



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

PROYECTO DE LEY

El senado y la Cámara de Diputados..

ARTÍCULO 1°.-Sustitúyase el artículo 17 de la Ley N° 24.788, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 17.- Las normas que establecen los límites legales de alcohol en sangre para la conducción de vehículos con motor integran las políticas públicas de salud contempladas por esta ley, hallándose destinadas a reducir la mortalidad y la morbilidad derivadas de la siniestralidad vial”.-

ARTÍCULO 2°.-Incorpórase como artículo 17 bis, de la Ley N° 24.788, el siguiente texto:

“Artículo 17 bis.- Queda prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con motor con una concentración de alcohol superior a cero (0) miligramos de alcohol por litro de sangre”.-

ARTÍCULO 3°.-Sustitúyase el inciso a), del artículo 48, de la Ley 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 48Inciso a): Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir o con una concentración de alcohol superior a cero (0) miligramos de alcohol por litro de sangre”.-

ARTÍCULO 4°. Modifíquese el artículo 84 bis del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

“Artículo 84 bis: Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años, e inhabilitación especial para conducir cualquier tipo de vehículo automotor, en su caso, por el doble tiempo de la condena, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de drogas tóxicas, estupeficientes y sustancias psicotrópicas o una concentración superior a cero (0) miligramos de alcohol por litro de sangre, para el caso de quienes conduzcan cualquier tipo de vehículo con motor, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales”.-

ARTÍCULO 5°. Modifíquese el artículo 94 bis del Código Penal de la Nación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 94 bis.- Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor.

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión e inhabilitación especial para conducir cualquier tipo de vehículo automotor, por el doble tiempo de la condena, si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diese a la fuga, o no intentare socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de drogas tóxicas, estupeficientes y sustancias psicotrópicas o una concentración superior a cero (0) miligramos de alcohol por litro de sangre, para el caso de quienes



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

conduzcan cualquier tipo de vehículo con motor, o estuviere conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas”.

ARTÍCULO 6°. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Juan Facundo Moyano
Diputado Nacional

Ramiro Gutiérrez
Diputado Nacional



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Como es de público conocimiento, cada año la inseguridad vial se lleva la vida de miles de personas, dejando una secuela de heridos y discapacitados que también se cuentan por millares.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año fallecen en el mundo alrededor de 1,35 millones de personas como consecuencia de siniestros viales, mientras que entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, de las cuales una porción registra alguna forma de discapacidad permanente (OMS 2018).

Las lesiones causadas por el tránsito son consideradas actualmente como una epidemia, siendo la principal causa de muerte entre los jóvenes (OMS 2018).

Asimismo, la OMS estima que la siniestralidad vial genera en la mayoría de los países un costo económico equivalente al 3% del Producto Bruto Interno (OMS 2018).

Los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) revelan el impacto de la siniestralidad vial en nuestro colectivo social. En el año 2016 se produjeron 5.582 víctimas fatales; en el año 2017, la cifra fue de 5.611 personas fallecidas, mientras que en 2018 hubo 5.493 muertes en siniestros viales.

En 2016 la tasa de mortalidad (fallecidos en siniestros viales cada 100 mil habitantes) se ubicó en el 12,8%, en 2017 en el 12,7% y en 2018 en el 12,3%: estamos hablando de cerca del triple de la tasa de homicidios dolosos.

Asimismo, la información recopilada por la ANSV confirma que en 2018 casi el 60% de las personas fallecidas se situó en el tramo etario que va desde los 15 a los 45 años, siendo la principal causa de muerte de nuestros jóvenes.

En el mismo año se registraron 113.805 heridos en siniestros viales, comprendiendo 49.613 personas con lesiones leves y 8.174 con lesiones graves, mientras que no se recogen datos respecto de 56.018 lesionados.

Al igual que en el caso de las víctimas fatales, el tramo etario más afectado se ubicó entre los 15 y los 45 años con el 61,9% del total de heridos.

Tomando los datos oficiales, en los últimos 10 años superamos las 50.000 víctimas fatales y el millón de personas lesionadas en siniestros viales, con todo lo que esto implica además en materia de costos materiales e inmateriales para la sociedad.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

En efecto, los siniestros viales como sus consecuencias generan a la sociedad un enorme dolor y una significativa afectación económica: se trata del costo social, desagregado en pérdidas materiales, de productividad y erogaciones que realiza el Estado para la atención de los lesionados en el sistema público de salud. Un estudio reciente que elaboró la ANSV sobre costos sociales de la siniestralidad vial en Argentina estimó que para el año 2017 el costo de la siniestralidad vial ascendió a los 175.655 millones de pesos corrientes, lo que equivale al 1,7% del Producto Interno Bruto del país para ese año.

La OMS señala que son varios los factores que aumentan la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales. Entre ellos, las conductas viales inseguras son preponderantes. El exceso de velocidad, las distracciones al conducir y el consumo de alcohol u otras sustancias psicoactivas previo a conducir un vehículo son los principales factores de riesgo con relación a la producción de los siniestros de tránsito.

La OMS subraya que la conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de siniestralidad vial con desenlace fatal o lesiones graves. Según el Organismo, el alcohol ocupa el tercer lugar entre los principales factores de riesgo de muerte prematura y discapacidad a nivel mundial y es el principal factor de riesgo de muerte y discapacidad para las personas de entre 15 y 49 años.

En línea con la OMS, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) reafirma que el consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales.

Este organismo sostiene que beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos, disminuyendo la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y del casco).

Conducir bajo los efectos del alcohol trae consecuencias negativas para todos los usuarios de la vía y no solo para el conductor alcoholizado. Las víctimas no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de la vía pública, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por aquel conductor que maneja bajo los efectos del alcohol.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

De acuerdo a los estudios desarrollados por la OPS, un consumo de alcohol de 0,1 a 0,5 gramos por litro de sangre produce un aumento del ritmo cardíaco y de la frecuencia respiratoria, disminución de la actividad de diversas funciones cerebrales centrales, comportamiento incoherente al ejecutar tareas, disminución del discernimiento, pérdida de inhibiciones y una sensación moderada de exaltación, relajación y placer.

Por encima de ese umbral y hasta 1 gramo por litro de sangre el cuerpo experimenta una sedación fisiológica de casi todos los sistemas, disminución de la atención y del estado de alerta, reflejos más lentos, deterioro de la coordinación y disminución de la fuerza muscular, reducción de la capacidad de tomar decisiones racionales o de ejercer el discernimiento, aumento de la ansiedad, depresión y disminución de la paciencia.

A partir de 1 gramo por litro de sangre se observan reflejos considerablemente más lentos, deterioro del equilibrio y del movimiento, deterioro de algunas funciones visuales, articulación confusa de las palabras y vómitos, especialmente cuando se alcanza con rapidez este nivel de alcoholemia.

Un grado de alcoholemia superior a 1.5 gramos por litro de sangre comporta un grave deterioro sensorial, incluida la disminución de la percepción de los estímulos externos, un grave deterioro motor, con tambaleos o caídas frecuentes.

Resta señalar que las acciones desarrolladas por los gobiernos con respecto al consumo de alcohol, conforman uno de los ejes estratégicos de ambas Organizaciones para reducir la mortalidad y la morbilidad derivadas de la siniestralidad vial.

En el año 2019 la Agencia Nacional de Seguridad Vial publicó el estudio “Consumo de Alcohol y otras sustancias psicoactivas en siniestrados viales”, desarrollado a partir de la información recabada en las salas de emergencia de hospitales públicos.

Según los datos relevados 1 de cada 4 personas que ingresan a guardias hospitalarias por siniestros viales consumió alcohol durante las 6 horas previas al ingreso. El informe evidencia que el 25,1% de los conductores de vehículos (automovilistas, motociclistas y ciclistas) declararon haber consumido alcohol en las horas previas al siniestro vial.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

En esta misma línea otro fenómeno que pudo contactarse en la mencionada investigación es que la gravedad de las lesiones por siniestros viales aumenta en automovilistas y motociclistas que consumieron alcohol en las 6 horas previas.

Las lesiones moderadas y graves son más frecuentes en las personas que ingresan con consumo de alcohol (54,9% y 13,7% en automovilistas, y 54,8% y 17,8% en motociclistas), asimismo las lesiones moderadas y graves en quienes declaran haber consumido alcohol son principalmente en la zona de la cara, el tórax y el cráneo, constituyendo éstas, las zonas del cuerpo más vulnerables para la salud.

La investigación desarrollada consigna que las consultas de guardia por siniestros de tránsito aumentan los fines de semana por la madrugada, los ingresos en salas de emergencia por siniestros de tránsito aumentan al 17,7% los fines de semana, y al 21,8% los fines de semana durante la madrugada, asociando dicho aumento a la combinación de consumo de alcohol y otras drogas con la conducción de automóviles.

Finalmente, los resultados del estudio nos permiten concluir que existe una asociación entre el consumo de sustancias psicoactivas y la ocurrencia de siniestros viales, siendo el consumo de alcohol la sustancia que presenta mayor prevalencia en las encuestados.

El alcohol es la sustancia psicoactiva más consumida por los argentinos. El 52,9% de la población consumió alcohol en el último mes. De acuerdo con una Encuesta Nacional de la Sedronar sobre el consumo de sustancias psicoactivas (2017), entre 2010 y 2017 creció de 44% a 53% la prevalencia de consumo mensual de alcohol en la población, mostrando un incremento del 62,1% en el segmento de 12 a 17 años, edad en que se generan los hábitos. En este contexto resultan preocupantes los datos que indican que en la actualidad la Argentina presenta el primer consumo anual de alcohol puro per cápita considerando los países de América del Sur, con 9,1 litros por bebedor, en base a lo que informa la Organización Mundial de la Salud (2017). De este modo, en Argentina, en el último mes, 4 de cada 10 personas que tomaron alcohol lo hizo de forma excesiva.

Estos datos graves de consumo de alcohol se encuentran en línea, tal como sería de esperar, con el incremento registrado del consumo declarativo de alcohol previo a la conducción de vehículos en Argentina. Según datos de la última Encuesta Nacional de Factores de Riesgo que llevó a cabo el Ministerio de Salud de la Nación, se constató que en 2018 el 15,2% de la población declaró que manejó un vehículo



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

habiendo bebido alcohol en el último mes, valor que se incrementó un 25,6% respecto de lo registrado en 2013 (12,1%).

En este sentido, se vislumbra la problemática creciente del consumo de alcohol en Argentina, la cual ha generado en la sociedad hábitos culturales fuertemente arraigados sobre los que habrá que actuar de manera efectiva para lograr revertir los efectos sobre la salud colectiva global.

Un análisis de la ANSV sobre controles de alcoholemia realizados a un total de 57.035 conductores en 12 provincias de Argentina de 2016 a 2019, determinó que el 9,5% superaba los límites de concentración de alcohol en sangre (CAS) permitidos por la Ley para los diferentes tipos de Licencias, siendo la media de CAS de los controles positivos de 1,08 g/l. Cabe resaltar que en el segmento etario de 25 a 34 años el valor de alcoholemias positivas ascendió a 12,3%.

Siendo que la problemática de la siniestralidad vial afecta en mayor proporción a los jóvenes, tal como fue comentado al inicio, no puede dejar de vincularse este dato con el fenómeno de la conducción bajo los efectos del alcohol que se visualiza con mayor preponderancia en este grupo etario. Al respecto, se debe remarcar que, por cuestiones psico-biológicas, los jóvenes se encuentran más predispuestos a asumir riesgos que los adultos. Un estudio cualitativo que llevó a cabo la ANSV en 2017 sobre Jóvenes, Alcohol y Seguridad Vial, demostró que el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol no es una preocupación que aparezca de manera espontánea entre los jóvenes. La investigación identificó que predomina en este segmento etario un sentimiento individual de excepción (“a mí no me va a pasar”) según el cual creen que pueden controlar los efectos del alcohol en su cuerpo. Por lo aquí expuesto, cualquier tipo de especulación sobre consumo de alcohol previo a conducir que los jóvenes puedan realizar debido a la existencia de límites permitidos de alcohol en sangre puede ser perjudicial.

Los límites legales de alcohol en sangre para la conducción de automotores fueron establecidos en el marco de la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788 (B.O. 03/04/1997), que marcó un hito en el tratamiento de las adicciones, fijando una Política de Estado en la materia.

La ley prohíbe “conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

por litro de sangre. Para vehículos destinados al transporte de pasajeros de menores y de carga, queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre” (art. 17).

La sanción de la ley 24.788 significó un antes y un después en el abordaje del alcoholismo, redimensionando el rol del Estado en la lucha contra esta adicción, que se inscribe como uno de los ejes estratégicos de las políticas públicas en materia de salud.

En lo relacionado con el impacto del alcohol en la conducción de automotores, la ley marcó prohibiciones y tolerancias muy precisas.

Sin embargo, habiendo transcurrido más de veinte años desde su sanción el mensaje no es claro y unívoco. En efecto, la ley prohíbe el consumo de alcohol si se conducen vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, admitiendo una tolerancia de 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre si se conducen motocicletas y ciclomotores, y de 0,5 gramos por litro de sangre si se conduce cualquier otro tipo de vehículo.

Es decir, queda poco claro que no debe consumirse alcohol si se va a conducir, lo cual ha generado especulaciones y recomendaciones acerca de la cantidad que cada uno puede beber sin superar el límite permitido. Dicho de otro modo, la legislación vigente sugiere que beber alcohol antes o durante la conducción de un vehículo automotor no es riesgoso, y que el problema tiene que ver con la cantidad que se ingiera, poniendo en cada conductor el discernimiento sobre su aptitud tras haber bebido.

Quienes sostienen que por debajo de 0.5 g/l no hay riesgo, deberían analizar los resultados del Informe sobre Consumo de Alcohol en Accidentes de Tránsito efectuado por la Dirección General de Políticas Sociales en Adicciones del Ministerio de Desarrollo Social del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2010.

El relevamiento se propuso “conocer la incidencia del consumo de Alcohol en los accidentes de tránsito en las autopistas 9 de julio Sur, 25 de Mayo, Perito Moreno, Illia, Pte. H.J. Cámpora, Tte. Gral. Dellepiane, Av. Lugones y Av. Cantilo a partir de una encuesta y una alcoholemia realizada a los conductores involucrados, en el marco de la consolidación de un sistema de información sobre la influencia del consumo de alcohol en la accidentalidad vial”. El universo analizado se compuso del 100% de los conductores accidentados que transitaron las autopistas de AUSA durante el mes de noviembre de 2009, y la conclusión no ofrece dudas: *“En relación a los gramos de*



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

alcohol registrados en sangre, más del 80% de los casos positivos tienen registros de alcoholemia inferiores a 0,5 gr/l. Se verifica entonces que el consumo de alcohol se asocia a la producción de accidentes automovilísticos aún cuando los valores de la sustancia en sangre se encuentran muy por debajo de lo aceptado por la normativa vigente. Estos datos confirman que existen mitos y creencias con relación al alcohol y la conducción de vehículos que nada tiene que ver con la realidad. Por el contrario, alimentan una falacia que encubren riesgos de accidente, como por ejemplo "No hay peligro si me mantengo por debajo del límite legal".

Por otro lado, esta especulación sobre el consumo de alcohol previo a conducir puede verse reflejada en el análisis de los controles de alcoholemia que realizó la ANSV, y que fueron expuestos anteriormente, donde se evidencia que las medias de CAS en los casos positivos para los diferentes tipos de Licencias de Conducir se encuentran alineadas a 1 g/l. Esto muestra la dificultad para los conductores de poder establecer un límite subjetivo de consumo de alcohol y que, si está permitido, “cuando se toma, se toma”, independientemente de los límites legales.

La disparidad impulsada por la ley con relación a las tolerancias de alcohol en sangre en la conducción, desaprovecha la potencia y sencillez del mensaje: “No beber alcohol antes o durante la conducción”.

Este mensaje rotundo, que no admite matices, es muy importante para poder impactar en los más jóvenes, segmento mayormente afectado por la siniestralidad vial, y grupo etario más propenso a la transgresión de las normas y la exposición al riesgo.

En esa senda se inscribe la adopción argumental “Alcohol 0”, motivando la sanción de leyes provinciales y ordenanzas municipales.

Pero también, “Alcohol 0” se inscribe en las experiencias internacionales. Las disposiciones tendientes a la reducción en los valores permitidos de alcohol en sangre para conducir cualquier tipo de vehículo son parte de la adecuación a nuevas realidades y manifiestan una tendencia mundial. Son varios los países que, promovidos por la Comisión Europea en 2010, fueron aplicando políticas de restricción al consumo de alcohol al conducir con fundamentos de “Tolerancia 0”. En Latinoamérica, y haciendo eco de la experiencia internacional, ya son tres los países que tienen actualmente un límite de CAS de 0.0g/l (Brasil, Uruguay y Paraguay), y han establecido distintos sistemas punitivos para los conductores alcoholizados. Según el Ministerio de Salud



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

de Brasil, luego de dos años de vigencia de la Ley, Río de Janeiro, por ejemplo, tuvo una reducción del 32% en las muertes por accidentes automovilísticos.

En esa línea legislaron las provincias de Córdoba que estableció alcohol 0 al conducir a través de la Ley N° 8.560; Salta, a través de la Ley N° 7.846; Tucumán, a través de la Ley N° 8.848; y Entre Ríos, a través de la Ley N° 10.025.

Asimismo, las ciudades de Mar del Plata, Neuquén, y más recientemente Santa Fe, también implementaron alcohol 0 en la conducción.

Tal como se observa, la realidad muestra un avance progresivo en los diferentes territorios que componen la Argentina hacia la política de “Tolerancia 0” de alcohol al volante, cuestión que obliga a la Nación a repensar el marco legal vigente. Esto último resulta clave para poder generar una coordinación de prioridades entre los diferentes niveles de Gobierno en pos de reducir los hechos de tránsito vinculados al consumo de alcohol.

En la misma línea argumental se enmarca la acción del colectivo de Familiares de Víctimas de Siniestros Viales, que reiteradamente enfatiza la incompatibilidad del consumo de alcohol con la conducción de automotores, a partir de sus propias experiencias, en algunos casos, y de la prueba colectada en los expedientes judiciales en los que se investigan siniestros viales.

El abordaje de la siniestralidad vial como un tema de salud pública por parte de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, la incompatibilidad del consumo de alcohol con la conducción de automotores, y el mensaje confuso que surge de las normativas que admiten tolerancias de alcohol durante la conducción de automotores alentando especulaciones acerca de la cantidad que puede ingerirse sin violar los límites legales, ameritan la imperante necesidad de establecer nuevos parámetros legales sobre el consumo de alcohol a la hora de conducir, lo cual significa adecuar el marco legal vigente en ese sentido.

En línea con los estudios científicos desarrollados por las organizaciones internacionales y regionales vinculadas a la salud, las investigaciones locales en materia, el estado de situación de la seguridad vial en nuestro país y la necesidad de consolidar un mensaje claro y potente respecto a la incompatibilidad del consumo de alcohol con la conducción, el proyecto de ley que impulsamos aborda la mortalidad y la morbilidad derivadas de la siniestralidad vial como un claro problema de salud pública



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

que impacta en las expectativas y las condiciones de vida de los habitantes de todo el territorio nacional.

Desde esa perspectiva, que fija un nuevo enfoque sobre el emergente de la inseguridad vial, las normas sobre tolerancias de alcohol en sangre durante la conducción de automotores pasan a integrar las políticas públicas en materia de salud, constituyendo una herramienta estratégica clave para la reducción de las muertes y las lesiones resultantes de un siniestro vial, así como las consecuencias sanitarias, sociales y económicas que ocasionan.

En el marco de los parámetros propuestos, el proyecto que presentamos prohíbe la conducción de cualquier tipo de vehículo con motor con una concentración de alcohol superior a cero (0) miligramos por litro de sangre, como uno de los puntales de las políticas públicas de salud.

Señor Presidente, la ley 24.788 sentó las bases de una Política de Estado en la lucha contra las adicciones, asignando un rol activo a los organismos gubernamentales.

Habiendo pasado más de 20 años el mensaje que emana de la ley continúa siendo confuso, restando eficacia a la construcción de conductas responsables en la conducción de automotores hacia el tan necesario cambio cultural que evite tantas muertes evitables de nuestros compatriotas.

El proyecto que propiciamos esclarece y potencia el mensaje: Alcohol 0 al conducir. No se trata de discutir sobre graduaciones, sobre si un poco más o menos. Se trata de una decisión de salud pública en defensa de la vida.

Por iguales consideraciones, creemos que es indispensable abordar esta problemática a través de la incorporación de alcohol cero en el código penal.

Hoy en nuestro país es muy difícil que una persona purgue una pena de prisión luego de haber cometido un ilícito vial, esto garantiza la impunidad de los conductores imprudentes quienes se saben de antemano, libres de toda consecuencia en caso de matar o lesionar gravemente a una persona.

En las diversas legislaciones latinoamericanas se dan soluciones diversas al problema, desde aquellas que consideran a la conducción en estado de ebriedad o en excesos de velocidad una mera contravención o una falta de tránsito hasta otras mucho más rigurosas que consideran que tales actos son delitos tipificados por el código penal y pasible de penas privativas de la libertad como Perú, Chile y España. Las informaciones recabadas es que en donde se aplica esta última normativa han bajado



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 Año de homenaje al premio Nobel de Medicina César Milstein”

sensiblemente los accidentes de tránsito, las lesiones y pérdidas de vidas humanas, como es el caso de los países escandinavos por ejemplo.

La solución propuesta pretende ante la amenaza cierta de que uno va a poder ser pasible de gravísimas penas privativas de la libertad, ajustaremos nuestras conductas y respetaremos la ley y con ello la vida humana.-

Al tratarse de una modificación al Código Penal que es una ley de fondo, la sanción hecha por el Congreso Nacional y consecuente promulgación, establecerían su inmediata vigencia en todo el territorio nacional sin depender de la ratificación o no de todas o algunas de las provincias.

Elevar al rango de delito de una conducta antisocial y antijurídica, expresa de por sí la máxima calificación de repudio social de una conducta que la sociedad no está dispuesta a tolerar a tal punto de enviar a la cárcel a los responsables de la misma.-

Por las razones expuestas, solicito a esa Honorable Cámara la aprobación del presente proyecto.-

Juan Facundo Moyano
Diputado Nacional

Ramiro Gutiérrez
Diputado Nacional