

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*La Honorable Cámara de Diputados*

### RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional, en ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 75 inciso 32 de la Constitución Nacional y 204 del Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, para que, a través del Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, el Ministerio de Economía, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Secretaría de Transporte y demás organismos competentes, informe acerca de las modificaciones implementadas y las medidas anunciadas en materia de licencias de conducir, seguridad vial y revisiones técnicas vehiculares:

1. Cuáles fueron los fundamentos técnicos, científicos, estadísticos y jurídicos que sustentaron las modificaciones introducidas al régimen de licencias de conducir y revisiones técnicas vehiculares.
2. Remita copia íntegra de todos los estudios, informes, dictámenes, evaluaciones de impacto regulatorio, antecedentes administrativos y documentación técnica utilizada para respaldar dichas medidas.
3. Identifique los organismos públicos que participaron en la elaboración de las reformas implementadas.
4. Individualice los funcionarios intervinientes en el proceso de elaboración y aprobación de dichas medidas.
5. Indique si la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitió informes, observaciones o recomendaciones previas a la implementación de las reformas.
6. Remita copia íntegra de dichos informes.
7. Informe si se realizaron estudios de impacto sobre la seguridad vial previamente a la adopción de las medidas.
8. Detalle la metodología empleada para dichos estudios.
9. Informe si se efectuaron proyecciones sobre la evolución de los índices de siniestralidad vial como consecuencia de las reformas implementadas.
10. Indique si se realizaron estimaciones sobre el impacto de las medidas en la cantidad de fallecidos por siniestros viales.
11. Informe si se efectuaron estimaciones sobre lesiones graves y discapacidades permanentes derivadas de accidentes de tránsito.
12. Remita copia de todas las proyecciones realizadas.
13. Indique si se realizaron análisis costo-beneficio previos a la adopción de las medidas.
14. Informe cuáles fueron los ahorros económicos estimados para los usuarios particulares.
15. Informe cuáles fueron los ahorros económicos estimados para el Estado Nacional.

16. Indique si se evaluaron alternativas regulatorias que permitieran simplificar trámites sin reducir controles vinculados a la seguridad vial.
17. Informe si se consultó al Consejo Federal de Seguridad Vial antes de implementar las reformas.
18. Remita copia de las actas, dictámenes o recomendaciones emitidas por dicho organismo.
19. Indique qué provincias formularon observaciones, objeciones o reservas respecto de las medidas adoptadas.
20. Informe cuáles son las jurisdicciones que han adherido formalmente a las modificaciones implementadas.
21. Informe cuáles son las jurisdicciones que han decidido no adherir.
22. Indique si se evaluó el impacto de las reformas sobre las competencias provinciales y municipales en materia de tránsito y seguridad vial.
23. Informe si se realizó algún análisis específico respecto del principio federal y la distribución constitucional de competencias en materia de tránsito.
24. Detalle cuáles fueron los fundamentos técnicos que justificaron la ampliación de los plazos de la Revisión Técnica Obligatoria.
25. Indique qué antecedentes nacionales fueron considerados para adoptar dicha medida.
26. Indique qué antecedentes internacionales fueron considerados para adoptar dicha medida.
27. Informe si se realizaron estudios sobre la incidencia de las fallas mecánicas en los siniestros viales ocurridos en la República Argentina.
28. Remita estadísticas oficiales sobre accidentes vinculados a desperfectos mecánicos durante los últimos diez años.
29. Informe si se evaluó el impacto que la ampliación de los plazos de revisión técnica podría generar sobre los vehículos de mayor antigüedad.
30. Indique si se analizaron los efectos de la medida sobre el envejecimiento del parque automotor.
31. Informe cuáles serán los requisitos técnicos exigidos a los nuevos establecimientos habilitados para efectuar revisiones técnicas vehiculares.
32. Indique cuáles serán los mecanismos de auditoría y fiscalización de dichos establecimientos.
33. Informe qué organismo tendrá a su cargo el control permanente de los nuevos operadores.
34. Detalle los mecanismos sancionatorios previstos ante incumplimientos.
35. Informe si se realizaron consultas con cámaras empresariales, concesionarias, fabricantes de vehículos, compañías aseguradoras y entidades vinculadas al sector automotor.
36. Individualice las entidades consultadas.
37. Remita copia de las observaciones efectuadas por dichas entidades.
38. Informe si se consultó a organizaciones de familiares de víctimas de siniestros viales.
39. Individualice las organizaciones consultadas.
40. Remita copia de las recomendaciones, observaciones o dictámenes emitidos por dichas organizaciones.

41. Informe si se consultó a organizaciones de la sociedad civil especializadas en seguridad vial.
42. Individualice las organizaciones consultadas y acompañe la documentación correspondiente.
43. Informe si el Poder Ejecutivo Nacional se encuentra elaborando proyectos normativos destinados a modificar los requisitos actualmente exigidos para la obtención de licencias de conducir.
44. Indique si se encuentra en estudio la eliminación, reducción o flexibilización de los exámenes teóricos actualmente requeridos para obtener licencias de conducir.
45. Indique si se encuentra en estudio la eliminación, reducción o flexibilización de los exámenes prácticos actualmente requeridos para obtener licencias de conducir.
46. Indique si se encuentra en estudio la eliminación, reducción o flexibilización de los exámenes psicofísicos actualmente requeridos para obtener licencias de conducir.
47. Remita copia de los expedientes administrativos vinculados a dichas iniciativas.
48. Remita copia de los informes técnicos elaborados en relación con dichas propuestas.
49. Indique cuáles son los países o jurisdicciones extranjeras utilizados como referencia para analizar modificaciones al sistema de otorgamiento de licencias.
50. Informe si se realizaron estudios comparativos sobre la siniestralidad vial en dichas jurisdicciones.
51. Remita copia de los estudios comparativos realizados.
52. Informe si se evaluó el impacto que una eventual flexibilización de los requisitos para conducir podría generar sobre conductores noveles.
53. Informe si se evaluó el impacto que una eventual flexibilización podría generar sobre conductores jóvenes.
54. Informe si se evaluó el impacto sobre personas sin experiencia previa de conducción.
55. Indique si la Agencia Nacional de Seguridad Vial emitió opinión técnica específica respecto de una eventual eliminación o flexibilización de exámenes para conducir.
56. Remita copia de dicha opinión técnica.
57. Informe si se realizaron estudios acerca de la relación existente entre capacitación obligatoria y reducción de la siniestralidad vial.
58. Remita copia de dichos estudios.
59. Informe si se analizaron antecedentes internacionales en los cuales la eliminación o flexibilización de exámenes hubiera producido variaciones en los índices de siniestralidad.
60. Indique qué mecanismos de acreditación de conocimientos reemplazarían a los actuales sistemas de evaluación en caso de avanzarse con dichas modificaciones.
61. Informe si se prevé la implementación de modalidades autodeclarativas, virtuales o simplificadas para la obtención de licencias de conducir.
62. Indique si se evaluó el impacto de dichas medidas sobre el sistema de seguros automotores obligatorios.

63. Informe si se realizaron consultas con compañías aseguradoras respecto de las reformas implementadas o anunciadas.
64. Remita copia de las observaciones efectuadas por dichas compañías.
65. Informe si se analizaron los costos que los siniestros viales generan para el sistema público de salud.
66. Informe si se analizaron los costos que los siniestros viales generan para el sistema previsional.
67. Informe si se analizaron los costos que los siniestros viales generan para las familias de las víctimas.
68. Informe si se elaboraron estimaciones acerca del impacto económico agregado de los accidentes de tránsito en la República Argentina.
69. Indique si se prevé convocar audiencias públicas o mecanismos de participación ciudadana antes de impulsar modificaciones sustanciales al régimen de licencias de conducir.
70. Informe si las declaraciones públicas formuladas por el Ministro de Desregulación y Transformación del Estado, Federico Sturzenegger, respecto de la posibilidad de otorgar licencias de conducir sin exámenes previos reflejan una política oficial del Poder Ejecutivo Nacional, una iniciativa actualmente en estudio o una opinión personal del funcionario.
71. En caso de tratarse de una iniciativa en estudio, indique el grado de avance de las actuaciones administrativas correspondientes.
72. Remita toda documentación relacionada con dicha propuesta.
73. Informe si se evaluó la compatibilidad de las medidas implementadas o anunciadas con los compromisos internacionales asumidos por la República Argentina en materia de seguridad vial y reducción de la mortalidad por accidentes de tránsito.
74. Informe si existe una Estrategia Nacional de Seguridad Vial actualizada que contemple las reformas implementadas y las medidas actualmente en evaluación.
75. Remita copia íntegra de dicha estrategia y de toda documentación complementaria relacionada con las medidas implementadas, proyectadas o anunciadas en materia de licencias de conducir, revisiones técnicas vehiculares y seguridad vial desde el 10 de diciembre de 2023 hasta la fecha.

**Pablo JULIANO**  
**Mariela COLETTA**  
**Estaban PAULÓN**  
**María Inés ZIGARÁN**

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente pedido de informes tiene por objeto que el Poder Ejecutivo Nacional brinde información precisa, completa y documentada respecto de las modificaciones implementadas y anunciadas en materia de licencias de conducir, revisiones técnicas vehiculares, seguridad vial e infraestructura vial, particularmente aquellas derivadas del Decreto N° 196/2025, del Decreto N° 139/2026 y de las declaraciones públicas formuladas por el Ministro de Desregulación y Transformación del Estado, Federico Sturzenegger, en relación con una eventual eliminación o flexibilización de los exámenes exigidos para la obtención de licencias de conducir.

La cuestión excede largamente una discusión administrativa sobre trámites, costos o simplificación burocrática. Lo que se encuentra comprometido es la política pública de seguridad vial del Estado argentino y, con ella, la protección efectiva de la vida, la integridad física, la salud y la seguridad de millones de personas que diariamente circulan por calles, caminos y rutas del país. La seguridad vial no puede ser tratada como un obstáculo regulatorio ni reducida a la lógica de la desregulación económica, porque cada decisión que debilita controles, reduce exigencias o posterga verificaciones puede traducirse en más siniestros, más personas heridas, más familias destruidas y más muertes evitables.

Los siniestros viales constituyen una de las principales causas de muerte prevenible en la Argentina. Organizaciones especializadas en la materia han advertido reiteradamente que el país mantiene niveles alarmantes de víctimas fatales, personas heridas y discapacidades permanentes derivadas del tránsito. Luchemos por la Vida ha señalado que la Argentina registra miles de víctimas fatales por año, más de cien mil heridos de distinta gravedad y pérdidas económicas multimillonarias asociadas al tránsito caótico y a los siniestros viales. Estos datos no pueden ser ignorados por ninguna política pública seria. Mucho menos pueden ser relativizados bajo el argumento de que los controles constituyen meros trámites, molestias burocráticas o "curros" administrativos.

En ese contexto, resulta particularmente preocupante que el Poder Ejecutivo Nacional haya avanzado en modificaciones al régimen de revisión técnica vehicular y al sistema de licencias de conducir sin que se conozcan públicamente los estudios técnicos, estadísticos, epidemiológicos, actuariales, presupuestarios y de seguridad vial que justificarían dichas decisiones. Cuando el Estado modifica controles preventivos que tienen por finalidad reducir riesgos en la vía pública, debe explicar con evidencia suficiente cuáles serán los efectos esperados sobre la siniestralidad, la mortalidad, las lesiones graves, las discapacidades permanentes, el sistema de salud, el sistema asegurador, las familias afectadas y las competencias provinciales y municipales.

La Revisión Técnica Obligatoria no es un trámite accesorio. Es una herramienta preventiva destinada a verificar si los vehículos que circulan por la vía pública cumplen

condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva. Su finalidad no es recaudar ni incomodar al usuario, sino detectar fallas mecánicas, deficiencias de frenos, neumáticos en mal estado, problemas de dirección, luces, suspensión, emisión de gases y otros factores que pueden incidir directamente en la producción o agravamiento de un siniestro vial. Reducir la frecuencia de estos controles o ampliar sus plazos exige una justificación técnica particularmente rigurosa, especialmente en un país con un parque automotor envejecido, rutas deterioradas y fuertes desigualdades territoriales en materia de infraestructura vial.

La preocupación se agrava cuando la extensión de plazos de la VTV/RTO aparece combinada con anuncios sobre una eventual flexibilización extrema de los requisitos para obtener licencias de conducir. Las declaraciones públicas del Ministro Sturzenegger, al aludir a modelos donde la licencia podría obtenerse sin examen previo, colocan en el centro del debate una pregunta institucional elemental: ¿el Gobierno Nacional está diseñando una política pública basada en evidencia o está trasladando al campo de la seguridad vial una lógica general de desregulación sin medir sus consecuencias humanas?

La conducción de un vehículo automotor implica el manejo de una cosa riesgosa y el despliegue de una actividad potencialmente dañosa para terceros. No se trata de una actividad puramente individual, porque cada conductor comparte el espacio público con peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros, transportistas, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad. La licencia de conducir no es una credencial simbólica: es la certificación estatal mínima de que una persona cuenta con conocimientos, aptitud psicofísica y habilidades prácticas suficientes para circular sin poner en riesgo ilegítimo a los demás.

Por ello, cualquier propuesta orientada a eliminar, reducir o sustituir exámenes teóricos, prácticos o psicofísicos debe ser sometida a un escrutinio estricto. No alcanza con invocar ejemplos aislados de otras jurisdicciones ni trasladar experiencias extranjeras sin considerar las condiciones reales de la Argentina: niveles de siniestralidad, educación vial deficitaria, infraestructura vial deteriorada, controles insuficientes, heterogeneidad provincial, ausencia de transporte público adecuado en vastas zonas del país y un sistema de rutas nacionales atravesado por denuncias crecientes de abandono, falta de mantenimiento y paralización de obras.

En este punto, resulta indispensable incorporar al análisis la situación de la infraestructura vial. No puede discutirse la flexibilización de licencias ni la extensión de la VTV como si los vehículos circularan por rutas seguras, correctamente mantenidas, señalizadas, iluminadas y fiscalizadas. La paralización de obras públicas, la falta de mantenimiento de rutas nacionales, el deterioro de calzadas, banquetas, señalización y obras de seguridad vial forman parte inseparable del problema. Si el Estado reduce controles sobre los vehículos, flexibiliza las exigencias sobre quienes conducen y, al mismo tiempo, desatiende el estado de las rutas, el resultado no es libertad: es un cheque en blanco para el aumento del riesgo vial.

El deber estatal de prevención exige una mirada integral. La seguridad vial no depende de una única variable, sino de la interacción entre conductor, vehículo, infraestructura, fiscalización, educación vial, control de velocidades, alcoholemia, estado de las rutas, respuesta sanitaria y capacidad institucional. Debilitar simultáneamente varios de esos componentes constituye una decisión de altísimo riesgo público. Una ruta sin mantenimiento, un vehículo con controles más espaciados y un conductor habilitado sin evaluación suficiente conforman una combinación potencialmente letal.

La política pública no puede diseñarse desde la comodidad de una planilla de desregulación. Las familias de víctimas de siniestros viales saben mejor que nadie que detrás de cada "simplificación" mal diseñada puede haber una tragedia irreversible. Las organizaciones de familiares, entre ellas Madres del Dolor y otras entidades que trabajan hace años en la prevención de la violencia vial, han reclamado históricamente ser escuchadas frente a iniciativas que pretenden modificar regímenes de licencias o controles. Su voz no puede ser tratada como un obstáculo sectorial ni como una resistencia corporativa. Se trata de organizaciones que transformaron el dolor en acción pública, que conocen de cerca las consecuencias de la imprudencia, la falta de controles, la impunidad vial y la ausencia de políticas preventivas consistentes.

También especialistas en seguridad vial han advertido que no funciona la premisa según la cual "mayor libertad" derivaría automáticamente en "mayor responsabilidad". En materia vial, esa afirmación desconoce la evidencia empírica y la realidad cotidiana de nuestras rutas y ciudades. La responsabilidad individual es indispensable, pero no reemplaza al deber estatal de regulación, prevención, control y sanción. Justamente porque la conducta imprudente de una persona puede matar o lesionar gravemente a otra, el Estado tiene la obligación de establecer requisitos razonables, fiscalizarlos y sostenerlos en el tiempo.

Desde el punto de vista constitucional, la cuestión involucra deberes estatales de máxima jerarquía. Los artículos 14, 19, 33, 42 y 75 inciso 22 de la Constitución Nacional imponen al Estado obligaciones positivas de protección de la vida, la integridad física, la salud, la seguridad y los derechos de usuarios y consumidores. La seguridad vial, en tanto política pública destinada a prevenir daños masivos y evitables, se vincula directamente con esos mandatos constitucionales. El artículo 42 reconoce expresamente el derecho de consumidores y usuarios a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, así como el deber de las autoridades de proveer a la protección de esos derechos. Este mandato resulta plenamente aplicable a quienes utilizan rutas, servicios de transporte, infraestructura vial y sistemas estatales de habilitación y control.

A su vez, los tratados internacionales de derechos humanos con jerarquía constitucional obligan al Estado argentino a adoptar medidas razonables para proteger la vida y la integridad personal. La Convención Americana sobre Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos no sólo imponen obligaciones de abstención, sino también deberes positivos de prevención frente a riesgos previsibles. Cuando el Estado conoce la existencia de un

fenómeno estructural de alta mortalidad vial, no puede adoptar decisiones que reduzcan controles sin demostrar previamente que dichas decisiones no agravarán el riesgo.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha desarrollado de manera reiterada el deber de garantía, conforme al cual los Estados deben organizar todo el aparato gubernamental y, en general, todas las estructuras a través de las cuales se manifiesta el ejercicio del poder público, de modo tal que sean capaces de asegurar jurídicamente el libre y pleno ejercicio de los derechos humanos. En materia vial, ello se traduce en políticas de prevención, fiscalización, infraestructura segura, habilitación responsable de conductores, mantenimiento de vehículos y generación de información pública confiable.

Desde esta perspectiva, la ausencia de estudios técnicos o su falta de publicidad resultaría institucionalmente grave. No se puede exigir a la ciudadanía que confíe en la conveniencia de reducir controles si el propio Poder Ejecutivo no exhibe la evidencia que justificaría esa reducción. La carga argumental corresponde al Estado: quien pretende modificar un régimen preventivo debe demostrar que la modificación no implica regresividad en la protección de la vida y la seguridad de las personas.

El principio de razonabilidad, consagrado en el artículo 28 de la Constitución Nacional, exige que toda regulación estatal sea adecuada, proporcionada y compatible con los derechos comprometidos. Pero ese principio también opera frente a procesos de desregulación. No toda eliminación de controles es razonable por el solo hecho de reducir trámites. En áreas sensibles, la reducción de exigencias puede ser irrazonable si sacrifica bienes jurídicos superiores, si se adopta sin evidencia suficiente o si transfiere a la ciudadanía riesgos que el Estado tenía el deber de prevenir.

A ello se suma un aspecto federal de enorme relevancia. La regulación del tránsito y la seguridad vial involucra competencias concurrentes entre la Nación, las provincias y los municipios. La Ley Nacional de Tránsito establece un marco general, pero su implementación efectiva depende de adhesiones, autoridades jurisdiccionales, organismos locales, municipios, centros de emisión de licencias y sistemas provinciales de control. Por lo tanto, cualquier reforma sustancial debe respetar el federalismo de concertación, consultar a las jurisdicciones competentes y evitar imposiciones unilaterales que desconozcan realidades territoriales diversas.

La decisión de la Provincia de Buenos Aires de no adherir a los cambios nacionales en materia de VTV pone de manifiesto que no estamos frente a una cuestión meramente técnica, sino ante un conflicto federal real. Las provincias tienen responsabilidad directa sobre la seguridad vial en sus territorios y no pueden ser obligadas políticamente a asumir reformas diseñadas por el Gobierno Nacional sin evidencia suficiente, sin consulta adecuada y sin consideración de las condiciones específicas de circulación, fiscalización e infraestructura de cada jurisdicción.

El federalismo no puede ser invocado selectivamente. Si el Gobierno Nacional sostiene que las provincias deben adherir voluntariamente a determinados regímenes, debe respetar sus decisiones cuando optan por mantener controles más estrictos. Y si pretende construir un sistema nacional armónico, debe hacerlo mediante diálogo institucional, Consejo Federal de Seguridad Vial, información pública, evidencia técnica y participación de las jurisdicciones, no mediante descalificaciones políticas hacia quienes advierten riesgos.

La situación de las rutas nacionales profundiza este debate federal. Diversos gobernadores han reclamado públicamente por la falta de inversión y mantenimiento en corredores nacionales estratégicos. La paralización de obras y el deterioro de rutas afectan de manera directa a las provincias, a sus economías regionales, al transporte de cargas, al turismo, al traslado cotidiano de trabajadores y estudiantes, y a la seguridad de quienes circulan por caminos que dependen de decisiones presupuestarias nacionales. En ese marco, flexibilizar controles sobre vehículos y conductores sin resolver la infraestructura vial equivale a trasladar el costo del ajuste a los cuerpos de las personas.

La obra pública vial no es un lujo ni una variable secundaria. Banquinas seguras, señalización adecuada, iluminación, mantenimiento de calzadas, rotondas, autovías, barreras de contención, demarcación horizontal, puentes, controles de velocidad y zonas de descanso son componentes esenciales de una política seria de prevención. Cuando esas obras se paralizan o se abandonan, aumenta la exposición al riesgo. Y cuando ese deterioro se combina con menor exigencia de VTV o con licencias otorgadas sin evaluación suficiente, el riesgo deja de ser hipotético y se convierte en una consecuencia previsible de decisiones estatales acumuladas.

Por eso, el presente pedido de informes no parte de una oposición dogmática a la simplificación administrativa. El Estado debe eliminar trámites inútiles, reducir demoras, digitalizar procedimientos y mejorar la calidad de la gestión pública. Pero simplificar no puede significar desproteger. La eficiencia administrativa debe estar subordinada a la protección de la vida, no al revés. Una política pública puede ser más ágil sin ser más riesgosa; puede ser menos burocrática sin debilitar controles esenciales; puede ser moderna sin abandonar criterios de prevención.

En materia de seguridad vial, la modernización debe traducirse en mejores sistemas de información, interoperabilidad entre jurisdicciones, trazabilidad de antecedentes, capacitación obligatoria, controles inteligentes, radares correctamente fiscalizados, educación vial, auditorías serias de talleres, revisión técnica confiable, infraestructura segura y asistencia integral a víctimas. No puede consistir en relajar exámenes, espaciar controles y confiar en que cada persona actuará responsablemente en un contexto donde las estadísticas demuestran lo contrario.

Debe recordarse además que los siniestros viales generan costos públicos y privados de enorme magnitud. Impactan sobre hospitales, servicios de emergencia, rehabilitación, seguridad social, sistema previsional, aseguradoras, justicia, fuerzas de seguridad, productividad

laboral y economías familiares. Cada persona fallecida o lesionada gravemente implica una pérdida humana irreparable y también un costo social que excede largamente cualquier ahorro administrativo derivado de reducir trámites o controles.

El Congreso de la Nación tiene la responsabilidad institucional de ejercer control sobre los actos de gobierno, especialmente cuando se trata de decisiones que pueden afectar derechos fundamentales. El pedido de informes constituye una herramienta constitucional para exigir transparencia, documentación, fundamentos y responsabilidad política. No se trata de obstaculizar reformas, sino de impedir que se avance a ciegas sobre una materia donde los errores se pagan con vidas.

En definitiva, el Poder Ejecutivo Nacional debe explicar si las medidas adoptadas y anunciadas responden a una política integral de seguridad vial o si constituyen decisiones fragmentarias orientadas principalmente por una agenda de desregulación. Debe informar si consultó a las provincias, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Consejo Federal de Seguridad Vial, a organizaciones de víctimas, a especialistas, a universidades, a aseguradoras, a cámaras técnicas y a organismos competentes. Debe remitir los estudios que justifiquen la ampliación de plazos de la VTV/RTO, la apertura del sistema de verificaciones, los cambios en licencias y cualquier eventual flexibilización de exámenes. Debe precisar, además, qué medidas concretas adoptará para compensar o mitigar los riesgos derivados del deterioro de rutas, la falta de obras y la insuficiencia de controles.

La seguridad vial exige Estado presente, evidencia técnica, federalismo real y respeto por las víctimas. No puede construirse sobre frases efectistas ni sobre la idea de que todo control es un obstáculo. Cuando se gobierna en una materia donde están en juego la vida y la integridad física de las personas, la improvisación no es libertad: es abandono.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

**Pablo JULIANO**  
**Mariela COLETTA**  
**Estaban PAULÓN**  
**María Inés ZIGARÁN**