

**ACTA N ° 6**  
Período Legislativo N° 137

En la ciudad de Paraná, Provincia de Entre Ríos, a los 16 días del mes de agosto de 2016, se encuentra reunida la **Comisión de Comunicaciones, Energía, Transporte, Comercio y Asuntos Internacionales** presidida por el Diputado Joaquín LA MADRID. Lo acompañan los Diputados Juan BAHILLO, Gustavo OSUNA, José ARTUSI, Gustavo ZAVALLO, Fuad SOSA, Juan NAVARRO, Esteban VITOR, María del Carmen TOLLER y Alberto ROTMAN. Han sido invitados a participar del encuentro, el Director de la Dirección Provincial de Vialidad, Contador LALLANA y su equipo de colaboradores, el Decano de la U.T.N, Ing. Omar BERARDI y por FETAC (Federación Entrerriana Automotor de Cargas), lo hacen Hermes LUDI y Oscar ROTAR. Con el quórum necesario requerido, se da inicio a la reunión siendo la hora 16:30. Toma la palabra el Presidente para señalar que hay cinco proyectos que ya había abordado la Comisión y se ha pedido opinión por escrito, ahora se van a escuchar las distintas voces de los invitados presentes. Los **Expedientes** a tratar son: **21.112, 21.055, 21.011, 21.939 y 21.111**. En primer término, LALLANA señala que en el tema puntual del transporte forestal no han emitido opinión al respecto. Que ese tipo de gestiones no se manejan dentro de la DPV. Respecto del control de carga, analizaron el proyecto y les pareció bien, si bien han hecho sugerencias en lo que es el control de pesaje. El tema de aplicar la ley nacional de tránsito hoy en la provincia va a ser beneficioso a todo el mundo para evitar accidentes y quienes circulen lo hagan en condiciones óptimas y se proteja el ambiente. Todo lo que se está

haciendo está plasmado en el escrito que van a dejar en la Comisión. LUDI, por su parte, dice que nunca estuvieron en contra de los controles de balanza y entiende que hay normas que se tienen que cumplir, si bien los de las chacras están cumpliendo con la reglamentación. ROTMAN señala que conoce mucha gente que ha fallecido por desprendimiento de palos, por lo que acompaña al Bloque de Cambiemos para que se realice este proyecto de ley y se pongan los lineamientos del transporte forestal. BAHILLO consulta por la autoridad de aplicación y LALLANA responde que ya está regulado. LA MADRID informa que se va a pedir desde diputados un informe a la Dirección de Transporte sobre este proyecto. LUDI le propone incorporar la figura de la asociación ilícita a la persona que carga más de 6000 toneladas. Del equipo de Vialidad aportan que para los postes de acero que cruzan la provincia, la Policía y Vialidad tendrían que operar como autoridad de aplicación. Seguidamente, se analizan los **Expedientes N°s 21.055 y 21.011** referidos a Verificación Técnica Vehicular. El Ing BERARDI expresa que la diferencia entre ambos proyectos, uno originado en el senado y otro en diputados, es quién aplica el control vehicular. En uno, se da la concesión a un intermediario. En este caso la ganancia va al bolsillo del particular que gane la licitación. La Provincia tiene capacidad para implementar este tipo de controles y en poco tiempo estaría cumpliendo su función. Ésto da ganancias y el extra se podría destinar a Educación. De acuerdo a los objetivos de la ley, la creación de una agencia es más conveniente. El Estado puede ser igual o mejor prestador de servicios. Habría que sumarle la posibilidad de controlarse, autoevaluarse y decidir sobre inversiones en el área educativa con fines de mejorar la seguridad vial y el cuidado del medio ambiente. El proyecto de los Diputados

ROMERO y LARA destinaron varios artículos para precisar alcances, funciones y otros aspectos de la denominada Agencia Provincial de Verificaciones Técnicas Vehiculares. Se contempla la auditoría universitaria que se incluye a la UTN, UNER Y Uader. Si bien políticamente es grato repartir, si se trata de una auditoría técnica, las universidades tendrían que acreditar carreras afines. Por ejemplo, si se retirara la UTN, la revisión la haría un contador. Están asesorando a la Municipalidad de Paraná en el tema taxis, remises, transportes escolares y particulares. Son unas 1800 unidades. El Municipio tiene que adaptarse. A priori se está haciendo una especie de licitación y una auditoría de bajo nivel. El objetivo de la ley es mejorar el control vehicular para la seguridad de las personas. Ambos proyectos trabajan en un requisito, el tiempo de gracia es de 4 años a un promedio de 15.000 km por año. Un usuario que compra un 0 km, el primero y el segundo año va a estar subsidiado. La relación de 10.000 o 15.000 km es en las concesionarias. Hay exceso de kilometraje, 80.000 km es excesivo. Está bastante bien justificado el funcionamiento del ente autárquico del proyecto originado en diputados. No queda nada librado al azar. Para BERARDI desde el punto de vista del Estado y sus funciones, el objetivo está cumplido y es más coherente en el proyecto N° 21.055. LALLANA comparte las apreciaciones del Ing. BERARDI. Éste último comenta que la primera verificación la están sacando a los 3 años. En vez de 4 años de gracia, serían 3 años y 45.000 km. TOLLER pregunta cuál sería la ventaja y cuál es el destino de la nueva recaudación. Acota la legisladora que se marca una igualdad y que es el Estado el que está garantizando que ese vehículo pueda transitar y que, dentro de lo normal, no va a dañar a terceros. BERARDI apunta que el costo es para

el Estado y lo recaudado para el ente autárquico. Para TOLLER esa recaudación debe ir al Estado. Es potestad de las Cámaras legislativas determinar el fin de esa recaudación. Plantea dos caminos: va a Rentas Generales o bien que sea coparticipable con el Municipio. Que los municipios sientan el beneficio directo, así la comuna tiene más ingresos, define la diputada. BERARDI remarca que una parte va al sellado, otra parte para la persona que hace el control vehicular y la última parte para la auditoría. BAHILLO manifiesta no ser partidario de que se afecten los recursos. Sí, de garantizar las concesionarias. Comenta que el Ministerio de Gobierno está trabajando en un proyecto. A continuación, se trata el **Expediente N° 20.939** Fiscalización de Cargas. LALLANA habla de los convenios que hay con las municipalidades de Puerto Yerúa y de Ibicuy porque sino sería imposible controlar. Toller agrega que todos los días salen 45.000 kg de carga por noche. Pregunta en forma retórica que pasa cuando el Estado pone plata para hacer una ruta y salen estos kilos de carga. Los que lo sufren son los chicos que van a la escuela y las alcantarillas rotas. Propone una coparticipación para que se comprometan y que se elabore una ley que contemple la instalación de una balanza y se establezca la multa. Dice que en Zárate , el mismo camión que sale de Ibicuy y rompe la ruta, es multado y obligado a dejar la carga. Se está incumpliendo la ley. LALLANA insiste en que hay que buscar una solución, tanto para la parte privada como para la estatal. Resalta que cuando se hace una ruta hay que poner 11 cm 0 12 cm de asfalto , se coloca 7 cm para hacer más km de rutas. La culpa es repartida en cuanto al exceso de peso. ROTAR interroga cuándo se va a controlar una asociación ilícita que construye. BERARDI concluye diciendo que en ambos proyectos el

Estado tiene que invertir dinero. La inversión que tiene que hacer el Estado es muy fuerte con la compra de balanzas. En el control vehicular también se tiene que invertir y es autosustentable. El objetivo es salvar vidas. Sosa refiere a un proyecto presentado respecto del control de cargas dando a la DPV mayor injerencia y a la policía también. Seguidamente se considera el **Expediente N° 21.111** de consorcios camineros. LALLANA manifiesta que han quedado 4 consorcios. El resto de a poco fue desapareciendo . Se dictó la coparticipación de Vialidad y se recibió el 6% del impuesto a la nafta. Hay 850 mil km de camino y un presupuesto de \$ 4.000 millones para repartir entre las 23 provincias. La ley de coparticipación vial va una parte al Tesoro Nacional, otra parte al Fo.Na.Vi (Fondo Nacional de Vivienda), otra al Anses y una última parte a las empresas de pesaje. Solicita que los diputados nacionales que vean la ley y dice que el Estado tiene una Ley de Reformulación al combustible. Pregunta ROTMAN que presupuesto maneja Vialidad. LALLANA responde que \$ 1.100 millones. Más de \$500 millones de coparticipación vial y de impuestos a las ganancias, ingresos brutos \$ 530 millones (2,4 %). Dice que la ley prevé que en un lapso de 7 años pasen de 4.000 millones a 26.000 millones a todos los que nos sacaron la coparticipación vial. VITOR relata que en Uruguay estuvieron hablando del tema caminos y que cuando visita los departamentos de la provincia recibe muchos reclamos. Preferiría un proyecto que sea complementario pero darle un tratamiento estructural. Cree que no hay que echarle la culpa de todo a Vialidad Nacional. Los consorcios camineros en la Llave (Nogoyá) no han recibido ni un peso. Para LALLANA se declara la emergencia hídrica y vial sólo en los papeles. Su equipo señala que el decreto prevé que los vecinos tiene

que aportar el 30% y que el consorcio ha hecho 23.600 km de caminos. El tema de los recursos es lamentable por eso no se pueden dar respuestas. Vialidad tiene que tener recursos genuinos y se tiene que volver a la coparticipación vial para conservar los caminos y hacer nuevas obras. De hecho, todas las obras que se están haciendo son con presupuesto de la Provincia y con créditos tomados por la Provincia. TOLLER remarca que todos los casos de corrupción los controla el vecino. El vecino, a su vez, tiene que comprometerse a fondo. NAVARRO completa acotando que el parque automotor está cada pesado. Para BAHILLO que el tema de los caminos es primordial para la salida de la producción. Siendo la hora 18:45, el Presidente agradece a los presentes la ilustración brindada y da por finalizada la reunión. Conste.