les podamos dar una respuesta a las familias que están en el Salón Illia y a lo largo y ancho del país –lamentablemente se fue la presidenta–, quería pedirle a la vicepresidenta de la Nación que haga las gestiones pertinentes y que ponga toda la fuerza necesaria para dialogar con el bloque del oficialismo de la Cámara de Diputados para que la semana que viene esta devolución que hacemos desde el Senado pueda convertirse en ley.

Se lo pido no solamente como vicepresidenta de la Nación, sino también como madre de familia y como argentina, porque esto es algo que nos toca a todos de cerca por algún hecho que hemos tenido a lo largo y a lo ancho de nuestra vida.

También les pido a los presidentes de cada uno de los bloques que integran este Senado que, en forma conjunta, por la buena fe que estamos poniendo en este recinto, hagan las gestiones para que en la última sesión ordinaria, que será la semana que viene, se pueda aprobar este proyecto en la Cámara de Diputados.

Y también le pido especialmente al presidente de mi bloque que haga las mismas gestiones para que también podamos darles respuesta desde el Frente para la Victoria a todas las familias que nos la están solicitando.

Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (Pinedo).- Gracias, señora senadora

Tiene el compromiso de la Presidencia en el sentido que mencionó usted recién.
Senador Lovera.

Sr. Lovera.- Gracias, señor presidente.

Simplemente, voy a solicitar permiso para insertar.

Vamos a acompañar el dictamen en mayoría. Todos tenemos la voluntad de sancionar la mejor ley, de dar una respuesta concreta. Y, obviamente, estamos en total acuerdo con el pedido de la senadora Fernández Sagasti; ojalá que antes de fin de año esto se pueda resolver.

Con estas breves menciones, reitero mi solicitud de permiso para insertar.

Sr. Presidente (Pinedo).- Gracias, señor senador.

Senador Pichetto, tiene la palabra.

Sr. Pichetto.- Presidente: por supuesto que vamos a acompañar el trabajo llevado adelante por el presidente de la Comisión, el senador Guastavino –quien fue el miembro informante–, y los aportes de los demás senadores.

Me parece que este proyecto es una respuesta a un reclamo, y esperamos que la Cámara de Diputados lo vote también rápidamente. Hay todavía espacio de tiempo, si hay buena voluntad, para hacer un tratamiento sobre tablas y sacarlo antes de que cierre el período ordinario el 30 de noviembre.

Con estas palabras, presidente, vamos a pedir que se vote.

Sr. Presidente (Pinedo).- Senador Braillard Pocard, tiene la palabra.

Sr. Braillard Pocard.- Gracias, señor presidente.

Nada más que para expresar, en nombre de nuestro interbloque, que vamos a acompañar el dictamen en mayoría. Lo hacemos después de haber pensado, conversado y debatido con mucha intensidad, porque realmente todos somos conscientes de que este es un tema que intenta aportar alguna solución a uno de los dramas más grandes que tenemos en la sociedad argentina, como es la inseguridad vial y sus consecuencias de gran cantidad de muertes por año, familias destruidas, bienes, etcétera.

Tenemos enormes dudas, yo las tengo y lo he dicho, pero siguiendo el lineamiento que traté de expresar en la sesión anterior, creo que en el contexto de la ética de la responsabilidad, tenemos la obligación de votar la mejor ley posible; una ley que realmente aporte una solución y no más oscuridades o dudas.

Entiendo perfectamente el argumento de quienes sostienen que debemos tener ley sea como fuere, pero me voy a inclinar, y respeto lo que se expresaba recién y el trabajo hecho en la Comisión –que creo que fue excelente–, y confío en que la Honorable Cámara de Diputados va a poder darle sanción definitiva a esta ley, sea cual fuere el texto que decida aceptar antes de fin de año.

Con estos argumentos, señor presidente, vamos a acompañar el dictamen en mayoría.

Sr. Presidente (Pinedo).- Gracias, senador.

Se va a votar la autorización para hacer inserciones.

- *Se practica la votación a mano alzada.*

Sr. Presidente (Pinedo).- Aprobado.¹¹

No sé si alguien quiere abstenerse.

Senador Pais y senadora Giménez.

Sr. Pais.- Me voy a abstener en el artículo 1º, señor presidente.

Sr. Presidente (Pinedo).- Senadora Giménez.

Sra. Giménez.- Me voy a abstener. Solicito autorización para abstenerme en el artículo 1º.

Sr. Presidente (Pinedo).- Senador Linares.

Sr. Linares.- He escuchado atentamente los argumentos de todos los que han hablado aquí y la verdad es que es un tema muy complejo. Hoy no tengo en claro la posición que podría adoptar. Es decir, pido también abstenerme en este tema.

Sr. Presidente (Pinedo).- Queda constancia de las abstenciones.

Se va a votar. Hay que votar la autorización para las abstenciones.

- *Se practica la votación a mano alzada.*

Sr. Presidente (Pinedo).- Aprobado.

Senadora Fernández Sagasti, ¿me está pidiendo la palabra?

Sra. Fernández Sagasti.- Sí.

Se la había pedido antes para pedir autorización para abstenerme por los argumentos brindados por el senador Pais.

Sr. Presidente (Pinedo).- En el artículo 1º. Bueno.

Senadora García.

Sra. García.- Gracias, presidente.

En el mismo sentido que la senadora Fernández Sagasti, por los argumentos que comparto con el senador Pais.

Sr. Presidente (Pinedo).- Queda constancia.

La senadora Sacnun.

Sra. Sacnun.- Señor presidente: para abstenerme también, en el mismo sentido que lo planteado por el senador Pais.

Sr. Presidente (Pinedo).- Gracias, señora senadora.

Se va a votar en una sola votación.

Sra. Labado.- Presidente...

Sr. Presidente (Pinedo).- Senadora Odarda.

Sra. Odarda.- Se pone en consideración el dictamen en mayoría.

Sr. Presidente (Pinedo).- Se pone en consideración el dictamen en mayoría.

Sra. Labado.- Pido la palabra.

Sr. Presidente (Pinedo).- Senadora Labado.

Sra. Labado.- Antes de la votación, quiero fundamentar mi voto: como madre que ha sufrido la pérdida de dos hijos, por otras circunstancias, me solidarizo con las madres que están en el otro salón y voy a votar negativamente.

Sr. Presidente (Pinedo).- Bueno.

Se va a votar en una sola votación en general y en particular.

- *Se practica la votación por medios electrónicos.*

¹¹ Ver el Apéndice

Sr. Secretario (Tunessi).- Linares y Solanas faltan votar.

Sr. Presidente (Pinedo).- Linares se está absteniendo.

Sr. Secretario (Tunessi).- Solanas ya está.

El que falta votar es Linares. El sistema no lo registra.

Sr. Presidente (Pinedo).- Vote positivo senador y después que quede constancia de su abstención.

Sr. Secretario (Tunessi).- Entonces, resultan afirmativos 54 votos afirmativos.

Sr. Presidente (Pinedo).- 53.

Sr. Secretario (Tunessi).- 53, con seis negativos y dos abstenciones.

- *El resultado de la votación surge del acta correspondiente.*¹²

- *Varios señores senadores hablan a la vez.*

Sr. Secretario (Tunessi).- El voto afirmativo de Linares se computa como abstención.

Sr. Presidente (Pinedo).- Lo único sucedido es que el voto afirmativo número 54 se considera abstención. Pero se deja constancia de las demás abstenciones en particular. Queda así registrado. La Presidencia informa que se comunicará de inmediato a la Cámara de Diputados, que creo que está sesionando.¹³

Vamos a pasar al siguiente tema.

19. Asignación de la publicidad oficial (O.D. N° 1.065/16.)

Sr. Secretario (Tunessi).- Orden del Día N° 1.065/16: proyecto de ley por el que se regula la publicidad oficial, con dictamen en minoría.

Sr. Presidente (Pinedo).- Tiene la palabra la señora senadora Fellner.

Sra. Fellner.- Gracias, presidente.

Pauta oficial: la verdad que es un tema muchas veces tratado en la Comisión de Sistemas, Medios de Comunicación y Libertad de Expresión. Sin embargo, es un tema respecto al cual nunca, hasta hoy, hemos podido emitir un dictamen.

Desde la vuelta de la democracia, 1983, hasta hoy, 2016, nunca hemos podido tener una ley que regule la forma en que el Estado usa esa plata que denominamos pauta o publicidad oficial.

En los sucesivos gobiernos democráticos, sistemáticamente, ha servido –en todos los tiempos– para que a quien le tocaba ocupar el rol de oposición tomara este tema para hacer cuestionamientos, para hacer críticas y denuncias, siempre diciendo y cuestionando en lo que usa y en la forma en que el Estado nacional administra este presupuesto.

¿Por qué no pudimos avanzar en la comisión en todos estos años –muchos años– en que hemos tratado este tema? Porque justamente nos quedamos en las críticas, de un lado y del otro. Siempre nos quedamos en el diagnóstico.

Debo reconocer que siempre hubo senadoras o senadores que colaboraron. Y en este momento quiero reconocer también la coherencia del senador Marino, quien siendo oposición o siendo –como hoy– oficialismo, ha seguido militando a favor de este tema.

Pero no hemos podido nunca obtener un dictamen. Siempre ha habido un cuestionamiento más. Me acuerdo que hace un par de años ya estábamos con un dictamen y una senadora dijo que tendríamos que ver también qué pasa con la pauta o la publicidad privada. Y es ahí donde no se pudo avanzar. Como cuando solamente tenemos un diagnóstico y no queremos o no podemos avanzar en el tema.

¹² Ver el Apéndice.

¹³ Ver el Apéndice.

obligando primero al trabajador a la firma de la constancia y después otorgando en efectivo una cantidad menor. Esta práctica, que solo puede en la actualidad ser denunciada por el trabajador de manera individual, por la falta de pruebas, se verá subsanada con la modificación propuesta en el artículo 124 de la Ley de Contrato de Trabajo.

Señora presidente: si el salario está en crisis para los trabajadores formales, sigamos tomando conciencia de la grave crisis social en la que se encuentran los trabajadores informales, que representan el 35 % de los trabajadores y, en algunas zonas del país, superan el 40 % de la población. También debemos pensar y promover nuevas formas de inclusión financiera para ellos.

La “prioridad trabajo” que promuevo incansable y porfiadamente implica también mi compromiso para promover la prioridad de la defensa del salario, del poder adquisitivo y de la capacidad de consumo de los trabajadores.

El objetivo de cuidar cada trabajo y de generar trabajos de calidad implica también el deber de garantizar que haya salarios de calidad que garanticen salir de la pobreza y que garanticen el derecho a la movilidad social ascendente de las familias argentinas. La Constitución Nacional, en su artículo 14 bis, garantiza a los trabajadores el derecho a una retribución justa. Quiero, como senador nacional, ser un defensor de salarios de calidad y de una retribución justa para los trabajadores.

Señora presidente: en lugar de vetar leyes para los trabajadores y decir que los trabajadores ponemos palos en la rueda a los empresarios, me parece que el gobierno debe pensar más en cómo garantizar el derecho constitucional a una retribución justa para los trabajadores. Por eso, desde el Senado de la Nación debemos ser muy claros a favor de la defensa de los derechos de los trabajadores.

En este sentido, este proyecto de bancarización obligatoria del pago del salario de los trabajadores forma parte del paquete de leyes que debemos promover porque, como vimos, hoy tener trabajo no garantiza salir de la pobreza y porque el salario mínimo es cada vez más mínimo y menos vital y móvil.

El pago bancarizado de los salarios por medio de las cuentas sueldo implica una serie de beneficios conexos que ayudan a fortalecer los ingresos de los trabajadores:

1. Es una medida concreta y objetiva que ayuda, en parte, a frenar la precarización laboral y a fortalecer el poder de policía por parte del Estado. Más bancarización significa más control y menos posibilidades de pagar salarios a la baja y que el trabajador reciba menos dinero en efectivo que el señalado en el recibo de sueldo.

2. Facilita el control del pago de los aportes previsionales por parte de los empleadores.

3. Facilita el acceso a los beneficios de la inclusión financiera de los trabajadores. En el siglo XXI la inclusión financiera de los trabajadores es una política pública clave para fortalecer sus ingresos porque permite acceder, por ejemplo, al derecho al crédito con intereses razonables y no con intereses usurarios de más del 100 % que les cobran fuera de los bancos; a obtener más oportunidades de acceso a créditos hipotecarios para la mejora o compra de su vivienda familiar; a descuentos y promociones en comercios, que muchas veces representa el 25 % al 30 % del total la compra y que significa fortalecer sus ingresos; a la posibilidad de recibir intereses, si tienen la posibilidad de ahorrar o de realizar alguna inversión, entre otros beneficios que fortalecen los ingresos de la economía familiar.

4. Facilita la elaboración de los índices de salarios por parte del INDEC al brindar información estratégica para la planificación y la implementación de políticas públicas laborales.

Quiero terminar, señora presidente, afirmando que esta iniciativa establece la obligación del pago de haberes a través de las cuentas sueldo gratuitas y también reconoce la posibilidad –en carácter excepcional– de otras formas de pago, dejando que la autoridad de aplicación fije –repito, sólo como excepción– la posibilidad del pago de haberes en efectivo.

Insisto: la bancarización de los trabajadores implica la promoción, por parte del Poder Ejecutivo, de políticas públicas activas para solicitarles a los bancos el mejoramiento de los servicios y la ampliación de los cajeros automáticos y de apertura de sucursales o agencias en las pequeñas localidades donde ellos no existan.

Por estos motivos, señora presidente, que son de estricta defensa del salario de los trabajadores, solicito la aprobación del presente proyecto.

2

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR LOVERA

**Modificación del Código Penal de la Nación para agravar las penas por accidentes de tránsito.
(O.D. N° 1.063/16.)**

Señora presidente:

El proyecto en tratamiento es consecuencia de una triste y dolorosa realidad vinculada a la siniestralidad vial. La República Argentina posee uno de los porcentajes más altos en pérdidas humanas en accidentes de tránsito, por lo que el agravar las penas por la imprudencia y la falta de tacto en nuestras rutas en general es una iniciativa más que trata de coadyuvar al trabajo que se viene realizando en diversos frentes, como las campañas de concientización en escuelas y en lugares públicos en general.

El aumento de las penalizaciones –con lo cual estoy de acuerdo– debe ir acompañado necesariamente de la realización de campañas que tengan como fin informar y educar tanto a peatones como conductores. Es imprescindible crear conciencia respecto a la enorme responsabilidad que conlleva sentarse frente al volante. Conducir un automóvil u otro medio de transporte, si no se lo utiliza de la manera adecuada, puede tener graves consecuencias, puede convertirse en un arma que desarma familias, atentando contra ellas.

Señora presidente: quiero y deseo ratificar mi apoyo a este proyecto y también señalar que es urgente la necesidad de modificar y readecuar la infraestructura vial de la República Argentina, adaptándola a las nuevas tecnologías: autopistas, doble carriles, semaforización, colectoras y rotondas en las rutas nacionales que están totalmente colapsadas por la cantidad de vehículos de diverso porte que hacen uso de ellas, sumado esto a que las velocidades a las que se transita hoy en día son mayores que las que se utilizaban cuando la red carretera de nuestro país fue construida.

Un claro ejemplo de ello es la ruta nacional 5, que une la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la capital de la provincia de La Pampa. La cantidad de accidentes y de pérdidas humanas en esta ruta es una de las más altas de la Argentina en todo su recorrido. Es una de las tantas rutas nacionales que deben adecuarse con medidas de seguridad tendientes a bajar la siniestralidad.

Señora presidente: la única manera de lograrlo es con mayor inversión, realizando las obras de infraestructura que, sintéticamente, he mencionado anteriormente.

Reitero mi apoyo al proyecto en tratamiento sosteniendo que, de manera urgente, el futuro mediano debe venir acompañado de las inversiones necesarias para que en adelante se priorice lo preventivo por sobre lo punitivo y dejemos de una vez por todas de lamentar víctimas fatales por siniestros viales en nuestra querida Argentina.

3

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR LOVERA
Asignación de la publicidad oficial. (O.D. N° 1.065/16.)

Señora presidente:

Desde ya, adelanto mi voto favorable y mi acompañamiento a esta propuesta que instala un sistema de regulación de la publicidad oficial.

Permítame algunas apreciaciones: según el INDEC, señora presidente, en el segundo trimestre de 2016, en el total de conglomerados urbanos, se encuentran en situación de pobreza casi 9 millones de argentinos, y de ellos, aproximadamente 2 millones están en situación de indigencia.

El 9,3 % de la población se encuentra desocupada, y esa desocupación impacta sobre el 22,3 % de las mujeres hasta los 29 años de edad, las cuales en su mayoría son madres y muchas veces jefas de hogar.

A las problemáticas sanitarias tradicionales vinculadas a las enfermedades se han sumado nuevas problemáticas que deben ser abordadas por las políticas públicas, como expresión de un Estado activo y presente que busca dar respuesta a las nuevas demandas de los ciudadanos, comunicando, informando y concientizando a toda la población acerca de que la salud es un derecho humano básico y de raigambre constitucional para la vida y para el pleno desarrollo de las personas, de las familias, de las comunidades y de la Nación misma.

Usted se preguntará, señora presidente, que relación guarda esto con la iniciativa que estamos tratando en este momento. Y, sí, tiene mucha relación.

En su artículo 3°, este proyecto en análisis establece entre sus principios la eficiencia del gasto público en materia de pauta oficial.

Hoy, señora presidente, no observo que sea una prioridad de las estrategias de publicidad oficial abordar las cuestiones sanitarias en forma masiva, estratégica e integral.

La falta de una cultura de la prevención en la salud, junto a los costos humanos, ocasiona perjuicios económicos al Estado que se podrían evitar por medio de una inteligente e innovadora estrategia de publicidad oficial, más focalizada en la promoción, el cuidado y la prevención de la salud.