



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

### **PROYECTO DE LEY**

#### ***El Senado y Cámara de Diputados,...***

#### **LEY DE SIMPLIFICACION Y DESBUROCRATIZACIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA**

##### **CAPÍTULO I** **ACTIVIDADES PORTUARIAS**

ARTÍCULO 1°.- Sustitúyese el artículo 5° de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, por el siguiente:

“ARTÍCULO 5°.- La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, comunicando dicha decisión al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN dentro de los DIEZ (10) días hábiles contados desde la fecha del acto administrativo respectivo”.

ARTÍCULO 2°.- Sustitúyese el artículo 9° de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, por el siguiente:

“ARTÍCULO 9°.- Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta Ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, quien deberá comunicar esta decisión al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, dentro del plazo de DIEZ (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución”.

ARTÍCULO 3°.- Sustitúyese el inciso a) del artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, por el siguiente:

“a) Asesorar a la autoridad de rango ministerial en cuyo ámbito se encuadre la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente Ley”.

ARTÍCULO 4°.- Sustitúyese el inciso a) del artículo 23 de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, por el siguiente:

“a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: multa pecuniaria de PESOS DIEZ MIL (\$ 10.000) a PESOS DOS MILLONES (\$ 2.000.000) que actualizará la Autoridad de Aplicación conforme el índice de precios al consumidor (IPC) establecido por el INDEC, cese temporario de las operaciones de UN (1) día hasta TREINTA (30) días corridos, suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente”.

ARTÍCULO 5°.- Establécese que los puertos en que el ESTADO NACIONAL o las Provincias sean titulares de dominio y/o se encuentren administrándolos o explotándolos por sí o por terceros con anterioridad a la sanción de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, se tendrán de manera excepcional por debidamente habilitados mediante el dictado del acto administrativo por la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, siempre que acrediten condiciones de operatividad mediante



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

la presentación ante dicha autoridad de una declaración jurada. Las condiciones de operatividad serán determinadas por la mencionada Autoridad mediante acto administrativo. Una vez determinadas las condiciones de operatividad, en el supuesto que la administración no se expida dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días hábiles administrativos desde la presentación de la declaración jurada, se tendrá por acreditada dicha circunstancia.

Dicha situación jurídica se establece sin perjuicio de la continuidad de la sujeción de los mentados puertos públicos al poder de policía inherente a la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL y la obligatoriedad de adecuación a recaudos mínimos que se establezcan y al acatamiento de las directivas que, en dicho sentido, se les dirijan.

ARTÍCULO 6°.- Sustitúyese el artículo 6° del Decreto-Ley N° 19.492/44, ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por la Ley N° 26.778, por el siguiente:

“ARTÍCULO 6°.- Cuando por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, queda autorizada la autoridad de rango ministerial en la que actúe la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo, y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor, encontrándose la misma facultada para reglamentar el procedimiento, así como para delegar la mencionada autorización en quien designe”.

### CAPÍTULO II AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 7°.- Sustitúyese el artículo 6° de la Ley N° 27.161, por el siguiente:

“ARTÍCULO 6°.- Créase la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley General de Sociedades N° 19.550 (t.o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tiene por objeto la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea, de conformidad con los alcances previstos en el artículo 2° de la presente ley”.

ARTÍCULO 8°.- Sustitúyese el artículo 16° de la Ley N° 27.161, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 16°.- Una vez constituida, se transfieren a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso”.

ARTÍCULO 9°.- Derógase el artículo 19 de la Ley N° 27.161.

ARTÍCULO 10.- Disuélvese la DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO, dependiente de la SECRETARÍA DE ESTRATEGIA DE ASUNTOS MILITARES del MINISTERIO DE DEFENSA.

ARTÍCULO 11.- Sustitúyese el último párrafo del artículo 22 de la Ley N° 27.161, por el siguiente:

“La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante cartas acuerdo, debe facilitar a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) toda información



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

necesaria tendiente a percibir cualquiera de los ingresos y derechos establecidos en la presente Ley”.

ARTÍCULO 12.- Sustitúyese el artículo 24 de la Ley N° 27.161, por el siguiente:

“ARTÍCULO 24.- En su carácter de autoridad aeronáutica la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) continúa ejerciendo la regulación, supervisión y fiscalización de las prestaciones transferidas a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de conformidad a las normas nacionales y las internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), como prestadora del servicio, planifica y elabora todo lo concerniente a la organización de los espacios aéreos, gestión de la afluencia de tránsito aéreo, servicios de tránsito aéreo e información aeronáutica, para su posterior elevación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que la supervisa, publica y distribuye nacional e internacionalmente.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) presta los Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea y garantiza el ofrecimiento de capacitación profesional y técnica a los trabajadores de la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.)”.

ARTÍCULO 13.- Sustitúyese el segundo párrafo del artículo 28 de la Ley N° 27.161, por el siguiente:

“La Unidad Ejecutora de Transferencia culmina su tarea una vez finalizada la transferencia a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) de las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso”.

ARTÍCULO 14.- Deróganse los incisos a) y c) del Anexo I de la Ley N° 27.161.

ARTÍCULO 15.- Transfiérense desde la DIRECCIÓN GENERAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO de la FUERZA AÉREA ARGENTINA a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las siguientes competencias:

a) La prestación de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) y las funciones inherentes a las oficinas de reporte de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y del servicio de información aeronáutica (AIS), en los siguientes aeródromos:

1. Aeródromo de Tandil.
2. Aeródromo de “El Palomar”.
3. Aeródromo de Reconquista.
4. Aeródromo de Villa Reynolds.
5. Aeródromo de Moreno.
6. Aeródromo de Río Cuarto.
7. Aeródromo de Termas de Río Hondo.
8. Aeródromo de Río Gallegos.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

9. Aeródromo de Sauce Viejo.

b) Los siguientes medios para la prestación de los servicios enunciados en los incisos anteriores:

1. Los VEINTIDÓS (22) Radares Secundarios Monopulso Argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E.

2. El equipamiento CNS que apoya los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos enunciados en el inciso a) del presente artículo (comunicaciones tierra-tierra y airetierra, radiodifusión, radionavegación, mensajería aeronáutica, y cualquier otro equipamiento de apoyo a dichos servicios en los aeródromos referidos).

ARTÍCULO 16.- La transferencia mencionada en el artículo anterior a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se efectúa con sus respectivas competencias, cargos, créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

ARTÍCULO 17.- Dispónese la comisión de servicios y por el plazo de TRESCIENTOS SESENTA (360) días a la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), organismo actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, a la totalidad del personal militar que a la fecha desempeña funciones operativas en los aeródromos mencionados en el inciso a) del artículo 42 de la presente medida, en los mismos lugares y puestos que a la fecha desempeñan. El MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá prorrogar por el mismo plazo la comisión de servicios prevista en este artículo.

ARTÍCULO 18.- El personal militar que comience a prestar servicios “en comisión” para la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.) quedará bajo la conducción y control funcional de los jefes que dicha empresa designe.

ARTÍCULO 19.- El MINISTERIO DE TRANSPORTE está facultado para dictar las normas complementarias y aclaratorias que resulten pertinentes para la implementación del presente Capítulo.

ARTÍCULO 20.- Sustitúyese el Artículo 516 del CÓDIGO ADUANERO aprobado por la Ley N° 22.415, por el siguiente texto:

“ARTÍCULO 516.- A solicitud del explotador de la aeronave autorizado para operar en transporte aéreo internacional o de sus agentes, el servicio aduanero podrá habilitar, en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que determinare la reglamentación para la respectiva línea aérea, los que podrán ser extraídos de las aeronaves o conducidos a las mismas sin más requisitos que los establecidos para el ejercicio del control aduanero.

Asimismo, a solicitud de la empresa habilitada para prestar el servicio de atención en tierra a aeronaves, el servicio aduanero podrá habilitar en los aeropuertos correspondientes, depósitos especiales para el almacenamiento de repuestos y demás elementos que dicha empresa habilitada utiliza para la prestación de los ‘servicios de rampa’ a otras empresas de transporte aéreo nacional y/o internacional a sus agentes”.

### CAPÍTULO III TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 21.- Sustituyese el artículo 2º de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, por el siguiente:



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

“ARTÍCULO 2º.- COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta Ley los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asígnanse las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La GENDARMERÍA NACIONAL y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.

Facúltase a la GENDARMERÍA NACIONAL y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.

La autoridad local correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, su reglamentación y lo establecido en la presente Ley.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta Ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez”.

ARTÍCULO 22.- Sustitúyese el inciso o) del artículo 48 de la Ley N° 24.449, por el siguiente:

“o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de UN (1) acoplado, excepto lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola y las unidades conformadas por una unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados”.

ARTÍCULO 23.- Sustitúyese el artículo 53 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, por el siguiente:

“ARTÍCULO 53.- EXIGENCIAS COMUNES. Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.

b) No deban utilizar unidades con mayor antigüedad que la siguiente, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento y en la revisión técnica periódica:

1. De DIEZ (10) años para los de sustancias peligrosas y pasajeros.
2. De VEINTE (20) años para los de carga.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

La autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera.

c) Sin perjuicio de un diseño armónico con los fines de esta Ley, excepto aquellos a que se refiere el artículo 56 en su inciso e), los vehículos y su carga no deben superar las siguientes dimensiones máximas:

1. ANCHO: dos metros con sesenta centímetros.

2. ALTO: cuatro metros con diez centímetros para las unidades afectadas al transporte de pasajeros y cuatro metros con treinta centímetros para las unidades destinadas al transporte de cargas.

3. LARGO:

3.1. Camión simple: 13 mts. con 20 cmts.;

3.2. Camión con acoplado: 20 mts.;

3.3. Camión y ómnibus articulado: 18,60 mts.;

3.4. Unidad tractora con semirremolque (articulado) y acoplado: 20 mts con 50 cm

3.5. Unidad tractora con DOS (2) semirremolques biarticulados (Bitrén): 30 mts. con 25 cm;

3.6. Ómnibus: 15 mts. En urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados;

d) Los vehículos y su carga no transmitan a la calzada un peso mayor al indicado en los siguientes casos:

1. Por eje simple:

1.1. Con ruedas individuales: 6 toneladas;

1.2. Con rodado doble: 10,5 toneladas;

2. Por conjunto (tándem) doble de ejes:

2.1. Con ruedas individuales: 10 toneladas;

2.2. Ambos con rodado doble: 18 toneladas;

3. Por conjunto (tándem) triple de ejes con rodado doble: 25,5 toneladas;

4. En total para una formación normal de vehículos: 75 toneladas;

Siempre que las configuraciones de vehículos estén debidamente reglamentadas.

5. Para camión acoplado o acoplado considerados individualmente: lo que resulte de su configuración de ejes, en configuraciones debidamente reglamentadas.

La reglamentación define los límites intermedios de diversas combinaciones de ruedas, las dimensiones del tándem, las tolerancias, el uso de ruedas superanchas, las excepciones y restricciones para los vehículos especiales de transporte de otros vehículos sobre sí.

e) La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan;



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

- f) Obtengan la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo;
- g) Los vehículos, excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros, estén equipados a efectos del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle al vehículo;
- h) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar;
- i) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valgan;
- j) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;
- k) Cuenten con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo.

Queda expresamente prohibida en todo el Territorio Nacional la circulación en tráfico de jurisdicción nacional de vehículos de transporte por automotor colectivo de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes relativos al transporte automotor.

Cuando se verificase la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en los párrafos anteriores se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes en orden a la aplicación de las sanciones que correspondan.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL dispondrá las medidas que resulten pertinentes a fin de coordinar el accionar de los organismos de seguridad de las distintas jurisdicciones a los efectos de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido.

Encomiéndase al MINISTERIO DE TRANSPORTE la actualización periódica de los valores establecidos en el presente artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro.”

ARTÍCULO 24.- Incorpórase como inciso z) del artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, el siguiente texto:

“z) La falta de pago del peaje o contraprestación por tránsito”.

ARTÍCULO 25.- Sustituyése el inciso e) del artículo 4° de la Ley N° 26.363, por el siguiente:

“e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional, y entender en las demás competencias de habilitación que le fueran otorgadas por vía reglamentaria para la circulación automotriz en la República Argentina”.

ARTÍCULO 26.- Incorpórase como inciso z) del artículo 4° de la Ley N° 26.363, el siguiente texto:

“z) Ejercer acciones de constatación de infracciones de tránsito; en rutas, autopistas, semiautopistas, autovías nacionales y otros espacios del dominio público nacional”.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

ARTÍCULO 27.- Transfiérense las competencias, objetivos y funciones del ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES, órgano desconcentrado en el ámbito de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, creado por el Decreto N° 1.994 de fecha 23 de septiembre de 1993, sus modificatorios y complementarios, a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

ARTÍCULO 28.- Establécese que la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD ejercerá las funciones transferidas por el artículo 54 de la presente medida a través de la COORDINACIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES.

ARTÍCULO 29.- Transfiérese la totalidad del personal del ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES, sin importar la modalidad de contratación, a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, manteniéndose las actuales condiciones de empleo con sus regímenes, niveles, grados y situación de revista, sin perjuicio de la asignación de otras funciones derivadas de la aplicación de la presente medida.

ARTÍCULO 30.- Disuélvese el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES.

ARTÍCULO 31.- Establécese que la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD será la Autoridad de Aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro.

ARTÍCULO 32.- El JEFE DE GABINETE DE MINISTROS efectuará las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la mencionada transferencia. Hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes, la atención de la erogación que demande el cumplimiento del presente decreto, se efectuará con cargo a los créditos presupuestarios de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

ARTÍCULO 33.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE, dictará las normas aclaratorias y complementarias del presente Capítulo.

### CAPÍTULO IV

#### LICITACIONES EN OBRAS PÚBLICAS

ARTÍCULO 34.- Sustitúyese el primer párrafo del artículo 10 de la Ley N° 13.064, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 10.- La convocatoria a licitación pública se anunciará en el Boletín Oficial de la República Argentina y en el sitio Web oficial del órgano que actuará como comitente”.

ARTÍCULO 35.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-





## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

### **FUNDAMENTOS**

Señor presidente:

El Gobierno Nacional, a través de diversas medidas, está teniendo lugar un proceso que promueve el funcionamiento dinámico y eficaz de la gestión pública, destinado a incentivar la inversión, la productividad, el empleo y la inclusión social.

El Decreto N° 434 de fecha 1 de marzo de 2016 aprobó el Plan de Modernización del Estado como el instrumento mediante el cual se definen los ejes centrales, las prioridades y los fundamentos para promover las acciones necesarias orientadas a convertir al Estado en el principal garante de la transparencia y del bien común.

Dicho Plan de Modernización tiene entre sus objetivos constituir una Administración Pública al servicio del ciudadano en un marco de eficiencia, eficacia y calidad en la prestación de servicios, a partir del diseño de organizaciones flexibles orientadas a la gestión por resultados.

Asimismo, se plantea la necesidad de iniciar un proceso de eliminación y simplificación de normas en diversos regímenes para brindar una respuesta rápida y transparente a los requerimientos del ciudadano.

Las medidas de esa índole tienen como principal destinatario al ciudadano por tratarse del diseño de procesos que agilizan sus gestiones y evitan el dispendio de tiempo y costos, que desmejoran la calidad de vida y afectan el desarrollo de las actividades económicas.

Los trámites excesivos impuestos a los ciudadanos constituyen barreras burocráticas que afectan al desarrollo productivo. La falta de claridad y transparencia en los procedimientos administrativos puede conllevar a arbitrariedades y discrecionalidades, al grado tal que sea una puerta a la corrupción y afecte el Estado de Derecho.

Es por ello indispensable elaborar una estrategia sistémica e integral que establezca como premisa básica la mejora regulatoria como una labor continua del sector público y abierta a la participación de la sociedad, que incluya la reducción de los trámites excesivos, la simplificación de procesos y la elaboración de normas eficientes que nos lleve a un Estado eficaz, capaz de responder a las necesidades ciudadanas y respetuoso de la autonomía privada.

De acuerdo con los lineamientos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), una adecuada política regulatoria exige que se implementen prácticas de buena gobernanza entre organismos y departamentos de gobierno, tendientes a la simplificación de trámites y formalidades y a la eliminación de normas que entorpezcan y demoren el accionar del Estado y del sector privado que afecten su productividad o que puedan dar lugar a prácticas no transparentes.

Una regulación de calidad es clave para el crecimiento incluyente y el bienestar de la población, razón por la cual contar con marcos regulatorios de calidad, resulta imperativo.

En distintas entidades y jurisdicciones de la Administración Pública rigen en muchos casos regulaciones de años, tal vez justificadas en su origen, que por los cambios producidos en el gobierno, su administración y el campo de las vinculaciones, hoy han devenido anacrónicas con exigencias que entorpecen injustificadamente el accionar público y privado, como así también la inversión, generando dilaciones y costos infundados.

En línea con lo anteriormente expresado, cabe mencionar el dictado del Decreto N° 891 de fecha 1 de noviembre de 2017 por el cual se propone el establecimiento de normas y procedimientos claros, sencillos y directos, mediante la utilización de principios e institutos que



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

pongan en primer plano a los ciudadanos, simplificando los requisitos que deben cumplir para el cabal desarrollo de sus actividades.

Por lo tanto, es necesario adoptar un enfoque de “gobierno completo” al abordar la reforma regulatoria, poniendo énfasis en la importancia de la consulta, la coordinación, la comunicación y la cooperación para afrontar los desafíos que implica la interconectividad de los sectores y de las economías.

El gobierno nacional inició un proceso en el que requirió a sus distintas áreas que identifiquen y sustenten jurídicamente, en base a su mérito o conveniencia, el sostenimiento de ciertas cargas que provenían de cuerpos legislativos y que deben ser removidos por afectar seriamente, en especial, el funcionamiento de la actividad y de la productividad de nuestros mercados.

Los procedimientos y su regulación se encuentran distribuidos en diferentes normas reglamentarias, cuya aplicación compete a distintas jurisdicciones del ESTADO NACIONAL.

El derecho es una construcción cultural y, aunque surja a posteriori de los hechos sociales, debe darle respuesta a las problemáticas surgidas de los mismos, en plazos prudenciales y de manera eficiente.

Cuando esas problemáticas tienen como eje al Derecho Administrativo es la propia Administración la que, a través de sus políticas públicas positivas, debe accionar y crear una respuesta rápida y efectiva.

Al agilizar los trámites de toda la Administración Pública Nacional se garantiza el debido acceso en tiempo de los administrados a los beneficios y trámites que la misma dispone, resguardando el interés público, generando beneficios sociales y económicos significativos que contribuyen al bien común.

Para lograr tales objetivos, es necesario un reordenamiento normativo acorde con las nuevas tecnologías y finalidades del plan en cuestión.

### CAPÍTULO I

#### ACTIVIDADES PORTUARIAS

El HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN sancionó la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, cuyo artículo 4° establece que requieren habilitación del ESTADO NACIONAL todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio interprovincial e internacional.

El artículo 5° de la citada Ley establece que la habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

El Decreto N° 769 de fecha 19 de abril de 1993 aprueba en su Anexo I la reglamentación de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 y establece en el artículo 5° de dicho Anexo I que la habilitación pertinente deberá ser solicitada a la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL por el titular del dominio de cada puerto, presentando el título o instrumento correspondiente que acredite su derecho a ese dominio individualizando con exactitud el área que abarque el puerto en cuestión, como así también las que reserve para futuras ampliaciones, siempre que se encuentren bajo su posesión o tenencia, incluyendo los accesos terrestres construidos especialmente para el puerto, indicando si el mantenimiento y conservación de los mismos se encuentra bajo su responsabilidad.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

El artículo 6° de la mencionada reglamentación establece los requisitos para habilitar los puertos y las terminales especializadas o multipropósito, y que cumplimentados que fueran los recaudos allí previstos, la Autoridad de Aplicación elevará al PODER EJECUTIVO NACIONAL el pedido de habilitación y los informes respectivos, en un plazo que no podrá exceder los SESENTA (60) días contados a partir de la fecha de iniciación del pedido de habilitación.

El artículo 9° estableció que los puertos y terminales particulares que se encontraban en funcionamiento a la fecha de promulgación de dicha Ley y con permiso precario expedido por autoridad competente, deberían ser definitivamente habilitados por el PODER EJECUTIVO NACIONAL con arreglo a las pautas establecidas en el nuevo marco legal, de lo cual deviene razonable deducir que dicho recaudo no resulta exigible en sentido estricto respecto de los puertos públicos construidos con anterioridad a la vigencia de dicha norma legal, muchos de los cuales han operado con total normalidad durante largos años.

Que, conforme lo dispuesto en el artículo 22 de la mencionada reglamentación, la Autoridad de Aplicación de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 es la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que reviste el carácter de AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

La situación imperante en materia de habilitación de los puertos públicos y privados en la República Argentina amerita la adopción de medidas eficaces a los efectos de agilizar los trámites y procedimientos tendientes a la consecución de dicho fin, sin perjuicio de la plena sujeción de dichos puertos a la regulación y control de la Autoridad de Aplicación y a la obligatoriedad de adecuar sus instalaciones a los requerimientos que se les exija en dicho sentido.

La actual situación genera una gran extensión temporal de trámites tendientes a la habilitación de puertos, tanto públicos como privados, lo que se traduce en una excesiva burocratización de los procedimientos y en un dispendio de la actividad administrativa.

Resulta conveniente y razonable que la habilitación de cada puerto la realice la autoridad ministerial en cuya órbita se encuadra la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, la cual se encuentra en condiciones de llevar a cabo aquella función de manera ágil y eficaz.

Por ende, corresponde establecer que el MINISTERIO DE TRANSPORTE o el organismo que en el futuro lo sustituya en el rol de autoridad ministerial en cuya órbita se desempeña la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, es la autoridad competente para otorgar las habilitaciones de los puertos públicos y privados de la República Argentina.

Por medio de la Disposición N° 527 de fecha 28 de diciembre de 2012 de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, se establecieron los requisitos inherentes a la habilitación de aquellos puertos en que el ESTADO NACIONAL o Provincial fueran titulares de dominio y/o se encontraran administrándolos o explotándolos con antelación a la sanción de la Ley N° 24.093 y del Decreto N° 769/93.

En materia de habilitación de puertos públicos se advierte una situación preocupante toda vez que, habiendo transcurrido más de VEINTICINCO (25) años desde la fecha de sanción de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, de los TREINTA Y UN (31) puertos públicos existentes en dicho momento solo han sido habilitados SIETE (7), circunstancia que se encuentra motivada no solo en la falta de adecuación de los recaudos exigidos a tal fin, sino fundamentalmente en la exagerada burocratización de los procedimientos aplicables.

Dicho panorama se agrava cuando se tiene en consideración las consecuencias derivables en punto a la factibilidad de otorgamiento de concesiones al sector privado a los



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

efectos de la explotación de dichos puertos y el impacto en las primas de los seguros, entre tantos otros factores.

A mayor abundamiento, numerosas leyes emanadas del ESTADO NACIONAL han dispuesto, habilitado y encomendado la construcción de los puertos, entre otras: Ley N° 480 para los puertos de Ensenada de Barragán, Bahía Blanca y Patagones; Ley N° 496 para el puerto de Buenos Aires; Ley N° 903 puerto de Santa Fe; Ley N° 1738 puerto de Mar de Ajó, Leyes Nros. 2.207 y 3.824 puerto de Mar del Plata; Ley N° 2.661 puerto Bahía Blanca; Ley N° 3.885 puerto Rosario; Ley N° 3.899 puerto Bahía de Samborombón; Ley N° 3.964 puerto Quequén; Ley N° 4.142 puerto de Galeguaychú; Ley N° 4.143 puerto de Ñandubaysal, Ley N° 4.205 puerto de Campana; Ley N° 4.914 puerto Bahía de San Blas y Carmen de Patagones y Ley N° 6.017 puerto Villa Constitución.

Todos estos puertos fueron construidos por el ESTADO NACIONAL y oportunamente puestos en funcionamiento, lo cual torna visible la voluntad tácita de operarlos y por tanto habilitarlos toda vez que si no los hubiera considerado habilitados, no habría podido operarlos.

En función de lo expuesto, corresponde tener por habilitados los puertos en que el ESTADO NACIONAL o Provincial sean titulares de dominio y/o se encuentren administrándolos o explotándolos por sí o por terceros con anterioridad a la sanción de la Ley N° 24.093 y del Decreto N° 769/93.

Dicha situación jurídica se establece sin perjuicio de la continuidad de la sujeción de los mentados puertos públicos al poder de policía inherente a la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL y la obligatoriedad de adecuación a los recaudos mínimos que se establezcan.

En consecuencia, resulta necesario modificar la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093, así como también el alcance de las metas y objetivos de aquella cartera ministerial a los fines de adecuarlos a lo dispuesto en el presente acto.

El artículo 21 de la mencionada Ley N° 24.093 establece que todos los puertos comprendidos en la misma están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales.

Los incisos b), g) y k) del artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 dispone que la Autoridad de Aplicación tiene, entre otras funciones y atribuciones, las facultades de controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la Ley referida y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden de competencia nacional, proponer al PODER EJECUTIVO NACIONAL las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables, como así también la de aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el inciso a) del artículo 23 del mismo cuerpo normativo.

El mencionado inciso a) del artículo 23 de la Ley citada precedentemente establece que la reglamentación que dictará el PODER EJECUTIVO NACIONAL contendrá el régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias, y que las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

El citado inciso a) no prevé la posibilidad de imponer sanciones de carácter intermedias, tales como multas de carácter pecuniario, y de ese modo evitar las gravosas consecuencias derivables de todo escenario que implique el cese -definitivo o temporario- de la



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

operatoria portuaria, toda vez que contempla sólo como sanciones la suspensión y caducidad de la habilitación por tiempo determinado.

Por otra parte, resulta pertinente facultar a la Autoridad de Aplicación a disponer el cese temporario de la operatoria en los casos que correspondan.

En razón de todo lo expuesto, resulta necesario modificar la dicha norma incorporando las sanciones de tipo pecuniario, a fin de posibilitar a la Autoridad Portuaria Nacional a imponer multas a los titulares de las Administraciones Portuarias ante el incumplimiento de las disposiciones de la Ley N° 24.093, del Decreto N° 769/93 y normativa concordante.

El Decreto-Ley N° 19.492 de fecha 25 de julio de 1944, ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por la Ley N° 26.778, regula la Navegación y Comercio de Cabotaje Nacional.

Que en su artículo 1° establece que la navegación, comunicación y comercio de cabotaje nacional serán practicados únicamente por barcos argentinos.

Asimismo, en su artículo 2° establece las condiciones para que un barco tenga derecho a enarbolar el Pabellón Nacional.

Por otra parte, en su artículo 6° la norma prevé un régimen de excepción para aquellos casos en que por circunstancias excepcionales no sea posible abastecer de artículos de primera necesidad una zona costera o cumplir un contrato por no encontrarse barcos argentinos en condiciones de prestar el servicio correspondiente, y autoriza al PODER EJECUTIVO NACIONAL para otorgar permiso precario, en cada caso, a barcos extranjeros para realizarlo y en tanto subsistan esas circunstancias de fuerza mayor.

Este procedimiento de excepción se encuentra establecido por la Resolución N° 136 de fecha 15 de mayo de 1996 de la ex SECRETARÍA DE ENERGÍA Y TRANSPORTE y que, a su vez, delega las autorizaciones en la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO, dependiente de la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES.

El procedimiento actual es sumamente burocrático, debiendo el cargador solicitar el pedido de excepción, consultando con las cámaras empresarias la disponibilidad de buque de bandera nacional para la operación requerida.

No se encuentra hoy establecido un seguimiento posterior por parte de la Autoridad de Aplicación respecto de las tareas finalmente realizadas por el buque exceptuado.

Por los motivos expuestos se propicia modificar el artículo 6° del Decreto-Ley N° 19.492/44, ratificado por la Ley N° 12.980 y modificado por la Ley N° 26.778.

La dinámica actual en conjunto con la especialización que han sufrido los buques requiere dotar de mayor dinamismo la tramitación de las llamadas excepciones al cabotaje, sin provocar un perjuicio a la flota nacional.

El procedimiento actual se ha vuelto profundamente complejo y burocrático.

Es coincidente con la iniciativa de la gestión el desarrollar todas las medidas que sean necesarias para lograr una mayor eficiencia estatal y otorgar mayor transparencia a la misma.

Adoptar la presente medida se traduce directamente en una simplificación normativa y en una mejora respecto del desarrollo de la actividad en el sector, toda vez que regulariza la misma y permite una mayor oferta que reducirá los costos y afectará positivamente a la actividad portuaria en un todo.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

### CAPÍTULO II AVIACIÓN CIVIL

El HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, con fecha 15 de julio de 2015, sancionó la Ley N° 27.161 que entró en vigencia el día 29 de julio de 2015.

El artículo 6° de la referida Ley creó a la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA S.E.), en la órbita del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley General de Sociedades N° 19.550 (t.o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá por objeto la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea, con excepción de los servicios de navegación aérea prestados por el MINISTERIO DE DEFENSA en los aeródromos que por razones de defensa nacional se enuncian en el Anexo I de la mencionada Ley.

Por el artículo 16 de la Ley citada precedentemente, se transfirieron a la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA S.E.) las funciones de control operativo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea y la coordinación y supervisión del accionar del control aéreo, con sus respectivas competencias, cargos, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso, con excepción de las inherentes a los aeródromos públicos que se enuncian en el Anexo I de dicha Ley.

En el Anexo I de la referida Ley se dispuso que permanecieran bajo jurisdicción del MINISTERIO DE DEFENSA la prestación de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM) y las funciones inherentes a las oficinas de reporte de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y del servicio de información aeronáutica (AIS), en los siguientes aeródromos: Tandil, El Palomar, Reconquista, Villa Reynolds, Moreno, Río Cuarto, Termas de Río Hondo, Río Gallegos y Sauce Viejo.

En el mencionado Anexo I de la Ley N° 27.161, también se dispuso que permanecieran bajo jurisdicción del MINISTERIO DE DEFENSA DOS (2) posiciones para personal militar en todos los Centros de Control de Áreas (ACC) del país, a efectos de su capacitación y habilitación continua en el control del tránsito aéreo (ATC) y en tareas relacionadas con la defensa; así como los VEINTIDÓS (22) Radares Secundarios Monopulso Argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E. y el equipamiento CNS que apoya los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos enunciados en dicho Anexo (comunicaciones tierra-tierra y airetierra, radiodifusión, radionavegación, mensajería aeronáutica, y cualquier otro equipamiento de apoyo a dichos servicios en los aeródromos referidos).

La Ley N° 27.161, en su artículo 19, estableció que “la DIRECCIÓN GENERAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO dependiente de la FUERZA AÉREA ARGENTINA, pasa de depender de la Secretaría de Estrategia de Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, bajo la denominación de Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo”.

A la fecha coexisten DOS (2) prestadores del servicio público de navegación aérea en el país, lo cual resulta ineficiente ya que, entre otras cuestiones, se generan inconvenientes desde el punto de vista operativo para establecer las coordinaciones necesarias en el uso del espacio aéreo.

Por cuestiones operativas vinculadas con el transporte aéreo, de eficiencia y eficacia en la prestación del servicio público de navegación aérea, así como por razones sobrevinientes surgidas con posterioridad a la puesta en marcha de la EMPRESA ARGENTINA DE



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA S.E.), resulta necesario modificar la Ley N° 27.161.

Por los motivos expuestos y con el fin de evitar demoras en cuanto a la prestación adecuada y eficiente del servicio público de navegación aérea, y siendo el control de tráfico aéreo un servicio esencial, resulta necesario disponer con urgencia que sea la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA SOCIEDAD DEL ESTADO (EANA S.E) la única prestadora de dicho servicio.

La empresa INTERCARGO SOCIEDAD ANÓNIMA COMERCIAL es concesionaria del servicio único de atención en tierra a aeronaves (servicios de rampa) que se desarrolla en el ámbito aeroportuario como complementación del servicio público de uso de instalaciones en los aeródromos del ESTADO NACIONAL o bajo su administración.

Tratándose de un servicio complementario al servicio público de uso de instalaciones en los aeródromos del ESTADO NACIONAL, la concesionaria debe propender a una correcta operación bajo los principios de eficiencia y uso generalizado de los servicios e instalaciones afectados al mismo.

Para la operatoria normal y habitual del servicio prestado por la concesionaria, resulta necesaria la utilización de herramientas, repuestos y equipos para su operación de origen internacional, por no existir sustitutos de fabricación nacional.

A los fines de evitar la erogación de mayores costos por nacionalización de equipos importados y evitar dispendios de tiempo excesivo que dificulten la prestación del servicio de atención en tierra a aeronaves (servicio de rampa), resulta necesaria la instalación de depósitos francos por parte del concesionario, con el aval de la normativa de alcance general que así lo disponga.

Los “equipos de apoyo de vuelo” -incluyendo dentro de dicho concepto a los materiales que se utilizan para la prestación del servicio de rampa- están comprendidos dentro de lo preceptuado en los artículos 516 del Código Aduanero y 70 de su Decreto reglamentario N° 1.001 de fecha 21 de mayo de 1982, por estar los mismos exclusivamente destinados al mantenimiento y asistencia de las aeronaves dentro de las zonas primarias aduaneras aeroportuarias, cumpliéndose así con la finalidad que se tuvo en cuenta al momento de dictarse la normativa por la que se instituyó la exención tributaria en cuestión.

La presente medida implica un proceso de simplificación y una mejora en la productividad de la actividad del sector.

### CAPÍTULO III TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, sancionada el 23 de diciembre de 1994, estableció los principios que regulan el uso de la vía pública y su aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, así como también a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito, siendo su ámbito de aplicación la jurisdicción federal.

La mencionada Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 fue reglamentada por el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, sus modificatorios y complementarios.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Si bien dicha normativa fue complementada por un número importante de normas, los avances tecnológicos y productivos existentes generan una necesidad de actualización permanente de determinados parámetros para el transporte automotor de cargas, cuyo resultado es que las disposiciones reglamentarias no acompañan la velocidad de estos cambios, generando diversas limitaciones al desarrollo del mercado.

En función de ello, corresponde generar un marco jurídico más dinámico que permita a la Autoridad de Aplicación ir ajustando estos parámetros según la evolución y conformación de la oferta de transporte de carga en el tiempo, mediante normativa de menor rango.

Asimismo, se impone la necesidad de armonización de este plexo legal vigente con lo establecido oportunamente en el Decreto N° 574 de fecha 22 de abril de 2014 y su normativa reglamentaria, en relación al uso de la configuración de vehículos Bitrén.

Las modificaciones propiciadas encuentran un objetivo común destinado a la ampliación en la capacidad de los vehículos de transporte interjurisdiccional de carga y la optimización de las condiciones exigidas para su circulación, redundando en una mejora en la productividad nacional y en los costos del transporte, sin que ello genere afectación a la seguridad y a la vida útil de la infraestructura vial.

Las medidas aludidas en los considerandos precedentes, conjuntamente con la implementación de nuevas medidas de seguridad y de ejecución de políticas de disminución de costos logísticos, requieren la instrumentación, en el corto plazo, de un marco normativo flexible, dada la trascendencia y sensibilidad social que éstas conllevan.

La Ley N° 26.363 creó la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado en el ámbito del ex MINISTERIO DEL INTERIOR, actual MINISTERIO DE TRANSPORTE, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tiene como misión la reducción de la tasa de siniestralidad en el Territorio Nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

A través del inciso g) del artículo 4° de la Ley N° 26.363 se estableció como una de las funciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la de colaborar con el ex MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y el CONSEJO DE SEGURIDAD INTERIOR para coordinar las tareas y el desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las Provincias y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo in fine de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, ha asignado a la GENDARMERÍA NACIONAL las funciones de prevención y control del tránsito vehicular en las rutas nacionales y en otros espacios del dominio público nacional, extendiendo a esos efectos su jurisdicción a dichos ámbitos.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL posee despliegue territorial y recursos contando con ONCE (11) bases operativas estratégicamente ubicadas en el Territorio Nacional y TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO (365) agentes especializados.

Entre sus funciones cuenta con la de desarrollar e implementar en todo el país el Sistema Nacional de Administración de Infracciones, mediante el cual las jurisdicciones locales acceden a una herramienta informática que les permite administrar y gestionar en forma centralizada todas las infracciones de tránsito que se cometan dentro de sus territorios y además,





## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

dicho sistema brinda información acerca de los antecedentes de tránsito que posee una persona dentro del ámbito nacional.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL gestiona el Sistema de Cobro Interjurisdiccional de infracciones, procedimiento mediante el cual las jurisdicciones adheridas a esta modalidad, en conjunto con la Agencia, acuerdan entre sí y en el marco del Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito informar las infracciones de tránsito pendientes de pago para ser percibidas en forma bancarizada y ordenada.

En la actualidad, de acuerdo con las estadísticas de la Dirección Nacional de Observatorio Vial de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, durante los últimos años en Argentina fallecieron más de 5500 personas por año, por hechos relacionados a la inseguridad vial siendo que esto en promedio representa entre 15 y 20 fallecidos por día; mientras que en base a los datos que arroja el Sistema Nacional de Información Criminal del MINISTERIO DE SEGURIDAD se reportan alrededor de 100.000 víctimas no fatales por año en el país. Todo esto denota los elevados índices de siniestralidad registrados en el país, evidencia el estado crítico en materia de seguridad vial y plantea la inminente necesidad de implementar acciones inmediatas.

En mérito a lo expuesto, se propicia dotar a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, único organismo que, a nivel nacional, aborda de manera integral la temática de la seguridad vial, entre otros aspectos, a través de control y fiscalización, y cuya misión primordial es salvaguardar la integridad física y la vida de los ciudadanos en la vía pública, de las herramientas necesarias para que pueda desarrollar su actividad de modo más integral y eficaz.

Tanto el bien común como el interés general de la sociedad se ven actualmente afectados por las graves consecuencias que provoca el alto índice de siniestralidad vial, lo que amerita un cambio normativo tendiente a otorgar la facultad de constatación de infracciones de tránsito a los agentes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Por lo precedentemente expuesto, resulta oportuno, meritorio y conveniente ampliar las funciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en cuanto a otorgarle la facultad de constatación de infracciones a lo dispuesto en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, mediante la incorporación de la función mencionada, a través de la inclusión de un nuevo inciso en el artículo 4° de la Ley N° 26.363.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL implementa diversas actividades de capacitación con el objeto de brindar a los responsables de la seguridad vial un conjunto de herramientas que les posibiliten conducir, planificar y gestionar la seguridad vial de manera de cumplir los con objetivos propuestos en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449; canalizar las demandas específicas de capacitación y formación provenientes de profesionales e instituciones que trabajan en el cumplimiento del objetivo de la Ley, capacitando agentes de control y fiscalización vial propios de la mencionada Agencia y también de fuerzas policiales provinciales y agentes municipales de todo el país.

En virtud de lo dispuesto en la Disposición N° 35 de fecha 24 de febrero de 2010 de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE COORDINACIÓN INTERJURISDICCIONAL dependiente de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la Agencia también proporciona el curso denominado “Capacitación para Operadores de Tecnología de Constatación de Infracciones de Tránsito”, que brinda conocimientos y habilidades suficientes para operar correctamente los sistemas, equipos y dispositivos tecnológicos de constatación de infracciones de tránsito en corredores nacionales.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

El mencionado curso ofrece capacitación en la utilización de alcoholímetros y radares, y otorga a quienes lo aprueban, la matrícula que les permitirá operar tales equipos, requisito indispensable para su aplicación.

En consecuencia, no tendrán validez legal las constataciones que realicen con los dispositivos tecnológicos aludidos los agentes de constatación que no posean matrícula.

En su oportunidad, el PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo in fine, de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, ha asignado a la GENDARMERÍA NACIONAL las funciones de prevención y control del tránsito.

No obstante ello, en la actualidad los agentes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL cuentan con la facultad colaborativa de controlar y ordenar el tránsito sobre los corredores nacionales y, mediante la suscripción de convenios y acciones coordinadas con las jurisdicciones locales, también sobre las vías provinciales y municipales.

Sin embargo, ante la detección de una infracción por parte de un conductor y para labrar un acta de infracción, el personal de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL -organismo que gestiona los sistemas de infracciones, antecedentes de tránsito, licencias de conducir y el resto de las materias ligadas al tránsito y la seguridad vial- debe requerir la actuación de fuerzas policiales provinciales o de la GENDARMERÍA NACIONAL.

Esta circunstancia genera una duplicidad de esfuerzos y utilización ineficiente de recursos públicos pues demanda la presencia concurrente de miembros de distintos organismos para la realización de un procedimiento meramente administrativo y de neta incumbencia de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Por lo precedentemente expuesto, resulta oportuno, meritorio y conveniente ampliar las funciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en cuanto a otorgar la facultad de constatación a sus agentes.

De esta manera, se tiende a fortalecer las funciones y la presencia del Estado, a través de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, en las rutas nacionales, asignándole competencias expresas para constatar infracciones a las normas de tránsito a los agentes con conocimiento específico y capacitación en materia de seguridad vial, complementando las funciones que ejercen la GENDARMERÍA NACIONAL y las autoridades jurisdiccionales competentes, y unificando el criterio de acción en materia de seguridad vial en rutas nacionales, entre organismos nacionales, provinciales y municipales.

De este modo, el ESTADO NACIONAL amplía su capacidad para mejorar la seguridad vial en toda la Nación mediante las acciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la GENDARMERÍA NACIONAL con el objetivo primordial de reducir la tasa de siniestralidad.

El inciso a) del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece que todo conductor titular de una Licencia Nacional de Conducir otorgada por municipalidades u organismos provinciales autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá conducir en todas las calles y caminos de la República Argentina, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio, previa intervención de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establezca la reglamentación.

Conforme lo establecen los incisos e) y f) del artículo 4º de la Ley N° 26.363, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL cuenta, entre sus funciones, con la de crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la Licencia Nacional



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

de Conducir, como asimismo de habilitar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir; y otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir.

Consecuentemente, los organismos locales que otorgan Licencia Nacional de Conducir deben estar previamente habilitados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, quien es la autoridad competente de fiscalización del debido cumplimiento del procedimiento en el otorgamiento de las mismas, en concordancia con la normativa vigente.

Lo expuesto amerita el replanteo de la distribución de las funciones que le fueren otorgadas a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la ampliación de sus facultades a todas aquellas habilitaciones vinculadas a la circulación automotriz en el ámbito de la República Argentina.

Asimismo, por la necesidad de trabajar en el perfeccionamiento de los comportamientos en la conducción vehicular tendientes a reducir el índice de la tasa de siniestralidad, se pretende propiciar la regulación de un sistema de habilitación de conductores que concentre paulatinamente en un único organismo todas las habilitaciones de conducir, ya sean de porte o de transporte interjurisdiccional.

De esta manera, se establecería un sistema general de habilitaciones que unifique criterios y acelere los tiempos de otorgamiento, ofreciendo además al ciudadano una gestión más rápida y económica del trámite, al simplificar procedimientos que actualmente han de repetirse en diferentes organismos.

Por lo precedentemente expuesto, resulta oportuno, meritorio y conveniente ampliar las competencias de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en cuanto a las habilitaciones que en la actualidad ésta otorga a conductores.

El objetivo inmediato del presente es dotar al organismo nacional cuya misión primordial es salvaguardar la integridad física y la vida de los ciudadanos en la vía pública, de las herramientas necesarias para que pueda desarrollar su actividad de modo más integral y eficaz.

En la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 no se encuentra contemplada como falta grave el incumplimiento a la obligación de pago en concepto de peaje o contraprestación por tránsito y, por ende, no tiene sanción alguna.

El referido deber de pago configura la obligación principal de los usuarios a favor de la concesionaria o contratista bajo el régimen de participación público privada (Contratista PPP).

El deber principal de las empresas concesionarias o Contratistas PPP es brindar seguridad y velar por la integridad física de los usuarios, mediante el mantenimiento, acondicionamiento y conservación de la calzada a su cargo, garantizando una adecuada y normal circulación.

En el escenario expuesto, resulta necesario ampliar lo normado por el artículo 77 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 a fin de garantizar una adecuada prestación del servicio público.

Por el Decreto-Ley N° 505 de fecha 16 de enero de 1958, ratificado por la Ley N° 14.467, se creó la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD como una entidad autárquica de derecho público y se estableció a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD es el órgano rector de la infraestructura vial, ejerciendo jurisdicción sobre la Red Troncal Vial Nacional y la Red Federal de Autopistas actuales y futuras, conservando y mejorando el patrimonio vial, cualquiera sea la forma de gestión para su construcción, mantenimiento o explotación, resulta conveniente unificar y centralizar en dicha repartición las competencias relativas a la supervisión, inspección, control, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los contratos viales celebrados en el marco de las Leyes Nros. 17.520 y 27.328 y sus normas modificatorias, complementarias, reglamentarias y aclaratorias con sus respectivos marcos regulatorios.

Por el Decreto N° 1994 de fecha 23 de septiembre de 1993, se creó el ÓRGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (OCRABA), en el ámbito de la ex SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con la responsabilidad de supervisar, inspeccionar, auditar y efectuar el seguimiento del cumplimiento de los contratos que integran la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires, actuando como organismo descentralizado de la Administración Pública Nacional.

Por el Decreto N° 87 de fecha 25 de enero de 2001, se estableció la reestructuración del entonces ÓRGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (OCRABA), como consecuencia de lo cual se cambió su denominación a ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) y se le asignó el objetivo de ejercer la supervisión, inspección, auditoría y seguimiento del cumplimiento de los Contratos de Concesión de la Red Vial Nacional y de todas aquellas obras viales concesionadas donde el ESTADO NACIONAL fuera parte, a fin de asegurar la calidad y adecuada prestación de los servicios y la protección de los usuarios y los bienes públicos del Estado.

Asimismo, por el decreto mencionado se estableció la transferencia al ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) de las competencias, objetivos, partidas presupuestarias, recursos humanos y materiales del ÓRGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (OCRABA), de la COMISIÓN TRANSITORIA y el ÓRGANO DE CONTROL de la CONCESIÓN de la OBRA de la CONEXIÓN FÍSICA ENTRE LAS CIUDADES DE ROSARIO, PROVINCIA DE SANTA FE - VICTORIA, PROVINCIA DE ENTRE RÍOS y del ÓRGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES VIALES, dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, y que aquél sería el Órgano de Control de la concesión de la RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE MENDOZA al que refiere el Decreto N° 1 de fecha 6 de enero de 1999.

Posteriormente, por el Decreto N° 1.020 de fecha 30 de julio de 2009, se transfirió el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) como órgano desconcentrado dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, manteniendo a su cargo los objetivos, funciones, personal de revista, incluyendo al personal jerárquico y al personal contratado, bienes que integren su patrimonio y demás cuestiones atinentes a la continuidad jurídica del organismo, en los términos de los Decretos Nros. 87/01 y 1.414/05 y sus normas complementarias y aclaratorias.

Por el Decreto N° 1.020/09, se delegaron en la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD las facultades y obligaciones determinadas por la Ley N° 13.064 para la contratación y ejecución de construcciones, trabajos o servicios que revistan el carácter de obra pública, dentro de la jurisdicción comprendida en los contratos de concesión aprobados por los Decretos Nros. 1.167/94, 1.638/94, 427/95, 1.019/96, 581/98, 1.007/03, 1.875/06, 793/08, 866/08 y en todas aquellas obras viales que en lo sucesivo fueran concesionadas, y obras de vinculación y/o mejoras de accesibilidad a las obras viales concesionadas -con o sin conexión física con aquéllas- y para la adquisición de materiales, maquinarias, mobiliarios y elementos destinados a ellas.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Mediante el decreto mencionado en el considerando anterior se instituyó a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD como Autoridad de Aplicación de los Contratos de Concesiones Viales aprobados por los Decretos Nros. 2.039/90, 1.167/94, 1.638/94, 427/95, 1.019/96, 581/98, 1.007/03, 1.875/06, 793/08 y 866/08 y de las que se otorgaren en el futuro.

Por otra parte, la política estratégica vial impulsada por el Gobierno Nacional a través de la implementación de la Ley de Contratos de Participación Público - Privada N° 27.328, como una modalidad alternativa a los contratos regulados por las Leyes Nros. 13.064 y 17.520 y el Decreto N° 1.023 de fecha 13 de agosto de 2001 y sus modificatorios implicará a un importante y sostenido crecimiento del sector.

El Decreto N° 902 de fecha 7 de noviembre de 2017 estableció la incorporación del régimen de la Ley N° 27.328 como una modalidad alternativa de contratación a la establecida en el Decreto N° 1.288/16 para los Corredores Viales Nacionales.

En este marco, se han iniciado los trámites correspondientes ante la actual SUBSECRETARÍA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA, dependiente del MINISTERIO DE FINANZAS, donde la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD ha propuesto una nueva configuración para los Corredores Viales Nacionales.

De conformidad con el Decreto N° 357 de fecha 21 de febrero de 2002, la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD es un organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Resulta necesario reordenar las funciones y responsabilidades de los organismos que conforman a la Administración Pública Nacional, basado en criterios de racionalidad y eficiencia que posibiliten una rápida respuesta a las demandas de la sociedad, dando lugar a estructuras dinámicas y adaptables a los cambios permanentes.

En este contexto, resulta necesario arbitrar todas las medidas tendientes a reorganizar y centralizar todas las cuestiones relativas al control de las concesiones de obras viales.

En atención a la necesaria implementación de medidas en materia de política vial, y conforme con las formas de gestión establecidas por el Plan de Modernización del Estado aprobado por el Decreto N° 434/16, también resulta necesario reorganizar la funciones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD con el propósito de racionalizar, simplificar y tornar más eficiente la gestión pública y optimizar la utilización de sus recursos.

En función de las consideraciones vertidas precedentemente, resulta procedente transferir a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD las competencias, objetivos, funciones y personal asignado al ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI), compatibilizándolas con las competencias y recursos con los que cuenta aquel organismo descentralizado para el cumplimiento de sus misiones y funciones, disolviéndose el citado Órgano de Control.

La presente medida se traduce directamente en una mejora de la seguridad vial dentro del proceso de simplificación normativa iniciado por este Gobierno.

### CAPÍTULO IV

#### LICITACIONES EN OBRAS PÚBLICAS

La Ley Nacional de Obras Públicas N° 13.064 ha sido sancionada el 9 de septiembre de 1947 y, en aquella época, los medios oficiales de publicación y difusión de los actos



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

administrativos emanados por los órganos que componen el PODER EJECUTIVO NACIONAL se acreditaban únicamente a través del Diario del Boletín Oficial de la República Argentina, la prensa y medios informativos de cada Organismo.

Consecuentemente, mediante el artículo 10 del Régimen de Obras Públicas, quedaron definidos los criterios respecto a la publicación y antelación que deberá cumplimentar el organismo contratante que propicia la respectiva licitación pública.

En ese orden de ideas, resulta atinada la actualización de lo normado en materia de publicidad y difusión en la Ley Nacional de Obras Públicas Nº 13.064, atento que los criterios vigentes al momento de su sanción han variado indubitablemente.

Por lo expuesto, se considera conveniente una modificación del artículo 10 de la Ley Nacional de Obras Públicas Nº 13.064, a los efectos de propender a una modificación en los medios de publicación y difusión.

Por todo ello, es que solicitamos a los señores Diputados que acompañen la aprobación del presente proyecto de Ley.