

**COMISIÓN CONJUNTA de COMUNICACIONES y de TRANSPORTE Y OBRAS
PÚBLICAS Y PLANEAMIENTO**

Hora: 11:00.

Expedientes tratados:

Proyecto de Ley N° 27.070: Crear el Régimen de Consorcios Camineros Rurales. (Julia CALLEROS ARRECOUS).

Proyecto de Ley N° 25.904: Crear el Régimen de Consorcios camineros. (Néstor LOGGIO m/c).

Proyecto de Ley N° 24.890: Consorcios Camineros. (Esteban VITOR m/c).

a. Ideas principales:

I. Se encuentran presentes: Andrea ZOFF Presidenta de la Comisión de Comunicaciones y Transporte y Noelia TABORDA, Presidenta de la Comisión de Obras Públicas y Planeamiento y las Sras. Legisladoras y Sres. Legisladores: J. José BAHILLO, Liliana SALINAS, Silvia MORENO, Érica VÁZQUEZ, Susana PÉREZ, Bruno SARUBI, Rubén RASTELLI, Fabián ROGEL, María Elena ROMERO, Débora TODONI, Carola LANER, Laura STRATTA. Asimismo se encuentran presentes como invitados: Julia CALLEROS ARRECOUS. Diputada (autora); Esteban VITOR, Diputado m. c. (autor); Alfredo BEL. Sub administrador de la Dirección Provincial de Vialidad y Juan Carlos LALLANA, Secretario General de Soever y de Fatvial.

II. La Presidenta de la Comisión de Obras Públicas y Planeamiento, Noelia TABORDA, da comienzo a la reunión una vez conformado el cuórum reglamentario y abre nuevamente el debate de los temas agendados en relación a Consorcios Camineros, con presencia de invitados. ZOFF, Presidenta de la Comisión de Comunicaciones y Transporte informa que previamente, hubo tres reuniones de Comisión, donde se trabajó los proyectos con los autores y que la propuesta de unificación compartida en borrador contiene modificaciones. Seguidamente enfatiza: “el tema ya tiene un proceso previo, pero tenemos que tener en cuenta que incorporan cuestiones nuevas”.

III. LALLANA, manifiesta que es la tercera vez que asiste y con la misma opinión. No está conforme con la propuestas presentadas. A grandes rasgos, sostiene es mas de lo mismo desde el año 1986, con el Gobierno de Montiel, experiencia que duró 6 meses y en el año 1993 con el intento privatista del Presidente Menem; agrega que estos proyectos siguen la misma tesitura, se transfiere

dinero publico al privado sin reglamentación. Faltan conceptos claros. Vialidad tiene problemas que no son de hoy. Es central el tema presupuestario; si bien se destinó a fondos viales el 50% del impuesto inmobiliario y rural y también mejoró el importe del impuesto a los combustibles; los gobernadores a través de un proyecto, eliminan los fondos específicos a Vialidad, no hay seguridad del destino a rutas, caminos, consocios, se debe conseguir la especificidad en los fondos coparticipables. Sostiene que se debe desburocratizar la gestión de vialidad, con devolución del presupuesto, se requieren motoniveladoras y otras maquinarias.

IV. CALLEROS ARRECOUS, expresa que su iniciativa surgió a raíz de la necesidad y urgencia que viene desde la ruralidad. En el medio está la necesidad de la gente y que es muy importante, afirma que conoce el tema de cerca y los caminos intransitables que sirven a la producción, educación y la salud de los habitantes que necesitan continúen viviendo en ese lugar. Se trata de dignificar la población rural, es un pedido de todos y del cual asumió un compromiso.

V. BAHILLO, mociona que expongan los invitados por turno y que se les haga las consultas por parte de los legisladores, evitando dialogar entre sí y luego se trabaje el proyecto por los miembros de la Comisión.

VI. SARUBI consulta a los representantes gremiales porqué no están de acuerdo, que objeciones específicas tienen.

VII. REYES, quien acompaña al representante gremial, expresa que no están de acuerdo con la lógica de transferencia de funciones y de presupuesto, con las posibilidades de intervenir. Entiende que no se protege el trabajo público, deben realizar trabajos sin convenios específicos; el proyecto excluye al trabajador vial, existe riesgo a la fuente laboral, es una privatización progresiva y fragmentada. Dejarán una propuesta superadora, que contiene la estabilidad del trabajador vial y otros aspectos. Seguidamente la capacidad técnica del Estado también se va a ver afectada con las propuestas. El gran problema del sistema vial argentino, viene desde el año 1930/1932, es una institución de tantos años pero carece del Fondo Vial específico. Las provincias reciben 60% de la parte que les corresponde en el impuesto a los combustibles y luego se divide en varios sectores, entre ellos el Fondo Provincial de Infraestructura Pública. **LALLANA**, refiere a cuestiones presupuestarias históricas e indica que desde Fatvial han presentado dos proyectos para modificar el impuesto a los combustibles, ya que el acuerdo de gobernadores favorece a las provincias mas

grandes. Las que tienen menor densidad de población, kilómetros y gasto de combustible, reciben migajas.

VIII. VITOR, a su turno, expresa que viene trabajando desde el año 2016 en el tema, y considera que todo lo que se pueda hacer, es poco. Esa la premisa para comenzar el acuerdo. La red vial provincial tiene 28.000 km de los cuales 1800 km son pavimentados. Los Consorcios son una herramienta más, que no van a dar solución cabal pero sí necesaria. La cooperación público-privada es fundamental, teniendo en cuenta los suelos, cursos de agua y geografía general de la Provincia que hacen una experiencia distinta a la de Córdoba y Chaco. Asegura que las propuestas no están en contra de los trabajadores, quienes tienen derechos adquiridos, hay una legisladora de las que promovió la iniciativa que viene del campo gremial y son muchos entrerrianos que tienen su actividad sobre terrenos rurales. Pone de manifiesto que las propuestas vienen de distintos sectores políticos que han podido ponerse de acuerdo.

IX. ROGEL, asegura que el derecho de los trabajadores está garantizado Constitucionalmente en la Provincia, donde ha defendido la legalidad y los derechos que poseen.

X. BEL, se pone a disposición por la iniciativa que se viene trabajando desde la gestión legislativa del invitado presente Esteban VITOR (Diputado m.c.). Los consorcios ya tienen trayectoria en la provincia, muchos quedaron en el camino por falta de respuesta y condiciones mínimas para las organizaciones voluntarias. La responsabilidad de Vialidad es tener una ley, para poder llegar en tiempo y forma al sacrificio que realiza la gente en mantener los caminos. Los convenios de pago tienen atraso para regularizar los certificados. Los consorcios soportan los atrasos, se hacen cargo transitoriamente de los inconvenientes. Hay diez convenios firmados y se han conformado tres consorcios nuevos, la expectativa es conformar unos 18 y cubrir más kilómetros y llevar adelante plazos más razonables. Los Consorcios son asociaciones sin fines de lucro, para mantener los caminos, no es una empresa de construcción, intentan salir del marco de la Ley de Obras Públicas.

XI. REYES y LALLANA comparten que el problema es el atraso en el desembolso. El tema diario es adquirir insumos y maquinarias de trabajo. La contaduría, al auditar y autorizar muchas veces se exceden en sus funciones y llevan a las demoras en prestar servicios. Proponen trabajar en la modificación de la LP 5140.

XII. LANER afirma es una realidad que por años no se ha podido revertir, hay una discusión futura, mas amplia que este proyecto, pero comparte con los autores de las iniciativas que constituye una herramienta mas para dar respuesta a una situación de emergencia que no se puede dilatar.

XIII. ZOFF, consulta que diferencia tiene este proyecto que fue compartido, respecto a la función de los consorcios. BEL responde que no estaría subordinado a la Ley de Obras Públicas. ZOFF expresa que es un tema central, el eje que lo distingue lo que se venia trabajando. BEL explica que se prevé un convenio con consorcios para mantenimiento de caminos, con presupuesto asignado con una fórmula que tiene distintos componentes. Vialidad como autoridad de aplicación lo evaluó y determina si corresponde o no. Si se incluye en la Ley de Obras Públicas, tiene que emitir un certificado con todo el proceso que conlleva. La expectativa es cambiar el esquema, implementar un sistema de pagos trimestrales para aumentar la cantidad de consorcios.

XIV. PEREZ, manifiesta que como conclusiones en general, la urgencia está marcada, esta gestión entró con la urgencia. Mas allá de las experiencias de cada uno en su territorio, la ventaja es que los consorcios estarán a cargo de los vecinos que conocen los peligros inminentes; no tiene fines de lucro. El atraso de pago muestra la voluntad de trabajar y mejorar sin ánimo de lucro.

XV. BAHILLO comparte con sus pares que la problemática es compleja, diversa y que no se puede frustrar una vez mas. Parte de la solución son los consorcios y las comunas rurales, que tienen mucho compromiso. Los consorcios funcionan conforme al Decreto 1661 del año 90, con bases en la época del 70, que brindan el marco normativo por el cual funcionan. El proyecto si bien es complejo, simplifica el funcionamiento. El problema de los consorcistas es el problema de remisión de fondos. Mas allá de las mejoras en la normativa, el inconveniente no está contemplado. Seguidamente consulta que ley se aplica en lugar de la Ley de Obras Públicas, porque no está en la normativa. Debaten con BEL y se suman STRATTA y ZOFF, asegurando que no puede ser discrecional la interpretación de que norma debe regir la ejecución de fondos. Los legisladores proponen escuchar a los consorcistas y organismos de control. BEL expresa que no se está promocionando la conformación de consorcios, sino trabajar y mejorar con los que están funcionando.

XVI. SARUBI, argumenta que es algo complementario, mejorar la figura para atender a la necesidad de los caminos rurales, dar menos burocracia a la resolución de inconvenientes, se podría mejorar la redacción.

XVII. STRATTA, considera fundamental el rol del Estado y también la articulación público privada, rescata la figura de los consocios y su funcionamiento, es reconocer lo que sucede en la práctica. No está claro que tipo de herramienta es, que figura jurídica se quiere instrumentar, cual es el procedimiento, y afirma que la subejecución sigue existiendo. Propone establecer reglas de juego claras en la relación entre consocios y Vialidad, evitar susceptibilidades respecto del capital humano y ver como exceptuar la Ley de Obras Públicas.

XVIII. BEL expresa que presupuesto anual está definido para cada consorcio, si bien dependen del tiempo de ejecución. La fuente impositiva está cubierta y garantizada por el Fondo de Desarrollo Vial. Comparte que se debe plantear claramente el encuadre, si hay alternativas para dar solución, están abiertos.

XIX. MORENO, coincide en la necesidad de buscar herramientas, para corregir el estado de los caminos. Comparte que hay que subsanar la figura legal, las demoras en auditorías, sin vulnerar la transparencia y libre concurrencia para contratar. No puede hacerse por compra directa. ZOFF, añade que la Ley de Obras Públicas es concreta sobre el procedimiento.

XX. Continúa el intercambio entre los legisladores. TODONI, y BEL dialogan sobre el sistema de anticipos. ZOFF sostiene que el anticipo de fondos contra una prestación futura y consulta como se garantiza el cumplimiento TODONI, por su parte considera que el consorcio necesita permanentemente de esos fondos, es un pago a cuentas, no un anticipo realmente, es un servicio, no una obra. SARUBI, ZOFF y STRATTA debaten sobre la responsabilidad de quien debe firmar los anticipos como funcionario. SARUBI propone escuchar a los consorcistas y a la Contaduría, dar garantía al funcionario que firma y también eficiencia al mecanismo. ZOFF consulta si es mantenimiento u abarca obras. BEL, afirma que sí tiene que contemplar obras básicas.

XXI. BAHILLO informa que presentó un proyecto distinto, que contempla creación de fideicomiso en el que considera que hay que tener en cuenta el exceso hídrico, el consorcio debería tener competencia para el manejo de cuencas. STRATTA, propone trabajar en los controles sin caer en la discrecionalidad.

XXII. VITOR, afirma que hay que buscar la solución a los problemas operativos. CALLEROS ARRECOUS, dice tiene una sugerencias para enviar y cerrar algunas cuestiones.

XXIII. TABORDA, dando cierre al debate comunica que se continuará el trabajo fuera de la comisión con las sugerencias propuestas y se convoca a nueva reunión para el martes de la semana proxima sin invitados. Siendo las 13 horas se da por finalizada.