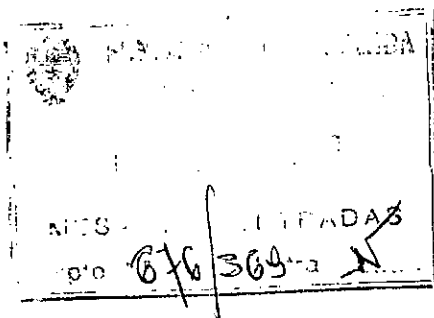


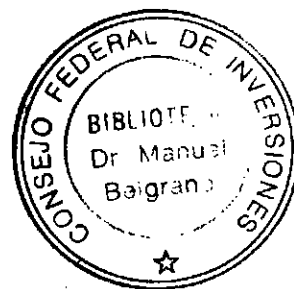
0/2.48
N26

42977

MARCO LEGAL PARA APLICACION DEL
PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.



INFORME FINAL



CONTENIDO ESENCIAL DEL ESTUDIO

En síntesis, SUMAR RECURSOS, REDUCIR GASTOS Y SINCERARNOS EN MATERIA DE RECAUDACION, son los principales objetivos que tuve en la mira desde el primer momento que inicie los estudios que me encomendaron.

Básicamente, las modificaciones propuestas con el fin de alcanzar los objetivos citados, se concentran en tres capítulos del anteproyecto modificatorio de la Ley Provincial de Vialidad N° 3.485 FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD, CONTRIBUCION POR MEJORAS Y CONCESIONES.

A) SUMAR RECURSOS.

1) Coparticipación sobre el impuesto a los combustibles.

Se elimina la clasificación de Fondo I y Fondo II en razón de tratarse de una copia textual de lo que disponía la Ley 16.657, actualmente derogada.

Entonces, ante esta realidad, simplifico la redacción referida a la aplicación del total de recursos, diciendo que el FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD atenderá el financiamiento del Presupuesto de Gastos y del Plan de Trabajos Públicos, aprobados para la D.P.V.

En la ley vigente se hace la clasificación de Plan de Obras de Coparticipación Federal, Plan de Obras Provinciales y Presupuestos de Gastos y los ingresos también son imputados para cada concepto, siguiendo el dictado de la norma derogada.

Estudiando las posibilidades del autofinanciamiento de la Repartición, amparado por un marco legal existente y aplicando asesoramiento y criterios llevados a la práctica y verificados en otras provincias, incorporo en la ley, como recurso propio de Vialidad, los fondos que recibe la Provincia "con afectación a obras de infraestructura eléctrica y/u obras públicas".

Esto significaría, para el Cuadro de Recursos de Vialidad, un incremento de aproximadamente \$ 9.000.000 y, consecuentemente, Tesorería General de la provincia, quedaría liberada de los libramientos para pago de nómina de la repartición.

2.) Aporte de la Administración Central.

La ley vigente dice textualmente. "El aporte de la Provincia, equivalente **por lo menos** al 5% (cinco por ciento) del importe total de los recursos de **rentas generales** que se perciben en cada ejercicio".

La modificación propuesta, establece que el Aporte de la Administración Central se determinará por diferencia, entre el total de erogaciones, con el total de recursos presupuestados, que integran el FONDO.

Por ejemplo: sobre un presupuesto total aprobado para Vialidad (gastos y plan de trabajos públicos) de \$ 29.000.000, se determinará el aporte de la siguiente forma:

Total Presupuestado	\$ 29.000.000
- Fondos Nacionales	" 23.000.000
Ley 23966 – Art. 19 Inc.a)	\$ 14.000.000
Ley 23966 – Art. 19 Inc. b)	" <u>9.000.000</u>
- Recursos Propios	" 4.000.000
Contrib. Por Mejoras	\$ 3.500.000
Vta. de Pliegos y Vs.	" <u>500.000</u> _____
APORTE DE LA ADMINIST. CENTRAL	\$ 2.000.000

Este aporte no está relacionado al pago de sueldos, es decir, puede concretarse en cualquier momento, durante el ejercicio, además, en el peor de los casos, no deberá superar el 5% de la efectiva recaudación que ingresa a la D.G.R. de la Pcia. en el ejercicio, o sea, no **es sobre rentas generales**, ni tampoco **como mínimo un 5%**. Diferencias fundamentales con respecto al actual texto.

3.) Contribución por Mejoras.

En realidad, lo único que se debe hacer para mejorar la recaudación por este concepto, es la aplicación de medidas administrativas, como actualización de padrones de contribuyentes, determinación de la deuda de cada uno, comunicación con ellos, visitas, aclaraciones, informes, etc. es decir, aplicar una política de interés en obtener el recurso, hoy totalmente descuidado, aunque ésta clara y minuciosamente establecido en la actual Ley.

Yo propongo una sola modificación en este Capítulo y que está dirigida a facilitarle el pago al contribuyente, todas las demás disposiciones se mantienen.

Tal cual está la Ley, estimo que los ingresos deben alcanzar los \$ 3.600.000 anuales.

Para nuestra Vialidad, este recurso, hoy, no existe.

B) REDUCIR GASTOS

Con esta finalidad incorporo en el anteproyecto modificatorio, el capítulo sobre CONCESIONES.

Esta, considero, es una importante herramienta de la que dispondría la Repartición en su propia Ley, que le permitiría hacer importantes economías en su presupuesto.

Con esta ampliación, también estamos dando respuesta afirmativa a las disposiciones del Pacto Federal y de la Ley de Reforma del Estado.

C) SINCERARNOS EN MATERIA RECAUDACION.

Los 21 recursos que actualmente figuran en la Ley, quedaron reducidos solamente a 15, los otros 6 fueron retirados del listado por tratarse de conceptos derogados o anacrónicos y sin consistencia legal para la aplicación.

De todos modos, no son mas de 5 o 6 los recursos regulares que financian el presupuesto de Vialidad, los otros son circunstanciales o simplemente están previstos para oportunidades especiales.

D) OTRAS CORRECCIONES AL TEXTO.

Están referidas a moneda, banco, citas de leyes ya derogadas y monto de multas, que con el paso del tiempo (desde 1967) quedaron desactualizadas.

ANTEPROYECTO MODIFICATORIO
DE LA LEY PROVINCIAL DE VIALIDAD

Nro. 3.485

CAPITULO I - Denominación y objeto.

ARTICULO 1: La Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán constituirá una entidad autárquica del derecho público, con capacidad para actuar privada y públicamente, conforme a las disposiciones de la presente Ley y a lo que establezcan las leyes generales de la Provincia y las especiales que afecten su funcionamiento.

Tendrá a su cargo todo lo referente a la obra vial provincial y a la celebración y ampliación de convenios sobre vialidad con reparticiones de otras jurisdicciones, quedando facultada para celebrar toda clase de contratos que se relacionen con su finalidad.

ARTICULO 2: La Dirección Provincial de Vialidad funcionará dentro de las normas que establece la presente Ley. El poder ejecutivo podrá intervenirla cuando las exigencias del buen servicio lo hicieren indispensable. La intervención tendrá carácter transitorio y cesará cuando hayan desaparecido los motivos que la determinaron.

ARTICULO 3: Se entenderá por obra vial a los efectos de esta Ley.

- a.) Estudio, proyecto, trazado, construcción, mejoramiento, reconstrucción y conservación de vías de comunicación carreteras y de obras anexas y complementarias, alquiler, compra, o construcción de los locales o inmuebles necesarios para el desarrollo de la labor

de la repartición, arbolado de rutas, como así las adquisiciones de materiales, materia prima, máquinas, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo necesarios.

- b.) Adquisición de las tierras a utilizarse en apertura, ensanches y rectificaciones de rutas, extracción de suelos y materiales para caminos, y la de zonas adyacentes a las rutas destinadas a la instalación de campamentos camineros, o la formación de parques y lugares adecuados para descanso público .

ARTICULO 4: Para los fines de la presente Ley los caminos dentro del territorio de la provincia se denominarán:

- a.) Nacionales: Los que formen parte de la red vial nacional o en adelante sean incluidos en ella.
- b.) Provinciales: Los que integran la red vial provincial de vialidad establecida por la Dirección Provincial de Vialidad comprendiendo una red primaria o de coparticipación federal y una red secundaria que complementará la anterior.
- c.) Municipales o Comunales: Los no comprendidos en las denominaciones anteriores.

ARTICULO 5: La Dirección Provincial de Vialidad ejecutará obras en los caminos provinciales, y en los nacionales cuando así se conviniera. En los caminos municipales y comunales podrá ejecutarlas con arreglo al sistema de coparticipación provincial o de consorcios establecidos en el Capítulo VI de la presente Ley.

ARTICULO 6: La Dirección Provincial de Vialidad efectuará periódicamente un estudio general de las necesidades viales de la provincia y presentará los

planes resultantes, los que serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo. Este se expedirá al respecto dentro de los cuarenta y cinco días (45) días y transcurrido dicho lapso sin pronunciamiento se darán por aprobados. En el caso que merecieran observación irá nuevamente a la Dirección Provincial de Vialidad, quien deberá expedirse en el termino de diez (10) días, corriendo un plazo de treinta (30) días desde la fecha en que someta nuevamente el plan a consideración del Poder Ejecutivo para que este se expida en definitiva.

ARTICULO 7: Declárase a la Provincia de Tucumán, acogida con retroactividad al 31 de marzo de 1967, a los beneficios de la coparticipación federal, instituida por el Decreto Ley Nro. 505/58 y demás leyes que rigen en la materia, cuyas condiciones se aceptan como base de convenio entre la Provincia y la Nación.

CAPITULO II –REGIMEN ADMINISTRATIVO

ADMINISTRADOR

SECRETARIO DE OBRAS - SECRETARIO DE ECONOMIA

ARTICULO 8°: La Dirección Provincial de Vialidad será dirigida, administrada, y representada legalmente por un Administrador, que será designado por el Poder Ejecutivo. El administrador deberá ser argentino, profesional de la rama de Ingeniería civil o con especialidad en vías de comunicación. Durará cuatro años en sus funciones y podrá ser reelecto. Su remuneración será la que fije el presupuesto anual de la Repartición.

ARTICULO 9°: Un Secretario de Obras y un Secretario de Economía serán designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Administrador, reservándose el derecho de rechazarlos; los mismos tendrán la dirección y contralor de las actividades que realicen los organismos y dependencias que a ellos se subordinen: De Secretaría de Obras dependerán los siguientes Departamentos : Estudios y Proyectos; Construcciones ; Conservación y Obras por Administración. De Secretaría de Economía dependerán los siguientes Departamentos: Planeamiento y Programación; Talleres, Almacenes y Transporte; Contaduría; Mayores Costos y la División Personal. Los secretarios serán ejecutores de las decisiones del Administrador y responsables del correcto funcionamiento de los Departamentos y/o Divisiones que de ellos dependan. En caso de ausencia, impedimento o vacancia,

reemplazarán al Administrador el Secretario de Obras o el Secretario de Economía, en este orden.

Los secretarios percibirán la remuneración que establezca el Presupuesto de la Repartición, sin derecho a mayor remuneración en los casos de reemplazo del Administrador, salvo el presupuesto de vacancia.

Los Secretarios se reemplazarán unos con otros.

ARTICULO 10º: Sin perjuicio de las funciones que le sean encomendadas por otras disposiciones legales, el Administrador tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) - Administrar el Fondo Provincial de Vialidad y los bienes e instalaciones pertenecientes a la Repartición, en las condiciones establecidas por el Código Civil, y con las responsabilidades que él determine, pudiendo representarla en juicio como demandante o demandada, transar y celebrar arreglos judiciales o extrajudiciales.
- b) – Representar a la Repartición en todos los actos y contratos en que sea parte, ya sea personalmente o por mandatarios. La representación podrá delegarla en cualquiera de los Secretarios cuando lo estime conveniente.
- c) – Llevar el inventario general de todos los valores y bienes pertenecientes a la Repartición, ajustándose a las disposiciones que en materia de patrimonio rigen en la Provincia, y tener los fondos depositados en el Banco del Tucumán , no pudiendo convertir su efectivo en valores. El inventario general, que se actualizará anualmente, deberá ser establecido cada vez que se haga cargo de la Repartición un nuevo Administrador.

d) – Preparar el presupuesto anual de gastos y cálculos de recursos, y el plan de obras viales, los que serán elevados al Poder Ejecutivo por el conducto que corresponda a los fines de su aprobación y sanción legal.

e) – Establecer el sistema de caminos integrantes de la red provincial de Vialidad y sus sucesivas modificaciones, como también los planes periódicos de obras e inversiones, sometiendo estos planes a la aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 6°.

f) - Disponer, conforme a las leyes vigentes, la enajenación de los materiales, repuestos, equipos, automotores, herramientas e implementos que se consideren fuera de uso.

g) – Organizar los servicios de la Repartición, reglamentar su funcionamiento interno y el de las Secretarías de Obras y de Economía.

h) – Nombrar, ascender y remover el personal de la Repartición. Las remociones del personal permanente solo podrá disponerlas con causa justificada previo sumario administrativo. Las vacantes que no se provean por ascensos serán cubiertas preferentemente por concurso. Establecerá el régimen escalafonario para el personal y podrá acordar a éste otras asignaciones o beneficios, siempre que la norma presupuestaria o cuentas especiales determinen la existencia de los créditos al efecto.

i) - Aceptar donaciones y legados, celebrar contratos de compraventa, de permutas y locaciones de bienes muebles e inmuebles y fijar el régimen de utilización y enajenación de sobrantes en terrenos adquiridos por la Repartición.

j) – Realizar mediante resolución fundada, licitaciones o concursos de precios y celebrar contratos para la ejecución de obras y adquisición o arrendamientos de equipos, materiales, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo, así como de toda la mercadería de uso y consumo propio de la Repartición, de conformidad con las leyes de contabilidad y de obras públicas, según el caso, sustituyéndose al Poder Ejecutivo en todas las facultades que le acuerden estas leyes.

Como norma general las obras o trabajos se realizarán por contrato, sin perjuicio de recurrirse a la ejecución directa u otra forma, cuando los motivos de conveniencia así lo aconsejen. Asimismo, cuando fuere conveniente, podrá contratar la realización de estudios, proyectos y asesoramientos.

k) – Entender directamente con la Dirección Nacional de Vialidad en toda lo concerniente a las relaciones entre ambas Reparticiones, y celebrar con aquella o con los organismos viales de otras provincias los convenios necesarios para el mejor desenvolvimiento combinado de las entidades y de su labor en lo que ésta tenga de conexo.

l) – Elevar anualmente al Poder Ejecutivo una Memoria de la labor desarrollada.

m) – Fomentar el perfeccionamiento del personal técnico, ya sea destacándolo a otros centros con fines de estudios, o auspiciando concursos o conferencias, o tomado cualquier otra iniciativa al respecto, autorizando la erogación correspondiente.

n) – Aplicar las penalidades por contravenciones a la presente ley, y aceptar los acogimientos que se le sometán.

ñ) – Autorizar el movimiento de fondos y firmar contratos, órdenes de pago, comunicaciones oficiales, escrituras y todo documento que requiera su intervención, acompañado de la firma del Secretario de Economía.

o) – Conceder licencias al personal de acuerdo con normas vigentes.

p) – Presidir el Consejo Técnico.

q) – Establecer cualquier medida, régimen o reglamentación que considere conveniente para el mejor desenvolvimiento de la Repartición.

ARTICULO 11º: Las decisiones del Administrador de la Dirección Provincial de Vialidad, salvo los supuestos previstos expresamente en esta ley, solo podrán ser susceptibles de contralor de legitimidad por el Poder Ejecutivo. El recurso correspondiente deberá ser interpuesto por ante el Administrador dentro de las veinticuatro horas de notificada la decisión y, previo dictamen de Asesoría Letrada, se elevarán las actuaciones al Poder Ejecutivo, dentro de las cuarenta y ocho horas, por el conducto que correspondiere.

INGENIERO JEFE

ARTICULO 12°: El ingeniero jefe será designado por el Administrador, preferentemente de entre el personal de carrera de la Repartición. Será removido por el Poder Ejecutivo a propuesta debidamente fundada del Administrador.

Sus atribuciones y deberes son:

a)– Proyectar la organización de los servicios correspondientes a la faz técnica de la Repartición.

b)– Preparar y someter a resolución del Administrador los estudios económicos y técnicos que sirven de base para proyectar los planes periódicos de construcción de caminos y sus ampliaciones sucesivas.

Propondrá el orden de preferencia fundado en aquellos estudios.

c) – Ejecutar las disposiciones del Administrador que le competen, siendo responsable, ante él, de la marcha de la Dirección técnica y de los trabajos que se efectúan directa o indirectamente bajo su contralor, debiendo informar al respecto.

d) – Formar parte del Consejo Técnico y presidirlo en caso de ausencia del Administrador.

e) – Asesorar al Administrador en todos los nombramientos, ascensos o remociones del personal técnico de la Repartición.

f) – Ejercer la Administración de la Repartición en caso de acefalía.

CONSEJO TECNICO

ARTICULO 13°: El Consejo Técnico estará formado por los jefes de las dependencias principales de la Dirección Provincial de Vialidad, según lo

establezca la Reglamentación que dicte el Administrador, con el fin de deliberar sobre los asuntos de la Repartición .

CONTABILIDAD

ARTICULO 14°: Para la Dirección Provincial de Vialidad serán de aplicación las leyes de contabilidad y obras públicas y sus respectivas reglamentaciones, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente.

CAPITULO III

FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD

ARTICULO 15°: Créase un Fondo Provincial de Vialidad destinado exclusivamente al estudio, trazado, compra, expropiación de los terrenos, inmuebles y yacimientos necesarios, construcción, mejoramiento, reparación , reconstrucción y conservación de caminos, obras anexas y las conducentes al cumplimiento de esta Ley y al pago de los servicios, adquisición y gastos administrativos necesarios para las mismas.

ARTICULO 16°: El Fondo Provincial de Vialidad atenderá el Presupuesto de Gastos y Plan de Trabajos Públicos aprobados para la D.P.V. y se integrará con los siguientes recursos:

- a) Los que le corresponden a la Repartición por la distribución de fondos de Coparticipación Vial Federal provenientes del impuesto a los combustibles conforme con la legislación y convenios vigentes: Ley Nacional N° 23966 – Art. 19 Inc. a) , e Inc. b) y normas legales complementarias.

- b) La recaudación de Contribución por Mejoras aplicada a las propiedades rurales y urbanas beneficiadas por las obras viales, cualquiera fuere la entidad que las constituya sin distinción de origen de los fondos empleados y conforme lo establece el Capítulo IV de esta Ley.
- c) Remesas de la Administración Central. El Aporte del Tesoro Provincial se determinará por diferencia, entre el total del presupuesto de Gastos más Trabajos Públicos, menos la suma de todos los otros recursos previstos en este Artículo, que integran el FONDO. El importe resultante no deberá ser superior al 5% (cinco por ciento) de la recaudación que ingresa a la Dirección General de Rentas de la Provincia en cada ejercicio.
- d) – Los aportes que se fijen por Leyes especiales destinados a obras viales.
- e) – El uso del crédito que autorice el Poder Ejecutivo.
- f) – El importe de donaciones, legados o aportes particulares.
- g) – El producido de la locación o venta de inmuebles que fuesen innecesarios a la Repartición, y de las fracciones sobrantes que resultaren de la adquisición de terrenos para la construcción de caminos, o de las mejoras no utilizadas que tuvieren dichos terrenos.
- h) – El producido de la venta, transferencia y alquiler de equipos o implementos a contratistas y el de enajenación de los materiales, repuestos, equipos o automotores, herramientas, enseres e implementos que se consideren en desuso.

- i) – Las multas por incumplimiento de contratos, por cierres indebidos de caminos, y por infracciones a los reglamentos de tránsito, siempre que estas ultimas no tuvieran un destino especial, así como los intereses por sumas acreedoras.
- j) – Los ingresos producidos por las ventas de planos y pliegos de condiciones viales.
- k) – Los aportes de las Municipalidades, Comunas y/o vecinos en los casos de consorcios.
- l)- El producido de la negociación de título que se autorice a emitir para obras de vialidad.
- m) – El producido del derecho de peaje, establecido en el Artículo 18°.
- n)- El producido de las concesiones a título oneroso Art. 39 Inc. a)
- o)- Los derechos de prestación de servicios, o cualquier otro ingreso que no este expresamente contemplado.

ARTICULO 17: Todos los ingresos previstos en el articulo anterior, serán calculados anualmente e integrarán el cuadro de Recursos para financiamiento del presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad y constituirán el FONDO, cuyo origen y aplicación se establece en los artículos 15 y 16 de la presente Ley.

ARTICULO 18: Autorizase la aplicación de peaje. A tal efecto el Poder Ejecutivo fijará tarifa y reglamentará, en cada caso, la aplicación de este derecho.

ARTICULO 19: Los fondos provenientes de los recursos mencionados en los artículos anteriores que no fueran recaudados directamente por Vialidad serán

depositados o transferidos por los distintos agentes de percepción a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad, en la cuenta Fondo Provincial de Vialidad, en el banco que la repartición indique en cada caso. Tales agentes de percepción son responsables de la retención o destino indebido de dichos fondos.

ARTICULO 20: El recurso fijado en el Inc. c) del Art. 16, Remesas de la Administración Central, será percibido por Vialidad mediante entregas parciales, a través de libramientos, cuyos montos individuales no superarán el importe neto a pagar de la planilla de Sueldos y Jornales de un mes normal de la repartición.

ARTICULO 21: El Poder Ejecutivo queda autorizado para emitir, a propuesta de la Dirección Provincial de Vialidad, Títulos de deuda interna que se denominarán Bonos de Vialidad de la Provincia de Tucumán, con destino a la construcción de caminos, expropiaciones y demás obras que fueran necesarias para la realización de los planos que se elaboren y aprueben. El monto de cada emisión de estos bonos será determinado por el Poder Ejecutivo. Podrán darse en pago de las obras realizadas, al tipo de interés y forma de amortización que en cada caso fije el mismo y serán servidos con los recursos del Fondo Provincial de Vialidad.

CAPITULO IV

DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS

ARTICULO 22: Todas las propiedades ubicadas hasta los tres kilómetros en zonas rurales o un kilometro en zonas suburbanas, a ambos lados de los caminos pavimentados o de superficie rodante mejorada, abonarán en concepto de contribución por mejoras, el 40% (cuarenta por ciento) del costo de la obra vial, incluyendo los gastos de estudio, proyecto y fiscalización.

ARTICULO 23: A los efectos de establecer las superficies definidas en el Art. Anterior, el ancho de las fajas marginales se dividirá en tres partes, correspondiendo a las zonas rurales fajas parciales de un kilometro de ancho y en las suburbanas de 334 metros la primera y las dos subsiguientes de 333 metros cada una.

ARTICULO 24: La proporción de la contribución por mejoras a cargo de los inmuebles comprendidos en los artículos precedentes, se distribuirá como sigue:

El 50% (cincuenta por ciento) a cargo de los propietarios de la primera faja, o sea la adyacente al camino; el 30% (treinta por ciento) a cargo de los propietarios de la segunda faja; el 20% (veinte por ciento) a cargo de los propietarios de la tercera faja.

ARTICULO 25: Las propiedades abonarán a prorratio y según fajas a tanto por hectárea o fracción las partes que le correspondan, no pudiendo la contribución por mejoras exceder, en ningún caso, del 25% (veinticinco por ciento) del valor de la propiedad afectada tomando como base la evaluación fiscal.

Dicha contribución se cobrará en cuotas, a propuesta del contribuyente . Cada cuota anual puede ser pagada a su vez hasta en 10 sub-cuotas. Si el contribuyente optara por una cuota anual esta no podrá ser inferior a la 1/10 parte del total de la suma determinada por la D.P.V como monto de la contribución, con la base de un interés anual del 5% (cinco por ciento), de manera que dicho monto quede cancelado en un término de diez años contados desde los sesenta días en que el camino o parte de él quede librado al servicio público.

El contribuyente que efectuar el pago al contado gozará de un descuento del 10% (diez por ciento).

ARTICULO 26: Quedan eximidos del pago de contribución de mejoras las propiedades comprendidas en las fajas afectadas que no pudieran aprovechar el camino construido, por vías férreas sin paso a nivel, cauces de aguas o algún otro accidente topográfico que no permita el libre acceso al camino en recorrido menor de tres kilómetros, a partir de la esquina más próxima a la propiedad.

Si posteriormente la construcción de obras públicas o cualquier otra causa modificaren estas circunstancias, la contribución por mejoras será hecha efectiva siguiendo las normas anteriores.

ARTICULO 27: Dentro de los radios urbanos, la contribución por mejoras estará a cargo de las propiedades con frente al camino. El mayor valor adquirido por las propiedades beneficiadas se fija en el 15% (quince por ciento) de su evaluación fiscal.

La contribución por mejoras se fija en el 80% (ochenta por ciento) del mayor valor así determinado. En ningún caso la contribución por mejora de cada

propiedad podrá exceder del 40% (cuarenta por ciento), del importe total de la porción de camino situada a su frente. El prorrateo para el pago se hará proporcional a su longitud del frente de cada propiedad.

ARTICULO 28: Están exceptuados del pago de contribución por mejoras única y exclusivamente los bienes públicos, los edificios y terrenos de propiedad nacional, provincial o comunal, los templos, los pertenecientes a los consejos de educación de la Nación o Provincial y los establecimientos hospitalarios públicos o privados pertenecientes a sociedades con personería jurídica, mientras estén destinados expresamente a instrucción o beneficencia pública. En los casos de consorcios se deducirá de la contribución de obras el aporte de los vecinos al fondo del consorcio.

ARTICULO 29: En el caso de posibles superposiciones, presentes o futuras, de zonas, como resultado de esquina o de la construcción de nuevos pavimentos, la contribución que corresponda por el ultimo camino solo será efectivizada por el propietario en el 25% (veinticinco por ciento) de lo que le correspondería contribuir si no se presentase dicha superposición.

ARTICULO 30: Ningún escribano público podrá extender escrituras traslativas de dominio ni aceptar la constitución de derechos reales sobre propiedades afectadas por este gravámen si este pago no estuviese rigurosamente al día.

ARTICULO 31: La recaudación y fiscalización de los tributos y sus accesorios (multas penales y no penales) que constituyan al Fondo Provincial de Vialidad, estará a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad. Las ejecuciones judiciales se regirán por las normas pertinentes del Código Tributario. La Dirección Provincial de Vialidad será la autoridad de aplicación en los términos con las facultades, procedimientos y recursos prescriptos en el citado código.

CAPITULO V

ADQUISICIONES

ARTICULO 32: Los caminos provinciales así como ensanche y obras anexas serán de propiedad exclusiva de la provincia , a cuyo efecto la D.P.V. podrá realizar la escrituración correspondiente de las tierras necesarias previa cesión, compra o expropiación de las mismas. Este derecho de propiedad no afectará las facultades de policía edilicia propias de las municipalidades y comunas rurales dentro de sus respectivas jurisdicciones, en tanto no sean incompatibles con el ejercicio de facultades exclusivas o concurrentes de la Provincia para reglamentar el uso de caminos.

ARTICULO 33: Decláranse de utilidad pública todos los bienes inmuebles y muebles necesarios para la realización de la obra vial conforme lo definido por el artículo 3 como asimismo:

- a.) Los sobrantes de terrenos que como consecuencia de la expropiación resultaren inapropiados para el uso o la explotación particular.
- b.) Los terrenos necesarios para dar al sistema de caminos provinciales un ancho mayor que el específicamente requerido con la finalidad de promover el desarrollo adecuado de los terrenos adyacentes y contribuir a la financiación de las rutas. Esta facultad queda supeditada para cada obra, a la aprobación del poder Ejecutivo,

ARTICULO 34: Declarada la afectación de un bien, la D.P.V. podrá adquirirlo

directamente del propietario dentro del valor máximo que en concepto de total indemnización estimen sus técnicos competentes de acuerdo a la Ley de Expropiación y reglamentación correspondiente.

ARTICULO 35: Los propietarios que cedieron gratuitamente fracciones de tierra con destino a la apertura, construcción, rectificación, o ensanche de los caminos provinciales y sus obras anexas o extracción de suelos y materiales necesarios, tendrán derecho a que se les acredite en las liquidaciones por la contribución de mejoras el valor de la tierra donada, a cuyo efecto se tomará como base la valuación fiscal establecida para el pago del impuesto inmobiliario sobre el mismo bien, y hasta la concurrencia de dicho valor.

CAPITULO VI

COPARTICIPACION PROVINCIAL.

ARTICULO 36: La Dirección Provincial de Vialidad podrá afectar a la ejecución de obras a ejecutarse en caminos comunales por el sistema de consorcios hasta un 20% (veinte por ciento) de los fondos de origen provincial destinados a obras a su cargo, formándose con ello un Fondo de Coparticipación Provincial.

A tal efecto podrá constituir consorcios con los municipios, comunas y/o vecinos a fin de aunar aportes económicos para el estudio, construcción, reconstrucción y conservación de caminos municipales o comunales. En tales

casos el aporte de la D.P.V. no excederá el 50% (cincuenta por ciento) del valor total de la obra.

ARTICULO 37: Las municipalidades y comunas podrán adherir al régimen de coparticipación provincial creado por esta Ley, debiendo incluir en sus presupuestos una partida especial para concurrir a la formación del consorcio. Cuando este sea vecinal, los vecinos deberán depositar previamente el monto del aporte en el Banco del Tucumán a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad en la cuenta especial respectiva. Los municipios y comunas también deberán depositar sus aportes en la misma cuenta bancaria previamente a la realización de las obras a ejecutarse con arreglo a este régimen.

CAPITULO VII

DE LAS CONCESIONES

ARTICULO 38: Concesiones de obras y servicios. La D.P.V podrá otorgar concesiones de servicios y obras viales por un término fijo a sociedades privadas para la construcción, conservación o explotación de obras mediante cobro de tarifas, precios o peajes, conforme los procedimientos que fije esta ley.

Podrán otorgarse concesiones de obras para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes.

Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económica-financiera de cada

emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa, precio o peaje a cargo del usuario.

La tarifa precio o peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva.

ARTICULO 39: Modalidades. Las concesiones podrán ser:

- a.) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución sobre sus beneficios a favor de la D.P.V.
- b.) Gratuita.
- c.) Subvencionada por la D.P.V. Con una entrega inicial durante la construcción o con la entrega en el periodo de explotación, reintegrables o nó a la D.P.V.

Aclárase que no se considerará subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente.

ARTICULO 40: Condiciones. Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, la D.P.V. deberá considerar:

- a.) Que el nivel medio de la tarifa no podrá exceder el valor económico medio del servicio ofrecido.
- b.) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico, uso o demanda presunta, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficios y de los gastos de conservación . Si al definir la

modalidad de la concesión a otorgar se optase por la gratuita o subvencionada por la D.P.V, deberán precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario o de la participación de la D.P.V. en el caso de que los ingresos resulten superiores a lo previsto.

ARTICULO 41: Fiscalización. El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por la D.P.V. La D.P.V. designará su representación o delegación en el ente concesionario cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijen en el contrato de concesión.

ARTICULO 42: Cláusulas Contractuales Obligatorias. En todos los casos el contrato de concesión deberá definir:

- 1.) El objeto de la concesión.
- 2.) Su modalidad de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 de esta ley.
- 3.) El plazo
- 4.) Las bases tarifarias y procedimiento a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas.
- 5.) La composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 41 de esta ley.
- 6.) El procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos
- 7.) Las obligaciones recíprocas al término de la concesión.

8.) Las causales y la bases de evaluación para el caso de rescisión.

ARTICULO 43: Rentabilidad razonable. Las concesiones que se otorguen de acuerdo a esta Ley, deberán asegurar necesariamente que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.

ARTICULO 44: Incumplimiento. En caso de incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario se aplicarán las sanciones que al respecto establezca el contrato de concesión.

ARTICULO 45: Conclusión Anticipada. El contrato de concesión concluirá antes del plazo previsto para su expiración por caducidad, rescate, rescisión, muerte o quiebra del contratista y renuncia. Las decisiones administrativas que dispongan la conclusión anticipada de concesiones tendrán ejecutoriedad propia sin perjuicio del derecho de quien se considera afectado de solicitar la posterior revisión judicial.

CAPITULO VIII

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 46: La Provincia garantizará el libre tránsito a través de los caminos públicos nacionales, provinciales y comunales en el territorio, y declarará contraria a esta garantía toda disposición legal o administrativa que suponga en los hechos una obstrucción a la libre circulación de los vehículos, en tanto estos se ajusten a las reglamentaciones de tránsito vigentes.

Las municipalidades y comunas no podrán mantener o crear impedimento alguno al libre tránsito ni imponer gravámenes o tareas que afecten el mismo, cualquiera sea su denominación, salvo las patentes a los rodados de tracción a sangre; ni permitir en terrenos de los caminos, nacionales o provinciales, instalación o servicios permanentes o accidentales que sean extraños al tránsito mismo o que de algún modo lo obstaculicen.

ARTICULO 47: La Dirección Provincial de Vialidad tendrá el contralor con pleno ejercicio del poder de policía sobre los trabajos realizados y que se realicen en los caminos públicos de la Provincia, con exclusión de las calles de jurisdicción urbana, a cuyo efecto será de su competencia la aplicación de las disposiciones previstas en el Código Rural sobre caminos y cercos; poder extensivo a la suspensión del tránsito cuando la construcción o conservación de caminos así lo exigieren.

Para obtener el cumplimiento de las resoluciones que dictara al respecto podrá

requerir el auxilio de la fuerza pública cuando lo estime necesario y queda facultada para aplicar multas de 1.000 (un mil) litros de gas oíl al precio que se lo expende al público en el mercado local, o su equivalente en moneda nacional corriente, a los infractores o remisos, haciéndolas efectivas por vías de apremio si no fueren abonadas a tiempo.

ARTICULO 48: Los propietarios cuyos inmuebles sean frentistas a los caminos provinciales, tendrán la obligación de construir en coincidencia con el o los accesos a los mismos, las alcantarillas con acción suficiente para permitir el libre escurimiento de las aguas. A tal efecto, esas obras no podrán ejecutarse sin la previa autorización de la Dirección Provincial de Vialidad, la que fijará los tipos de obras y normas técnicas a seguir, y podrá, reclamando el auxilio de la fuerza pública, mandar a deshacer toda obra de esa clase que se construya sin su conformidad.

Si la conservación de los caminos hiciera indispensable la inmediata construcción de esas obras, se otorgará al propietario un término prudencial, a cuyo vencimiento se harán las alcantarillas necesarias por cuenta del remiso, sin perjuicio de las disposiciones previstas en el artículo anterior.

ARTICULO 49: El Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio que correspondiere facilitará a la Dirección Provincial de Vialidad sin cargo, en la medida de lo posible, todos los elementos necesarios para el arbolado y embellecimiento de los caminos, sin perjuicio de lo cual la Dirección podrá instalar viveros a tal fin en distintas regiones de la Provincia.

ARTICULO 50: Prohíbese en los caminos provinciales toda instalación destinada a propaganda o cualquier otro objeto que no se refiera al

funcionamiento del camino o a fines de utilidad pública, salvo los concernientes a los negocios instalados o a instalarse sobre los caminos. La Dirección Provincial de Vialidad podrá establecer una contribución a los propietarios de cualquier instalación destinada a propaganda comercial visible desde el camino. Caso contrario podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para retirar o remover toda instalación colocada en violación de esta disposición y aplicar las multas a los que infrinjan la misma.

ARTICULO 51: Cuando la construcción o ensanche de un camino exija el levantamiento de un alambrado que haya sido colocado por el propietario de las tierras sin los trámites que señala el Código Rural, la Dirección Provincial de Vialidad no abonará gasto alguno y la remoción se hará a costa del propietario.

ARTICULO 52: Los profesionales a sueldo de la Dirección Provincial de Vialidad que fueren designados y actuaren como peritos en juicios donde sea parte la Repartición, no percibirán honorarios cuando esta resultare condenada en costas.

ARTICULO 53: Cuando las aguas de regadío de tierras colindantes deriven sobre caminos, los propietarios responsables, pagarán a la Dirección Provincial de Vialidad los gastos ocasionados por la reparación del daño. Sin perjuicio de ello, quedan obligados a efectuar las obras de defensa necesarias para evitar nuevos derrames y si así no lo hicieren, vencido el termino de 30 (treinta) días del emplazamiento, la Dirección Provincial de Vialidad podrá aplicar multas de hasta 1000 (un mil) litros de gas oíl al precio que se lo expende al publico en el mercado local, o su equivalente en moneda nacional corriente, a los causantes y ejecutar con cargo a éstos las obras requeridas.

Queda prohibido dejar depositados en la zona del camino materiales de cualquier tipo y en especial los provenientes de limpieza o excavaciones de cauces de riego de uso público o privado.

ARTICULO 54: La autorización para transportar las aguas de un lado a otro del camino se otorgará dejando a salvo los derechos de terceros y sujeta a la condición de ordenar su supresión si las obras no fueren bien conservadas por el interesado o se convirtieren en perjudiciales para el camino.

ARTICULO 55: Queda prohibido construir cauces en la zona de terrenos ocupados por el camino, salvo cuando el agua sea de uso exclusivo para el riego de éste.

ARTICULO 56: Queda prohibido el tránsito de máquinas, rodados a grúa, vehículos pesados con llantas de hierros y de tropas de hacienda por caminos pavimentados o mejorados; atar animales a los arboles públicos y señales camineras; descargar materiales pesados, vigas o grandes bultos sin que previamente se coloquen paragolpes sobre el pavimento (bolsa de aserrín, paja u otro material que amortigüe los golpes).

ARTICULO 57: Esta ley sirve de convenio entre la Provincia y la Nación dentro del marco del Decreto Ley Nro. 505/58 y demás leyes modificatorias o complementarias del mismo.

ARTICULO 58: Derógase toda disposición que se oponga a la presente Ley.

INFORME DEL Dr. CESAR TURBAY.

Obra en mi poder el trabajo desarrollado por el C.P.N Domingo Eduardo Nofal, sobre **Marco legal para la aplicación del plan de autofinanciamiento de la D.P.V.**, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales con el CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES.

Desde el punto de vista legal, el referido trabajo no merece objeciones de ninguna naturaleza y en lo personal, estoy convencido de que se trata de una propicia oportunidad para introducir reformas a la vigente Ley Provincial de Vialidad N° 3.485 con el objeto de adaptarla a políticas económicas modernas en este tema, ajustadas a la reforma del Estado, contenida en Ley 23.696, cuya tendencia es privatizar servicios y obras que hoy él ejecuta.

Evidentemente, según se desprende de la lectura de todos los Informes anteriores, el objetivo de su actualización es reducir gastos, sincerarnos en materia de recaudación, eliminar o rebajar al mínimo el aporte del Tesoro Provincial para financiar el presupuesto del referido Organismo, activar los recursos previstos e introducir en la propia Carta Orgánica de Vialidad, tipos de contratación que en la actualidad están difundidos en nuestro país y en el mundo, como la concesión de obras y/o servicios, con el propósito de aplicar nuevos criterios en la construcción y conservación de la red vial provincial, en beneficio del Estado como un todo, gobierno, usuarios, empresas viales, productores, consumidores e incluso el sector laboral, considerándolo también como factor imprescindible para alcanzar un desarrollo sostenido de la producción y para consolidar nuestra economía.

Resumiendo, las modificaciones proyectadas compatibilizan perfectamente con los procedimientos de la Reforma del Estado.

Los cambios en materia de administración de fondos públicos son muy dinámicos y claros, resultando evidente la necesidad de actualizar, no solo la norma que nos ocupa en este informe, sino, todas las que tengan que ver con el financiamiento del presupuesto provincial.

La citada Ley 3.485, data del año 1967, tiene incorporado en su texto nombre de moneda y de institución bancaria que ya no existen y recursos que no se recaudan, o porque fueron derogados, o porque no tienen consistencia legal, además se leen procedimientos e instrucciones anacrónicas, todo esto, como consecuencia de sucesivas reformas a la legislación nacional y provincial en materia de financiamiento de presupuestos viales y de obras públicas en general.

Aprovecho esta intervención que me solicita el contador Nofal en el presente trabajo, llamado INFORME PARCIAL Nº 4, para recomendar, a modo de colaboración, como integrante de la Comisión Interministerial, la incorporación de algunos conceptos y/o disposiciones que subrayo a lo largo del comentario que hago del mismo en las paginas subsiguientes, bajo el título PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO DE LA D.P.V., y que, a mi criterio, debería tenerse en cuenta e insertarlos en el proyecto del instrumento modificadorio en elaboración, además, glosó publicaciones de expertos en estos temas, nacionales y extranjeros, y alguna legislación vigente en otros países, como Colombia, Zambia (Africa), Perú, Brasil, Honduras, etc. material del que pueden extraerse antecedentes, coincidencias y experiencias que avalan la necesidad impostergable de concretar esta propuesta de reforma.

San Miguel de Tucumán 08 de Setiembre de 1967

LEY N° 3.485

Vistas estas actuaciones mediante las cuales la Dirección Provincial de Vialidad eleva anteproyecto de reformas a la Ley Provincial de Vialidad N° 2.787 y CONSIDERANDO:

Que el anteproyecto de reforma encierra la modificación fundamental de la actual estructura de la Dirección Provincial de Vialidad, mediante la suspensión del Directorio, sustituyéndolo por un órgano más reducido, de manera tal que permita imprimir un ritmo más ágil, con miras a una mayor efectividad, precisamente por la concentración de las funciones y atribuciones que anteriormente la Ley confería al mismo en la persona del Administrador del Organismo.

Que, al crearse las Secretarías de Obras y de Economía, el Organismo contará con la colaboración y el asesoramiento técnico de los funcionarios que se desempeñen al frente de éstas, logrando con ello un funcionamiento acorde con las necesidades en materia vial.

Que al reemplazar el cargo de Asesor Técnico por el de Ingeniero Jefe, por considerar que ello representa una lamentable omisión de la Ley antes citada, por cuanto la existencia de un funcionario de tal jerarquía, ha sido unánimemente aceptada por la casi totalidad de los organismos viales provinciales provinciales, e inclusive por la Dirección Nacional de Vialidad, la Repartición dispondrá de un funcionario permanente que tendrá bajo su conducción, el aspecto estrictamente técnico del servicio.

Por ello, y conforme a la autorización concedida por el Gobierno Nacional, mediante Decreto N° 5939. En Ejercicio de las facultades legislativas que le confiere el artículo 9 del Estatuto de la Revolución Argentina.

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE TUCUMÁN
SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

CAPITULO I - Denominación y objeto.

ARTICULO 1: La Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán constituirá una entidad autárquica del derecho público, con capacidad para actuar privada y públicamente, conforme a las disposiciones de la presente Ley y a lo que establezcan las leyes generales de la Provincia y las especiales que afecten su funcionamiento.

Tendrá a su cargo todo lo referente a la obra vial provincial y a la celebración y ampliación de convenios sobre vialidad con reparticiones de otras jurisdicciones, quedando facultada para celebrar toda clase de contratos que se relacionen con su finalidad.

ARTICULO 2: La Dirección Provincial de Vialidad funcionará dentro de las normas que establece la presente Ley. El poder ejecutivo podrá intervenirla cuando las exigencias del buen servicio lo hicieren indispensable. La intervención tendrá carácter transitorio y cesará cuando hayan desaparecido los motivos que la determinaron.

ARTICULO 3: Se entenderá por obra vial a los efectos de esta Ley.

- c.) Estudio, proyecto, trazado, construcción, mejoramiento, reconstrucción y conservación de vías de comunicación carreteras y de obras anexas y complementarias, alquiler, compra, o construcción de los locales o inmuebles necesarios para el desarrollo de la labor de la repartición, arbolado de rutas, como así las adquisiciones de materiales, materia prima, máquinas, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo necesarios.
- d.) Adquisición de las tierras a utilizarse en apertura, ensanches y rectificaciones de rutas, extracción de suelos y materiales para caminos, y la de zonas adyacentes a las rutas destinadas a la instalación de campamentos camineros, o la formación de parques y lugares adecuados para descanso público .

ARTICULO 4: Para los fines de la presente Ley los caminos dentro del territorio de la provincia se denominarán:

- d.) Nacionales: Los que formen parte de la red vial nacional o en adelante sean incluidos en ella.
- e.) Provinciales: Los que integran la red vial provincial de vialidad establecida por la Dirección Provincial de Vialidad comprendiendo una red primaria o de coparticipación federal y una red secundaria que complementará la anterior.
- f.) Municipales o Comunales: Los no comprendidos en las denominaciones anteriores.

ARTICULO 5: La Dirección Provincial de Vialidad ejecutará obras en los caminos provinciales, y en los nacionales cuando así se conviniera. En los caminos municipales y comunales podrá ejecutarlas con arreglo al sistema de

coparticipación provincial o de consorcios establecidos en el Capítulo VI de la presente Ley.

ARTICULO 6: La Dirección Provincial de Vialidad efectuará periódicamente un estudio general de las necesidades viales de la provincia y presentará los planes resultantes, los que serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo. Este se expedirá al respecto dentro de los cuarenta y cinco días (45) días y transcurrido dicho lapso sin pronunciamiento se darán por aprobados. En el caso que merecieran observación irá nuevamente a la Dirección Provincial de Vialidad, quien deberá expedirse en el término de diez (10) días, corriendo un plazo de treinta (30) días desde la fecha en que someta nuevamente el plan a consideración del Poder Ejecutivo para que este se expida en definitiva.

ARTICULO 7: Declárase a la Provincia de Tucumán, acogida con retroactividad al 31 de marzo de 1967, a los beneficios de la coparticipación federal, instituida por el Decreto Ley Nro. 505/58 y demás leyes que rigen en la materia, cuyas condiciones se aceptan como base de convenio entre la Provincia y la Nación.

CAPITULO II –REGIMEN ADMINISTRATIVO

ADMINISTRADOR

SECRETARIO DE OBRAS - SECRETARIO DE ECONOMIA

ARTICULO 8°: La Dirección Provincial de Vialidad será dirigida, administrada, y representada legalmente por un Administrador, que será designado por el Poder Ejecutivo. El administrador deberá ser argentino, profesional de la rama de Ingeniería civil o con especialidad en vías de comunicación. Durará cuatro años en sus funciones y podrá ser reelecto. Su remuneración será la que fije el presupuesto anual de la Repartición.

ARTICULO 9°: Un Secretario de Obras y un Secretario de Economía serán designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Administrador, reservándose el derecho de rechazarlos; los mismos tendrán la dirección y contralor de las actividades que realicen los organismos y dependencias que a ellos se subordinen: De Secretaría de Obras dependerán los siguientes Departamentos : Estudios y Proyectos; Construcciones ; Conservación y Obras por Administración. De Secretaría de Economía dependerán los siguientes Departamentos: Planeamiento y Programación; Talleres, Almacenes y Transporte; Contaduría; Mayores Costos y la División Personal. Los secretarios serán ejecutores de las decisiones del Administrador y responsables del correcto funcionamiento de los Departamentos y/o Divisiones que de ellos dependan. En caso de ausencia, impedimento o vacancia, reemplazarán al Administrador el Secretario de Obras o el Secretario de Economía, en este orden.

Los secretarios percibirán la remuneración que establezca el Presupuesto de la Repartición, sin derecho a mayor remuneración en los casos de reemplazo del Administrador, salvo el presupuesto de vacancia.

Los Secretarios se reemplazarán unos con otros.

ARTICULO 10º: Sin perjuicio de las funciones que le sean encomendadas por otras disposiciones legales, el Administrador tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) - Administrar el Fondo Provincial de Vialidad y los bienes e instalaciones pertenecientes a la Repartición, en las condiciones establecidas por el Código Civil, y con las responsabilidades que él determine, pudiendo representarla en juicio como demandante o demandada, transar y celebrar arreglos judiciales o extrajudiciales.
- b) – Representar a la Repartición en todos los actos y contratos en que sea parte, ya sea personalmente o por mandatarios. La representación podrá delegarla en cualquiera de los Secretarios cuando lo estime conveniente.
- c) – Llevar el inventario general de todos los valores y bienes pertenecientes a la Repartición, ajustándose a las disposiciones que en materia de patrimonio rigen en la Provincia, y tener los fondos depositados en el Banco de la Provincia de Tucumán , no pudiendo convertir su efectivo en valores. El inventario general, que se actualizará anualmente, deberá ser establecido cada vez que se haga cargo de la Repartición un nuevo Administrador.

d) – Preparar el presupuesto anual de gastos y cálculos de recursos, y el plan de obras viales, los que serán elevados al Poder Ejecutivo por el conducto que corresponda a los fines de su aprobación y sanción legal.

e) – Establecer el sistema de caminos integrantes de la red provincial de Vialidad y sus sucesivas modificaciones, como también los planes periódicos de obras e inversiones, sometiendo estos planes a la aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 6°.

f) - Disponer, conforme a las leyes vigentes, la enajenación de los materiales, repuestos, equipos, automotores, herramientas e implementos que se consideren fuera de uso.

g) – Organizar los servicios de la Repartición, reglamentar su funcionamiento interno y el de las Secretarías de Obras y de Economía.

h) – Nombrar, ascender y remover el personal de la Repartición. Las remociones del personal permanente solo podrá disponerlas con causa justificada previo sumario administrativo. Las vacantes que no se provean por ascensos serán cubiertas preferentemente por concurso. Establecerá el régimen escalafonario para el personal y podrá acordar a éste otras asignaciones o beneficios, siempre que la norma presupuestaria o cuentas especiales determinen la existencia de los créditos al efecto.

i) - Aceptar donaciones y legados, celebrar contratos de compraventa, de permutas y locaciones de bienes muebles e inmuebles y fijar el régimen de utilización y enajenación de sobrantes en terrenos adquiridos por la Repartición.

j) – Realizar mediante resolución fundada, licitaciones o concursos de precios y celebrar contratos para la ejecución de obras y adquisición o arrendamientos de equipos, materiales, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo, así como de toda la mercadería de uso y consumo propio de la Repartición, de conformidad con las leyes de contabilidad y de obras públicas, según el caso, sustituyéndose al Poder Ejecutivo en todas las facultades que le acuerden estas leyes.

Como norma general las obras o trabajos se realizarán por contrato, sin perjuicio de recurrirse a la ejecución directa u otra forma, cuando los motivos de conveniencia así lo aconsejen. Asimismo, cuando fuere conveniente, podrá contratar la realización de estudios, proyectos y asesoramientos.

k) – Entender directamente con la Dirección Nacional de Vialidad en toda lo concerniente a las relaciones entre ambas Reparticiones, y celebrar con aquella o con los organismos viales de otras provincias los convenios necesarios para el mejor desenvolvimiento combinado de las entidades y de su labor en lo que ésta tenga de conexo.

l) – Elevar anualmente al Poder Ejecutivo una Memoria de la labor desarrollada.

m) – Fomentar el perfeccionamiento del personal técnico, ya sea destacándolo a otros centros con fines de estudios, o auspiciando concursos o conferencias, o tomado cualquier otra iniciativa al respecto, autorizando la erogación correspondiente.

n) – Aplicar las penalidades por contravenciones a la presente ley, y aceptar los acogimientos que se le sometán.

ñ) – Autorizar el movimiento de fondos y firmar contratos, órdenes de pago, comunicaciones oficiales, escrituras y todo documento que requiera su intervención, acompañado de la firma del Secretario de Economía.

o) – Conceder licencias al personal de acuerdo con normas vigentes.

p) – Presidir el Consejo Técnico.

q) – Establecer cualquier medida, régimen o reglamentación que considere conveniente para el mejor desenvolvimiento de la Repartición.

ARTICULO 11°: Las decisiones del Administrador de la Dirección Provincial de Vialidad, salvo los supuestos previstos expresamente en esta ley, solo podrán ser susceptibles de contralor de legitimidad por el Poder Ejecutivo. El recurso correspondiente deberá ser interpuesto por ante el Administrador dentro de las veinticuatro horas de notificada la decisión y, previo dictamen de Asesoría Letrada, se elevarán las actuaciones al Poder Ejecutivo, dentro de las cuarenta y ocho horas, por el conducto que correspondiere.

INGENIERO JEFE

ARTICULO 12°: El ingeniero jefe será designado por el Administrador, preferentemente de entre el personal de carrera de la Repartición. Será removido por el Poder Ejecutivo a propuesta debidamente fundada del Administrador.

Sus atribuciones y deberes son:

- a)– Proyectar la organización de los servicios correspondientes a la faz técnica de la Repartición.
- b)– Preparar y someter a resolución del Administrador los estudios económicos y técnicos que sirven de base para proyectar los planes periódicos de construcción de caminos y sus ampliaciones sucesivas. Propondrá el orden de preferencia fundado en aquellos estudios.
- c) – Ejecutar las disposiciones del Administrador que le competen, siendo responsable, ante él, de la marcha de la Dirección técnica y de los trabajos que se efectúan directa o indirectamente bajo su contralor, debiendo informar al respecto.
- d) – Formar parte del Consejo Técnico y presidirlo en caso de ausencia del Administrador.
- e) – Asesorar al Administrador en todos los nombramientos, ascensos o remociones del personal técnico de la Repartición.
- f) – Ejercer la Administración de la Repartición en caso de acefalía.

CONSEJO TECNICO

ARTICULO 13°: El Consejo Técnico estará formado por los jefes de las dependencias principales de la Dirección Provincial de Vialidad, según lo

establezca la Reglamentación que dicte el Administrador, con el fin de deliberar sobre los asuntos de la Repartición .

CONTABILIDAD

ARTICULO 14°: Para la Dirección Provincial de Vialidad serán de aplicación las leyes de contabilidad y obras públicas y sus respectivas reglamentaciones, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente.

CAPITULO III

FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD

ARTICULO 15°: Créase un Fondo Provincial de Vialidad destinado exclusivamente al estudio, trazado, compra, expropiación de los terrenos, inmuebles y yacimientos necesarios, construcción, mejoramiento, reparación , reconstrucción y conservación de caminos, obras anexas y las conducentes al cumplimiento de esta Ley y al pago de los servicios, adquisición y gastos administrativos necesarios para las mismas.

ARTICULO 16°: El Fondo Provincial de Vialidad se formará por:

- I) Recursos para la ejecución de obras de Coparticipación Federal.
 - II) Recursos para la atención del presupuesto de gastos y para la ejecución del Plan Provincial de Trabajos Públicos.
- I) Recursos para la ejecución de obras de Coparticipación Federal.

Estan formados por los importes que le corresponden a la Provincia de Tucumán en la distribución del Fondo II de Coparticipación Federal provenientes del impuesto sobre los combustibles líquidos derivados de la

industrialización del petróleo establecidos por la Ley Nacional Nº 16657 y sus decretos reglamentarios y/o modificatorios, siendo su exclusivo destino el cumplimiento de los planes de inversiones que al efecto apruebe la Dirección Provincial de Vialidad.

II) Recursos para la atención del presupuesto de gastos y para la ejecución del Plan Provincial de Trabajos Públicos que se fijan para la Dirección Provincial de Vialidad.

- a) El catorce y medio por ciento (14.5%) del producido del impuesto a los combustibles líquidos establecido por la Ley Nacional 16.657 y sus decretos reglamentarios y/o modificatorios, en proporción al consumo de combustibles en jurisdicción de la Provincia de Tucumán.

Son responsables de los impuestos establecidos en el punto I) y en el presente inciso los productores y/o importadores de petróleo y/o sus derivados, conforme lo establece la Ley Nacional 16.657 y sus decretos reglamentarios y/o modificatorios, y su ingreso se efectuará en la forma expresada en las mencionadas disposiciones.

- b) La recaudación de Contribución por Mejoras aplicada a las propiedades rurales y urbanas beneficiadas por las obras viales, cualquiera fuere la entidad que las constituya sin distinción de origen de los fondos empleados y conforme lo establece el Capítulo IV de esta Ley.
- c) El aporte de la Provincia equivalente por lo menos al 5% (cinco por ciento) del importe total de los recursos de rentas generales que se perciban en cada ejercicio.
- d) Los aportes que se fijan por Leyes especiales destinados a obras viales.
- e) El uso del crédito que autorice al Poder Ejecutivo.

- f) El producido del gravamen de \$ 10.00 (diez pesos moneda nacional) como mínimo aplicado por tonelada de carga que se transporte por los caminos y obras viales que se construyan conforme a lo establecido en el Artículo 18.
- g) El importe de donaciones, legados o aportes particulares.
- h) El producido de la locación o venta de inmuebles que fuesen innecesarios a la Repartición, y de las fracciones sobrantes que resultaren de la adquisición de terrenos para la construcción de caminos, o de las mejoras no utilizadas que tuvieren dichos terrenos.
- i) El producido de la venta, transferencia y alquiler de equipos o implementos a contratistas y el de enajenación de los materiales, repuestos, equipos o automotores, herramientas, enseres e implementos que se consideren en desuso.
- j) El porcentaje de los importes de los certificados de obras de coparticipación federal que la Dirección Nacional de Vialidad liquida con imputación a dichos fondos para gastos de proyecto y fiscalización.
- k) Las multas por incumplimiento de contratos, por cierres indebidos de caminos, y por infracciones a los reglamentos de tránsito, siempre que estas ultimas no tuvieren un destino especial, así como los intereses por sumas acreedoras.
- l) Los ingresos producidos por las ventas de planos y pliegos de condiciones viales.
- m) Los aportes de las Municipalidades, Comunas y/o vecinos en los casos de consorcios.

- n) El producido de la negociación de título que se autorice a emitir para obras de vialidad.
- o) El producido del derecho de peaje, establecido en el Artículo 18°.
- p) Patentes a surtidores y estaciones de servicios que se instalen frente a los caminos, fuera del radio urbano.
- q) Los derechos de prestación de servicios o cualquier otro ingreso que no este expresamente contemplado.
- r) Con el producido de las patentes que se apliquen a las empresas de transportes de pasajeros o carga, de recorrido regular o fijo, que utilicen los caminos construidos, que se construyan o que se conserven.
- s) Con el producido de los derechos de publicidad en el interior de los vehículos de transportes de pasajeros destinados al servicio público (ómnibus, microómnibus colectivos etc.).
- t) Los derechos que paguen las transferencias de concesiones de líneas de transportes de pasajeros o cargas.

ARTICULO 17: Los impuestos, derechos o tasas que establecen los incisos k), l), r), s), t) del artículo anterior, serán fijados anualmente en el presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad, la que resolverá sobre la tarifa y forma de clasificación, estos recursos ingresarán al Fondo de Vialidad.

ARTICULO 18: Autorízase la aplicación de derecho de peaje, como así también un gravamen de \$ 10.00 (diez pesos moneda nacional) como mínimo por tonelada de carga que circule por los caminos de la red provincial de vialidad. A tal efecto el Poder Ejecutivo graduará y reglamentará en cada caso, la aplicación de este derecho.

ARTICULO 19: Los fondos provenientes de los recursos mencionados en los artículos anteriores serán depositados o transferidos por los distintos agentes de percepción a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad, en la cuenta Fondo Provincial de Vialidad, del Banco de la Provincia de Tucumán. Tales agentes de percepción son directamente responsables de la retención o destino indebido de dichos fondos.

El aporte de rentas generales previsto en el inciso c) del artículo 16 será efectuado en cuotas periódicas conforme las necesidades financieras de la Dirección Provincial de Vialidad de acuerdo al plan de inversiones.

ARTICULO 20: El Fondo de Coparticipación Federal se formara con los aportes establecidos por la Ley Nacional 16.657, decretos reglamentarios y/o modificatorios.

ARTICULO 21: El Poder Ejecutivo queda autorizado para emitir, a propuesta de la Dirección Provincial de Vialidad, Títulos de deuda interna que se denominarán Bonos de Vialidad de la Provincia de Tucumán, con destino a la construcción de caminos, expropiaciones y demás obras que fueran necesarias para la realización de los planos que se elaboren y aprueben. El monto de cada emisión de estos bonos será determinado por el Poder Ejecutivo. Podrán darse en pago de las obras realizadas, al tipo de interés y forma de amortización que en cada caso fije el mismo y serán servidos con los recursos del Fondo Provincial de Vialidad.

CAPITULO IV

DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS

ARTICULO 22: Todas las propiedades ubicadas hasta los tres kilómetros en zonas rurales o un kilometro en zonas suburbanas, a ambos lados de los caminos pavimentados o de superficie rodante mejorada, abonarán en concepto de contribución por mejoras, el 40% (cuarenta por ciento) del costo de la obra vial, incluyendo los gastos de estudio, proyecto y fiscalización.

ARTICULO 23: A los efectos de establecer las superficies definidas en el Art. Anterior, el ancho de las fajas marginales se dividirá en tres partes, correspondiendo a las zonas rurales fajas parciales de un kilometro de ancho y en las suburbanas de 334 metros la primera y las dos subsiguientes de 333 metros cada una.

ARTICULO 24: La proporción de la contribución por mejoras a cargo de los inmuebles comprendidos en los artículos precedentes, se distribuirá como sigue:

El 50% (cincuenta por ciento) a cargo de los propietarios de la primera faja, o sea la adyacente al camino; el 30% (treinta por ciento) a cargo de los propietarios de la segunda faja; el 20% (veinte por ciento) a cargo de los propietarios de la tercera faja.

ARTICULO 25: Las propiedades abonarán a prorratio y según fajas a tanto por hectárea o fracción las partes que le correspondan, no pudiendo la contribución por mejoras exceder, en ningún caso, del 25% (veinticinco por ciento) del valor de la propiedad afectada tomando como base la evaluación fiscal.

Dicha contribución se cobrará en cuotas, a propuesta del contribuyente . Cada cuota anual puede ser pagada a su vez hasta en 10 sub-cuotas. Si el contribuyente optara por una cuota anual esta no podrá ser inferior a la 1/10 parte del total de la suma determinada por la D.P.V como monto de la contribución, con la base de un interés anual del 5% (cinco por ciento), de manera que dicho monto quede cancelado en un término de diez años contados desde los sesenta días en que el camino o parte de él quede librado al servicio público.

El contribuyente que efectúe el pago al contado gozará de un descuento del 10% (diez por ciento).

ARTICULO 26: Quedan eximidos del pago de contribución de mejoras las propiedades comprendidas en las fajas afectadas que no pudieran aprovechar el camino construido, por vías férreas sin paso a nivel, cauces de aguas o algún otro accidente topográfico que no permita el libre acceso al camino en recorrido menor de tres kilómetros, a partir de la esquina más próxima a la propiedad.

Si posteriormente la construcción de obras públicas o cualquier otra causa modificaren estas circunstancias, la contribución por mejoras será hecha efectiva siguiendo las normas anteriores.

ARTICULO 27: Dentro de los radios urbanos, la contribución por mejoras estará a cargo de las propiedades con frente al camino. El mayor valor adquirido por las propiedades beneficiadas se fija en el 15% (quince por ciento) de su evaluación fiscal.

La contribución por mejoras se fija en el 80% (ochenta por ciento) del mayor valor así determinado. En ningún caso la contribución por mejora de cada

propiedad podrá exceder del 40% (cuarenta por ciento), del importe total de la porción de camino situada a su frente. El prorrateo para el pago se hará proporcional a su longitud del frente de cada propiedad.

ARTICULO 28: Están exceptuados del pago de contribución por mejoras única y exclusivamente los bienes públicos, los edificios y terrenos de propiedad nacional, provincial o comunal, los templos, los pertenecientes a los consejos de educación de la Nación o Provincial y los establecimientos hospitalarios públicos o privados pertenecientes a sociedades con personería jurídica, mientras estén destinados expresamente a instrucción o beneficencia pública. En los casos de consorcios se deducirá de la contribución de obras el aporte de los vecinos al fondo del consorcio.

ARTICULO 29: En el caso de posibles superposiciones, presentes o futuras, de zonas, como resultado de esquina o de la construcción de nuevos pavimentos, la contribución que corresponda por el ultimo camino solo será efectivizada por el propietario en el 25% (veinticinco por ciento) de lo que debería de no mediar esta circunstancia.

ARTICULO 30: Ningún escribano público podrá extender escrituras traslativas de domino ni aceptar la constitución de derechos reales sobre propiedades afectadas por este gravámen si este pago no estuviese rigurosamente al día.

ARTICULO 31: La recaudación y fiscalización de los tributos y sus accesorios (multas penales y no penales) que constituyan al Fondo Provincial de Vialidad, estará a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad. Las ejecuciones judiciales se registrarán por las normas pertinentes del Código Tributario. La Dirección Provincial de Vialidad será la autoridad de aplicación en los términos con las facultades, procedimientos y recursos prescriptos en el citado código.

CAPITULO V

ADQUISICIONES

ARTICULO 32: Los caminos provinciales así como ensanches y obras anexas serán de propiedad exclusiva de la provincia , a cuyo efecto la D.P.V. podrá realizar la escrituración correspondiente de las tierras necesarias previa cesión, compra o expropiación de las mismas. Este derecho de propiedad no afectará las facultades de policía edilicia propias de las municipalidades y comunas rurales dentro de sus respectivas jurisdicciones, en tanto no sean incompatibles con el ejercicio de facultades exclusivas o concurrentes de la Provincia para reglamentar el uso de caminos.

ARTICULO 33: Decláranse de utilidad pública todos los bienes inmuebles y muebles necesarios para la realización de la obra vial conforme lo definido por el artículo 3 como asimismo:

- c.) Los sobrantes de terrenos que como consecuencia de la expropiación resultaren inapropiados para el uso o la explotación particular.
- d.) Los terrenos necesarios para dar al sistema de caminos provinciales un ancho mayor que el específicamente requerido con la finalidad de promover el desarrollo adecuado de los terrenos adyacentes y contribuir a la financiación de las rutas. Esta facultad queda supeditada para cada obra, a la aprobación del poder Ejecutivo,

ARTICULO 34: Declarada la afectación de un bien, la D.P.V podrá adquirirlo

directamente del propietario dentro del valor máximo que en concepto de total indemnización estimen sus técnicos competentes de acuerdo a la Ley de Expropiación y reglamentación correspondiente.

ARTICULO 35: Los propietarios que cedieron gratuitamente fracciones de tierra con destino a la apertura, construcción, rectificación, o ensanche de los caminos provinciales y sus obras anexas o extracción de suelos y materiales necesarios, tendrán derecho a que se les acredite en las liquidaciones por la contribución de mejoras el valor de la tierra donada, a cuyo efecto se tomará como base la valuación fiscal establecida para el pago del impuesto inmobiliario sobre el mismo bien, y hasta la concurrencia de dicho valor.

CAPITULO VI

COPARTICIPACION PROVINCIAL.

ARTICULO 36: La Dirección Provincial de Vialidad podrá afectar a la ejecución de obras a ejecutarse en caminos comunales por el sistema de consorcios hasta un 20% (veinte por ciento) de los fondos de origen provincial destinados a obras a su cargo, formándose con ello un Fondo de Coparticipación Provincial.

A tal efecto podrá constituir consorcios con los municipios, comunas y/o vecinos a fin de aunar aportes económicos para el estudio, construcción, reconstrucción y conservación de caminos municipales o comunales. En tales casos el aporte de la D.P.V. no excederá el 50% (cincuenta por ciento) del valor total de la obra.

ARTICULO 37: Las municipalidades y comunas podrán adherir al régimen de coparticipación provincial creado por esta Ley, debiendo incluir en sus presupuestos una partida especial para concurrir a la formación del consorcio. Cuando este sea vecinal, los vecinos deberán depositar previamente el monto del aporte en el Banco del Tucumán a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad en la cuenta especial respectiva. Los municipios y comunas también deberán depositar sus aportes en la misma cuenta bancaria previamente a la realización de las obras a ejecutarse con arreglo a este régimen.

CAPITULO VII

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 38: La provincia garantizará el libre tránsito a través de los caminos públicos nacionales, provinciales y comunales en su territorio, y declara contraria a esta garantía toda disposición legal o administrativa que suponga en los hechos una obstrucción a la libre circulación de los vehículos, en tanto éstos se ajusten a las reglamentaciones de tránsito vigentes.

Las municipalidades y comunas rurales no podrán mantener o crear impedimento alguno al libre tránsito ni imponer gravámenes o tasas que afecten al mismo, cualquiera que sea su denominación, salvo las patentes a los rodados de tracción a sangre, ni permitir en terreno de los caminos nacionales o provinciales, instalación o servicios permanentes o accidentales que sean extraños al tránsito mismo o que de algún modo lo obstaculicen

ARTICULO 39: La Dirección Provincial de Vialidad tendrá el contralor con

pleno ejercicio del poder de policía sobre los trabajos realizados y que se realicen en los caminos públicos de la Provincia, con exclusión de las calles de jurisdicción urbana, a cuyo efecto será de su competencia la aplicación de las disposiciones previstas en el Código Rural sobre caminos y cercos; poder extensivo a la suspensión del tránsito cuando la construcción o conservación de caminos así lo exigieren.

Para obtener el cumplimiento de las resoluciones que dictara al respecto podrá requerir el auxilio de la fuerza pública cuando lo estime necesario y queda facultada para aplicar multas de \$ 50.000,00 m/n (cincuenta mil pesos moneda nacional) a los infractores o remisos, haciéndolas efectivas por vía de apremio si no fueren abonados a tiempo.

ARTICULO 40: Los propietarios cuyos inmuebles sean frentistas a los caminos provinciales, tendrán la obligación de construir en coincidencia con el o los accesos a los mismos, las alcantarillas con acción suficiente para permitir el libre escurimiento de las aguas. A tal efecto, esas obras no podrán ejecutarse sin la previa autorización de la Dirección Provincial de Vialidad, la que fijará los tipos de obras y normas técnicas a seguir, y podrá, reclamando el auxilio de la fuerza pública, mandar a deshacer toda obra de esa clase que se construya sin su conformidad.

Si la conservación de los caminos hiciera indispensable la inmediata construcción de esas obras, se otorgará al propietario un término prudencial, a cuyo vencimiento se harán las alcantarillas necesarias por cuenta del remiso, sin perjuicio de las disposiciones previstas en el artículo anterior.

ARTICULO 41: El Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio que

correspondiere facilitará a la Dirección Provincial de Vialidad sin cargo, en la medida de lo posible, todos los elementos necesarios para el arbolado y embellecimiento de los caminos, sin perjuicio de lo cual la Dirección podrá instalar viveros a tal fin en distintas regiones de la Provincia.

ARTICULO 42: Prohíbese en los caminos provinciales toda instalación destinada a propaganda o cualquier otro objeto que no se refiera al funcionamiento del camino o a fines de utilidad pública, salvo los concernientes a los negocios instalados o a instalarse sobre los caminos. La Dirección Provincial de Vialidad podrá establecer una contribución a los propietarios de cualquier instalación destinada a propaganda comercial visible desde el camino. Caso contrario podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para retirar o remover toda instalación colocada en violación de esta disposición y aplicar las multas a los que infrinjan la misma.

ARTICULO 43: Cuando la construcción o ensanche de un camino exija el levantamiento de un alambrado que haya sido colocado por el propietario de las tierras sin los trámites que señala el Código Rural, la Dirección Provincial de Vialidad no abonará gasto alguno y la remoción se hará a costa del propietario.

ARTICULO 44: Los profesionales a sueldo de la Dirección Provincial de Vialidad que fueren designados y actuaren como peritos en juicios donde sea parte la Repartición, no percibirán honorarios cuando esta resultare condenada en costas.

ARTICULO 45: Cuando las aguas de regadío de tierras colindantes deriven sobre caminos, los propietarios responsables, pagarán a la Dirección Provincial de Vialidad los gastos ocasionados por la reparación del daño. Sin perjuicio de

ello, quedan obligados a efectuar las obras de defensa necesarias para evitar nuevos derrames y si así no lo hicieren, vencido el termino de 30 (treinta) días del emplazamiento, la Dirección Provincial de Vialidad podrá aplicar multas de hasta 10.000,00 m/n (diez mil pesos moneda nacional), a los causantes y ejecutar con cargo a éstos las obras referidas.

Queda prohibido dejar depositados en la zona del camino materiales de cualquier tipo y en especial los provenientes de limpieza o excavaciones de causes de riego de uso público o privado.

ARTICULO 46: La autorización para transportar las aguas de un lado a otro del camino se otorgará dejando a salvo los derechos de terceros y sujeta a la condición de ordenar su supresión si las obras no fueren bien conservadas por el interesado o se convirtieren en perjudiciales para el camino.

ARTICULO 47: Queda prohibido construir cauces en la zona de terrenos ocupados por el camino, salvo cuando el agua sea de uso exclusivo para el riego de éste.

ARTICULO 48: Queda prohibido el tránsito de máquinas, rodados a grúa, vehículos pesados con llantas de hierros y de tropas de hacienda por caminos pavimentados o mejorados; atar animales a los arboles públicos y señales camineras; descargar materiales pesados, vigas o grandes bultos sin que previamente se coloquen paragolpes sobre el pavimento (bolsa de aserrín, paja u otro material que amortigüe los golpes).

ARTICULO 49: Esta ley sirve de convenio entre la Provincia y la Nación dentro del marco del Decreto Ley Nro. 505/58 reformado por la Ley Nº 16.657.

ARTICULO 50: Derógase toda disposición que se oponga a la presente Ley.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

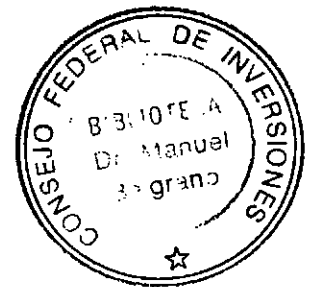
ARTICULO 51: En el caso de que el Decreto Ley 505/58 y la Ley N° 16.657 fueren reformados, estableciendo que las provincias pueden gravar combustibles derivados del petróleo con impuestos provinciales, queda autorizado el Poder Ejecutivo a poner en vigencia inmediata los mismos.

ARTICULO 52: El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley e integrará los cargos previstos en la misma dentro de los noventa (90) días de su aprobación.

ARTICULO 53: Téngase por Ley de la Provincia, cúmplase, comuníquese, dése al Boletín Oficial, y archívese en el Registro Oficial de Leyes y Decretos Reglamentarios.

**MARCO LEGAL PARA LA APLICACION
DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.**

INFORMES PARCIALES N° 1 AL 4



**MARCO LEGAL PARA LA APLICACION
DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.**

INFORMES PARCIALES N° 1 AL 4

MARCO LEGAL PARA LA APLICACION
DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.

INFORME PARCIAL N°1

MARCO LEGAL PARA LA APLICACION

DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO

DE LA D.P.V.

INFORME PARCIAL N°1 conforme contrato con C.F.I.

Del 09/11/98 Punto 4 – 5 del Anexo I - Plan de Trabajos –

INDICE

<u>TAREA</u>	<u>DESCRIPCION</u>	<u>FOLIO</u>
N°1	Análisis del Estado de Ejecución del Presupuesto de Gastos y Realización del Cuadro de Recursos al 31/13/96. El procedimiento consiste en determinar, partida por partida, el porcentaje de incidencia, sobre el total Presupuestado y sobre el total Ejecutado, a fin de mostrar que generalmente se presupuesta en exceso con respecto a los recursos y a la capacidad de ejecución.	1/3
N°2	Análisis del Estado de Ejecución del presupuesto de gastos y Realización del Cuadro de Recursos al 31/12/97. El procedimiento consiste en determinar, partida por partida, el porcentaje de incidencia, sobre el total Presupuestado y sobre el Total Ejecutado, a fin de mostrar que generalmente se presupuesta en exceso con respecto a los recursos y a la capacidad de ejecución. Con el objeto de disponer en este estudio, por lo menos, de los últimos ejercicios, con la misma tendencia.	4/8
N°3	El objetivo será demostrar con los análisis precedentes, que es posible reducir el presupuestos de gastos sin resentir el normal funcionamiento de la repartición; que es imprescindible y urgente activar la recaudación de los recursos propios, hoy insignificantes, y restar, proporcionalmente al crecimiento de los recursos propios, las Remesas de la Administración Central para el financiamiento del presupuesto de gastos, tema que da origen a todos estos estudios.	9/10
N°4	Reformular, a nivel experimental, extraoficialmente, el presupuesto 1998, aplicando conceptos y resultados obtenidos en las tareas precedentes.	11/13
N°5	Desarrollar un anteproyecto de corrección del CAP. IV DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS, de la Ley 3485, con miras a hacer efectiva en la práctica la recaudación de este concepto, de importante incidencia en el cuadro de recursos propios. cálculos de recaudación según Ley N°3.485 (exposición parcial de este tema).	14/16

ANALISIS DEL BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1996

Folio Nº 1

PRESUPUESTO DE GASTOS APROBADO

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		% SOBRE TOTAL PRESUPUEST. (I)		IMPORTE				EJECUTADO				DIFERENCIA (II) - (I)	
	PARCIAL	TOTAL	Pcial.	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO		EJECUTADO	TOTAL	% S/TOTAL PRESUP. (II)		PCIAL.	TOTAL
							a) Ejecut.	b) a-100			PCIAL.	TOTAL		
PERSONAL		12.000.000		34,02		11.263.757,11	93,86	-6,14		36,38		31,94		-2,08
BIENES Y SERV. NO PERSONALES		900.000	2,55		863.508,97	95,95	-4,05		2,79		2,45		-0,10	
BIENES DE CAPITAL		100.000	0,28		9.111,33	9,11	-90,89		0,03		0,03		-0,25	
PLAN DE TRABAJOS PUBLICOS		22.070.000	52,58		18.791.807,97	85,15	-14,85		60,69		53,27		-9,31	
* Por Adm. (1)	14.986.246		42,49		12.722.521,46	84,89	15,11		41,09		36,07		-6,42	
* Por terceros	7.083.754		20,09		6.069.286,61	85,88	14,32		19,60		17,20		-2,89	
BIENES PREEXISTENTES		200.000	0,57		32.010,73	16,00	-84,00		0,11		0,09		-0,48	
TOTALES		35.270.000	100,00		30.960.195,21	100,00			100,00		87,78			
(1) Includo Sueldos y Jornales por \$ 11.524.967,22														

ANALISIS DEL BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1998

PRESUPUESTO MODIFICADO: Incorporado a la Partida Personal el monto que figuraba en el P.T.P. - p/Adm. U.I. N° 441 "CONSERV., MANTEN. Y RECUPER. DE LA RED VIAL."

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		IMPORTE		EJECUTADO				DIFERENCIA	
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	% POR PARTIDA		% S/TOTAL		% S/TOTAL	
					a) Ejecut.	b) = a-100	EJECUTADO	PRESUP. (II)	PCIAL.	TOTAL
	PRESUPUEST. (I)		PRESUPUEST. (I)		EJECUTADO		EJECUTADO		DIFERENCIA	
PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	
PERSONAL		23.524.967		22.788.724,33	96,67	-3,13	73,61	64,61		-2,08
BIENES Y SERV. NO PERSONALES		900.000		863.508,97	95,95	-4,05	2,79	2,45		-0,10
BIENES DE CAPITAL		100.000		9.111,33	9,11	-90,89	0,03	0,03		-0,25
PLAN DE TRABAJOS PUBLICOS		10.545.033		7.266.839,85	68,91	-31,09	23,47	20,60		-9,31
* Por Adm.	3.461.279		1.197.554,24		34,60	-65,40	3,87	3,39		-6,42
* Por terceros	7.083.754		6.069.285,61		85,68	-14,32	19,60	17,20		-2,89
BIENES PREEXISTENTES		200.000		32.010,73	16,00	-84,00	0,10	0,09		-0,48
TOTALES		35.270.000		30.960.195,21			100,00	87,78		-12,22
	14.986.246,00	12.000.000	12.722.521,46	Total Ejec. de O. P/Adm.			11.263.757,11			
	-11.524.967,22	+11.524.967,22	-11.524.967,22	Sueldo y Jorn. imput. a P.T.P.			+11.524.967,22			
	3.461.278,78	23.564.967	1.197.554,24				22.788.724,33			

Referencia: Los importes ubicados en las columnas de total o parcial con colores sobresalientes, corresponden al calculo del mismo color

ANALISIS DEL BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1997

Folio Nº 4

PRESUPUESTO DE GASTOS, APROBADO

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		% SOBRE TOTAL PRESUPUEST. (I)		IMPORTE				E J E C U T A D O				DIFERENCIA (II) - (I)	
	PARCIAL	TOTAL	Pcial.	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO		% S/TOTAL EJECUTADO		% S/TOTAL PRESUP. (II)		PCIAL.	TOTAL
							a) Ejecut.	b) s-100	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL		
PERSONAL		7.018.964		18,42		7.017.770	99,98	-0,02		23,42		18,41		-0,01
BIENES Y SERV. NO PERS.		992.815		2,60		992.670	99,99	-0,01		3,31		2,61		+0,01
BIENES DE CAPITAL		50.000		0,13		1.984	3,97	-96,03		0,01		0,01		-0,12
TRABAJOS PUBLICOS		29.100.000		76,36		21.823.004	74,99	-25,01		72,83		57,26		-19,10
P/ADMINISTRACION	15.694.308		41,18		13.857.628	88,30	-1,17		46,25		36,36		-4,82	
P/TERCEROS	13.405.692		35,18		7.965.376	59,42	-40,58		25,58		20,90		-14,28	
BIENES PREEXISTENTES		950.000		2,49		126.901	13,36			0,43		0,33		-2,16
TOTALES		38.111.780		100,00		29.962.329				100,00		78,62		-21,38

ANÁLISIS DEL BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1997

Descargando por aplicación Ley de Presupuesto del P.T.P. - Plan de Trabajo Público - P/Adm., el personal temporario que se imputaba a la unidad de Inversión Nº 541 "Conserv., Manten. y Recup. de la Red Vial" y cargándolo en gastos en Personal como corresponde el cuadro precedente quedaría como sigue:

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		% SOBRE TOTAL		IMPORTE				% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO				E J E C U T A D O				DIFERENCIA		
	PARCIAL	TOTAL	Pcial.	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	a)Ejecut.	b)=-100		% S/TOTAL		% S/TOTAL		PCIAL.	TOTAL		
										PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	EJECUTADO	PRESUP. (II)			PCIAL.	TOTAL
PERSONAL		18.368.964		48,20		18.367.770		99,99		-0,01		61,30		48,19				-0,01	
BIENES Y SERV. NO PERS.		992.815		2,60		992.670		99,99		-0,01		3,31		2,60					
BIENES DE CAPITAL		50.000		0,13		1.984		3,97		-96,03		0,01		0,01				-0,12	
TRABAJO PUBLICO		17.750.000		46,58		10.473.004		59,00		-41,00		34,96		27,48				-19,10	
P/ADMINISTRACION	4.344.308		11,40		2.507.628		57,72		-42,28		8,37		6,58					-4,82	
P/TERCEROS	13.405.692		35,18		7.965.376		59,42		-17,14		26,59		20,90					-14,28	
BIENES PREEXISTENTES		950.000		2,49		126.901		13,36		-86,64		0,42		0,34				-2,15	
TOTALES		38.111.780		100,00		29.962.329						100,00		78,62				-21,38	

ANALISIS DEL BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1987

Folio N° 6

RECURSOS Y FINANCIAMIENTO

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		% SOBRE TOTAL PRESUPUEST. (I)		IMPORTE		E J E C U T A D O				% S/TOTAL PRESUP (II)		DIFERENCIA (II)-(I)			
	PARCIAL	TOTAL	Pcial.	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO		PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL
							a) Ejecut.	b) a-100								
PROPIOS		400.000		1,05		110.371		27,59		-72,41		0,38		0,29		-0,76
CONTRIB. P/MEJORAS	90.000		0,24													-0,24
TASA USO CAMINO	10.000		0,02													-0,02
VIARIOS NO TRIBUT.	300.000		0,79		110.371		36,79		-63,21		0,38		0,29		-0,50	
COPARTICIPACION VIAL		12.200.000		32,01		12.510.186		102,54		+2,54		43,64		32,82		+0,81
D.N.V. APORTE NO REINT.		5.100.000		13,38		44.635		0,88		-99,12		0,16		0,12		-13,26
REMESAS ADM. CENTRAL		18.511.780		48,57		16.004.410		86,46		-13,54		55,82		42,00		-6,57
GASTOS CORRIENTES	7.111.780		18,66		7.214.492		101,44				25,16		18,93		+0,27	
EROG. DE CAPITAL	11.400.000		29,91		8.789.918,00		77,10				30,66		23,07		-6,84	
USO DEL CREDITO		1.900.000		4,99				0,00		-1,00		0,00		0,00		-1,99
TOTALES		38.111.780		100,00		28.669.602					100,00		75,33		-24,77	

ANÁLISIS DEL BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1998

PRESUPUESTO DE GASTOS ELEVADOS, PENDIENTE DE APROBACION, EJECUCION REAL AL 30/09/98

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		IMPORTE		EJECUTADO						DIFERENCIA (II) - (I)		
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO		% S/TOTAL EJECUTADO		% S/TOTAL PRESUP. (II)		PCIAL.	TOTAL	
					Pcial.	TOTAL	a) Ejecut.	b) = a-100	PCIAL.	TOTAL			PCIAL.
PERSONAL		14.000.000		4.613.210	32,95	-67,05		22,59		22,59		13,71	-27,53
BIENES Y SERV. NO PERS.		700.000		534.234	76,32	-23,68		2,62		2,62		1,57	-0,49
BIENES DE CAPITAL		50.000		--	--	-100,00		--		--		--	-0,15
TRABAJOS PUBLICOS		18.300.000		15.194.752	83,03	-16,97		74,39		74,39		44,75	-9,15
* PIADMINISTRACION	7.212.000		10.637.363		147,50	47,50	52,08		31,33		31,33		+10,09
* PITERCEROS	11.088.000		4.557.369		41,10	58,90	22,31		13,42		13,42		-19,24
BIENES PREEXISTENTES		900.000		82.578	9,19	90,81		0,40		0,40		0,24	-2,41
TOTALES		33.950.000		20.424.874				100,00		100,00		60,27	-39,73

ANALISIS DEL BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTARIA EJERCICIO 1998

Folio N° 8

CALCULO DE RECURSOS ELEVADOS, PENDIENTES DE APROBACION. EJECUCION REAL AL 30/09/98

NOMENCLATURA	PRESUPUESTADO		% SOBRE TOTAL PRESUPUEST. (I)		IMPORTE				% POR PATIDA S/PRESUPUESTADO				% S/TOTAL EJECUTADO				% S/TOTAL PRESUP. (II)				DIFERENCIA (II) - (I)							
	PARCIAL	TOTAL	Pcial.	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	a)Ejecu.	PCIAL.	TOTAL	b)Fa-100	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL						
																							EJECUTADO		PRESUP. (II)		DIFERENCIA	
																							PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL	PCIAL.	TOTAL
RECURSOS PROPIOS		300.000		0,88		105.810		35,27		35,27		64,73		64,73		0,54		0,31		0,31		0,31		-0,57				
* Vs. DE LA DPV VTA. DE PLIEGOS, ETC.	300.000		0,88		105.810							64,73						0,31					-0,57					
COOPARTICIPACION VIAL		16.000.000		47,13		8.494.150		53,09		53,09		46,91		46,91		43,06		25,02		25,02		25,02		-22,11				
REMESAS ADM. CENTRAL		17.500.000		51,55		11.111.453		64,64		64,64		35,36		35,36		56,33		32,73		32,73		32,73		-18,82				
DIRECCION NACIONAL VLDAD.		150.000		0,44		14.192		9,46		9,46		90,54		90,54		0,07		0,04		0,04		0,04		-0,40				
TOTALES		33.950.000		100,00		19.725.605,00										100,00		58,10		58,10		58,10		-41,90				

DE LOS ANALISIS DE BALANCES DE EJECUCION PRESUPUESTARIA CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS 1996/1998, Y APLICANDO LA MEDIDAS PROPUUESTAS EN EXPT. 018/369-M-98 PARA LA AUTOFINANCIACION DE LA D.P.V. POR REACTIVACION DE LOS RECURSOS PROPIOS Y REDUCCION DE GASTO POR CONCESION, OBTENEMOS EL SIGUIENTE PRESUPUESTO 1998 REFORMULADO, PARA NUESTRO ESTUDIO

G A S T O S		FINANCIAMIENTO	
DETALLE	IMPORTE PCIAL.	DETALLE	IMPORTE PCIAL.
PERSONAL	14.000.000	RECURSOS PROPIOS	4.500.000
PRESUPUESTADO	14.000.000	PRESUPUESTADOS	300.000
TRANSF. DEL P.T.P. P/ADM.	+3.500.000	POR RECTIFICAC. DE CONTRIB. P/MEJORA Y OTROS	4.200.000
REDUC. POR CONCES.	-3.500.000	RECURSOS JURISD. NAC. LEY 23.986 (IMP. S/COMB.)	16.000.000
EJEC. PROM. TRES ULT. EJERC. 100% (1)		PRESUPUESTADOS	
BIENES SERV. NO PERSONALES	700.000	APORTE NO REINTEGR.	700.000
PRESUPUESTADO	700.000	D.N.V.	
EJEC. PROM. TRES ULT. EJERC. MAS DEL 95% (1)		PRESUPUESTADOS	150.000
BIENES DE CAPITAL	2.000	REMESAS ADM. CENTRAL	7.855.400
PRESUPUESTADO	50.000	PRESUPUESTADOS	17.500.000
EJEC. PROM. TRES ULT. EJERC.:4%	-48.000	MENOS:	
TRABAJOS PUBLICOS		REDUC. S/CUADRO SIG.	-9.644.600
P/ADM.	2.598.400	TOTAL EGR. AJUST	28.505.400
PRESUPUESTADO	7.212.000	RECUR. PROP.	-4.500.000
TRANSF. A PERSON.	-3.500.000	RECUR. ORIG. NAC.	-16.150.000
SUBTOTAL	3.712.000	DIF. AP. ADM. CTRAL.	7.855.400
EJEC. PROM. TRES ULT. EJERC.:70%	-1.113.600		
P/3ROS.	11.088.000		
PRESUPUESTADOS	(*) 11.088.000		
BIENES PREEXISTENTES	117.000		
PRESUPUESTADOS	900.000		
EJEC. PROM. TRES ULT. EJERC.:13%	-783.000		
	28.505.400		28.505.400

(1) En razón del porcentaje ejecutado no se corrigen los importes presupuestados

(*) A pesar de que su ejecución 97' es del 60% lo dejamos en el monto presupuestado porque es fundamental que ejecutemos todo lo que nos coparticipan.

CUADRO COMPARATIVO DE LA INCIDENCIA DE RECURSOS PROPIOS Y REMESAS DE LA ADMINISTRACION CENTRAL SOBRE LO PRESUPUESTADO Y EJECUTADO

CORRESPONDIENTE A LOS TRES ULTIMOS EJERCICIOS, CON RESPECTO AL EJERCICIO 98* AJUSTADO AL PROYECTO DE AUTOFINANCIACION

NOMENCLATURA	E J E R C I C I O 1 9 9 6		E J E R C I C I O 1 9 9 7		EJERCICIO 1998 EN EJECUCION		EJERC. 1998 (*)	
	% S/PRESUPUEST.	% S/EJECUTADO	% S/PRESUPUEST.	% S/EJECUTADO	% S/PRESUPUEST.	% S/EJECUTADO	% S/PRESUPUEST.	% S/PRESUPUEST.
	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
RECURSOS PROPIOS		4,71		0,73		0,29		0,31
CONTRIBUCION P/MEJORAS	3,83		0,24					14,68
TASA PARA USO DEL CAMINO	0,09		0,02					-- --
VTA. PLIEGOS Y PLANOS, MULTAS, ETC.	0,79		0,79		0,29		0,88	1,05
REMESAS ADMINISTRACION CENTRAL		44,54		57,51		48,57		32,73
						42,00		51,55
								27,56

(*) AJUSTADO AL PROYECTO DE AUTOFINANCIACION

Conclusión

Del análisis de la información que muestra el cuadro comparativo agregado al folio anterior, se desprende la siguiente conclusión que evidencia el objeto y la finalidad de mi plan de trabajos:

En el ensayo del presupuesto 1998, reformulado a efectos de estudio del nuevo cuadro de recursos que elaboro para la D.P.V., se observa:

A) En cuanto a **Recursos Propios:**

I) Con respecto al ejercicio 1996

- Un incremento del 235,24% en relación al total de recursos presupuestados. ($\frac{15,79}{4,71} - 1 = 2,3624$)

- Un incremento del 171,08% sobre el monto del mismo concepto

II) Con respecto al ejercicio 1997

- Un incremento del 1.403,80% en relación al total de recursos presupuestados. ($\frac{15,79}{1,05} - 1 = 14,0380$) (1)

- Un incremento de 1025% sobre el monto del mismo concepto.

III) Con respecto al ejercicio 1998

- Un incremento del 1.694,32% en relación en total a recursos presupuestados. ($\frac{15,79}{0,88} - 1 = 16,9432$) (1)

- Un incremento del 1.400% sobre el monto del mismo concepto.

B) En cuanto a **Remesas de la Administración Central**

I) Con respecto al ejercicio 1996

- Una reducción del 38,12 % en relación en total de recursos presupuestados 1996 ($\frac{27,56}{44,54} - 1 = -0,3812$)

- Una reducción del 50% sobre el monto del mismo concepto

II) Con respecto al ejercicio 1997

- Una reducción del 43,26% en relación al total de recursos presupuestados ($\frac{27,56}{48,57} - 1 = -0,4326$)

- Una reducción del 57,57% sobre el monto del mismo concepto

III) Con respecto al ejercicio 1998

- Una reducción del 46,54% en relación al total de recursos presupuestados ($\frac{27,56}{51,55} - 1 = -0,4654$)

- Una reducción del 55,11% sobre el monto del mismo concepto

(1) Es considerablemente mayor que en el ejercicio 1996, porque en te año se redujo a niveles ínfimos lo presupuestado como Contribución por Mejoras y a pesar de tal sinceramiento la recaudación fue nula.

Contribución por mejoras**Cálculos de recaudación S/Ley 3485**

- Costo promedio de 1Km de ruta. (estimado)		\$ 400.000
- % a recuperar en concepto de Contribución por Mejoras S/Ley N° 3485		40
- Total del Costo de Obra que se recupera en 10 años		\$ 160.000
- Contribución anual a recaudar, por C/Km. $\frac{\$ 160.000}{10 \text{ Años}}$		\$ 16.000
- Superficie beneficiada por la Construcción de un Km. De camino: 100Ha. C/F. por 3F = 300Has. C/Lado por 2 lados		600Has.
- Precio promedio de contribución anual por cada Ha. $\frac{\$16.000}{600\text{Has.}}$ (1)	\$27	$\left\{ \begin{array}{l} \$40 - \text{I Faja} \\ \$24 - \text{II Faja} \\ \$16 - \text{III Faja} \end{array} \right.$
- Kmts. de ruta construida por año (estimado)		30
- Forma de pago de la Contribución S/Ley N° 3485		10 Años
- Kmts. de ruta incluidos en el plazo no vencido para la contribución. 30Kmts. C/Año por 10 Años		300
- Contribución Total Anual. \$27 x 600Has. x Kmts.		\$4.800.000
- % estimado de contribuyentes		75
- Recaudación estimada Anual		\$3.600.000

$$(1) \left(1^{\circ}F = \frac{\$ 16.000}{200 \text{ Has. (100 C/Lado)}} = \$ 80 \times 50\% = \$ 40; 2^{\circ}F = \frac{\$ 16.000}{200 \text{ Has.}} = \$ 80 \times 30\% = \$ 24; 3^{\circ}F = \frac{\$ 16.000}{200 \text{ Has.}} \right.$$

$$= \$ 80 \times 20\% = \$ 16); \frac{\$ 40 + \$ 24 + \$ 16}{3} = \$ 27$$

Este Monto de Contribución queda encuadrado en la Ley, según los siguientes cálculos:

- Valor de Mercado, aproximado, de 1 Ha. de terreno rural: de \$400 a \$2.500
- Se toma \$1.000 como promedio.
- Avaluación fiscal (estimada) = \$350 (S/Pacto Federal la avaluación fiscal puede alcanzar hasta el 80% del valor de Mercado. En este caso representa solamente el 35%.)
- Tope máximo de la Contrib. P/Mejoras (Art.25°) = 25% S/\$350 = \$/Ha. 87,50 (.....la Contribución por mejoras no podrá exceder el 25% de la avaluación fiscal de la propiedad.....). En nuestro ejemplo la Contribución es de \$/Ha. 27 promedio.

No se incluye en el cálculo precedente la Contribución sobre propiedades urbanas, para no pecar de muy optimistas, puesto que mejoraría la cifra final en razón del mayor valor de las tierras, hemos preferido conciderar como que toda la construcción beneficia a zonas rurales. Ver hoja anexa.

ANEXO HOJA DE CALCULOS CONTRIBUCION POR MEJORAS

Aunque no lo incluimos en los cálculos desarrollados en la hoja anterior para determinar el presupuesto anual de la Contribución por Mejoras, indicamos a continuación datos referidos a Propiedades Urbanas con el objeto de demostrar el encuadramiento del monto de la Contribución por Mejoras en el Marco de la Ley N° 3.485

- Valor de Mercado, aproximado, de 1Ha. de terreno urbano: \$30.000 a \$70.000
- Se toma \$40.000 como promedio
- Evaluación fiscal, estimada: \$/Ha. 13.333 (aproxim. La 3° parte del valor de Mercado).
- Mayor valor adquirido por la propiedad S/Art. 27° = 15% S/\$13.333 = \$/Ha.2.000
- Contribución por Mejoras S/Art. 27° = 80% S/\$2.000 = \$/Ha.1.600
- Tope máximo de la Contribución por mejoras S/Art. 27° = \$40.000 (100Mts. De camino) x 40% = \$/Ha. 16.000

(Esto es suponiendo que la porción de la propiedad situada frente al camino sea de \$400.000)

Promedio de la Contribución por Mejoras = \$80 (1°F = $\frac{16.000}{66,8Ha.} = 239,52 \times 50\% = 119,76$; 2°F =

$\frac{16.000}{66,6Ha.} = 240,24 \times 30\% = 72,07$; 3°F = $\frac{16.000}{66,6Ha.} = 240,24 \times 20\% = 48,05$),

\$119,76 + \$72,07 + \$48,05 = \$79,96

MARCO LEGAL PARA LA APLICACIÓN DEL
PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.

INFORME PARCIAL N° 2

MARCO LEGAL PARA LA PLICACION
DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.

INFORME PARCIAL N°2, CONFORME CONTRATO CON EL C.F.I. DEL 9-11-98. PUNTO 4-5 DEL ANEXO I – PLAN DE TRABAJOS.

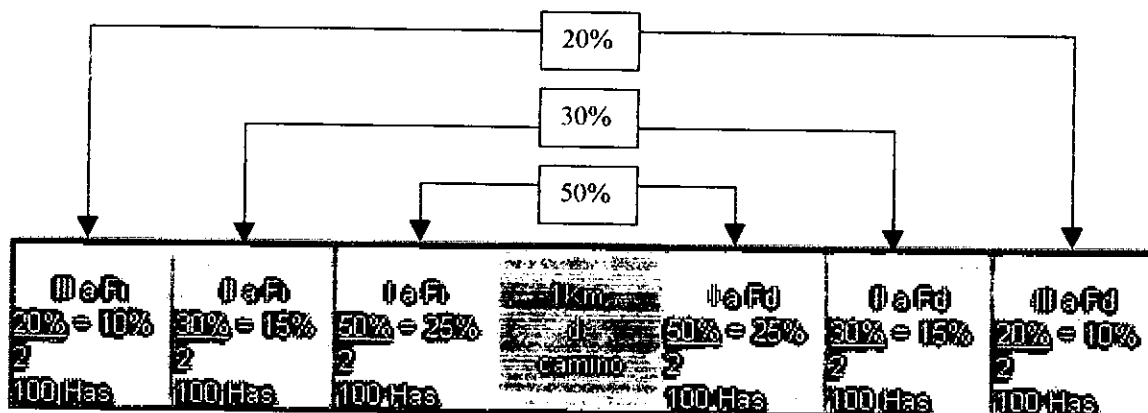
INDICE

TAREA	DESCRIPCION	FOLIO
5)	<p>Desarrollar un anteproyecto del Cap. IV – DE LA CONTRIBUCIONPOR MEJORAS, de la Ley 3485, con miras a hacer efectiva, en la práctica, la recaudación de este concepto, de importante incidencia en Cuadro de Recursos propios. (Conclusión del tema, expuesto parcialmente en mi Informe N°1):</p> <p>Gráfico de propiedades rurales beneficiadas por la obra.</p> <p>Gráfico de propiedades urbanas beneficiadas por la obra.</p> <p>Cálculo del ingreso anual por faja y por hectáreas, en ambos casos.</p> <p>Redacción del texto modificatorio del Cap. IV – DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS.</p>	1/7
6)	<p>Redactar un anteproyecto modificatorio del Cap. III – FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD, de la misma Ley, continuando con el criterio de incorporar nuevos recursos propios, de origen nacional; eliminar otros, o porque ya fueron derogados, o porque tienen poca consistencia legal y de este modo, sinceramos en materia recaudación:</p> <p>Su creación, aplicación y pérdida de vigencia en su mayor parte. Nuevas normas legales a nivel nacional, que permitan incorporar al FONDO, la Contribución Vial del impuesto a los combustibles. Ventajas del texto corregido.</p> <p>Texto modificatorio del Cap. III – FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD.</p>	8/16

Gráfico de propiedades rurales beneficiadas por la obra s/Ley N° 3.485

Anexo Hoja de cálculo de Recursos por este concepto.

Prop. Rurales – 1Km. De Cam. = 3Km² i + 3Km² d = 300Has.d + 300Ha = 600Has.



En la hoja de Cálculos del Recursos Anual (F° 14/15 – Informe Parcial N°1), según el ejemplo inserto en la misma, figura como contribución a recaudar la suma de \$ 16.000.-

Conforme al gráfico precedente, se concretaría como sigue:

A) EN PROPIEDADES RURALES. Art. 22°/26° Ley 3.485

Izq. $\frac{0,10 \times \$ 16.000.-}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 16.-$; $\frac{0,15 \times \$ 16.000.-}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 24.-$; $\frac{0,25 \times \$ 16.000}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 40.-$

Der. $\frac{0,10 \times \$ 16.000.-}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 16.-$; $\frac{0,15 \times \$ 16.000.-}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 24.-$; $\frac{0,25 \times \$ 16.000}{100 \text{ Has.}} = \$/\text{Ha. } 40.-$

Resumen: 200 Has. x \$16.- + 200 Has. x \$24.- + 200 Has. x \$40.- = \$16.000

B) EN PROPIEDADES URBANAS. Art. 27° - Ley 3.485

Gráfico de propiedades urbanas beneficiadas por la obra s/Ley 3.485

1 Km. de camino = 1 Km² izq. + 1 Km² der. = 100 Has. izq. + 100 Has. der.

IIIa F	IIIa F	IIIa F	IIIa F	IIIa F	IIIa F	IIIa F	IIIa F
20%	30%	50%	1km.	50%	30%	20%	
33,3	33,3	33,4	de	33,4	33,3	33,3	
Has.	Has.	Has.	Camino	Has.	Has.	Has.	

Valor promedio de 1 Ha urbana: $\$ 40.000 = \$/Ha. 13.333,33$ Aval. Fiscal
Coef. de Reduc. P/determ. su Aval. Fiscal: 3

$\$ 13.333,33 \times 0,15$ (mayor valor adquir.) $\times 0,80$ (Contrib. p/Mejoras fijada) = $\$/Ha. 1.600$

C./Mejoras total para 1Ha. a pagar en 10 años.

Determinación del recurso anual

Lado Izquierdo del camino

1° Faja: $\$1.600 = \$/Ha. 160.-$ anual $\times 0,50 = \$/Ha. 80.-$ $\times 33,4$ Has = $\$ 2.672.-$
10 años

2° Faja: $\$1.600 = \$/Ha. 160.-$ anual $\times 0,30 = \$/Ha. 48.-$ $\times 33,3$ Has = $\$ 1.598.-$
10 años

3° Faja: $\$1.600 = \$/Ha. 160.-$ anual $\times 0,20 = \$/Ha. 32.-$ $\times 33,3$ Has = $\$ 1.066.-$
10 años

SUB-TOTAL $\$ 5.336.-$

Lado Derecho del camino

Detalle idéntico al indicado p/el lado izquierdo $\$ 5.336.-$

Total estimado de Recaudación anual por

1Km. de Camino en Zona Urbana $\$ 10.672.-$

RESUMEN:

1° Faja = 66,8Has. (33,4 Izq. + 33,4 der.) $\times \$80.- = \$5.344.-$

2° Faja = 66,6Has. (33,3 Izq. + 33,3 der.) $\times \$48.- = \$3.197.-$

3° Faja = 66,6Has. (33,3 Izq. + 33,3 der.) $\times \$32.- = \$2.131.-$ $\$ 10.672$

La recaudación de contribución por mejoras es un proyecto completamente viable y rige exitosamente en otras provincias como Córdoba,

Tengo previsto viajar a Córdoba, por recomendación del Consejo Vial Federal, con el propósito de recoger las experiencias desarrolladas en esa provincia, tendientes a alcanzar una eficaz labor de percepción de este recurso.

A continuación transcribo el anteproyecto modificador del CAP. IV – DE LA CONTRIBUCIÓN CON MEJORAS, de la Ley N°3.485.

DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS

ARTICULO 22°.- Todas las propiedades ubicadas hasta los tres Kilómetros en zonas rurales o un Kilómetro en zonas suburbanas, a ambos lados de los caminos pavimentados o de superficie rodante mejorada, abonarán en concepto de contribución por mejoras el 40% (cuarenta por ciento) del costo de la obra vial, incluyendo gastos de estudio, proyecto y fiscalización.

ARTICULO 23°.- A los efectos de establecer las superficies contribuyentes definidas en el Artículo anterior, el ancho de las fajas marginales se dividirán en tres partes, correspondiendo a las zonas rurales fajas parciales de un Kilómetro de ancho y en las suburbanas de 334 metros la primera y las dos subsiguientes en 333 metros cada una.

ARTICULO 24°.- La proporción de la contribución por mejoras a cargo de los inmuebles comprendidos en los Artículos precedentes, se distribuirá como sigue:

El 50% (cincuenta por ciento) a cargo de los propietarios de las primera faja, o sea la adyacente al camino, el 30% (treinta por ciento) a cargo de los propietarios de la segunda faja, el 20% (veinte por ciento) a cargo de los propietarios de la tercera faja.

ARTICULO 25°.- Las propiedades abonarán a prorratio y según fajas a tanto por hectárea o fracción las partes que les correspondan, no pudiendo la contribución por mejoras exceder, en ningún caso, del 25% (veinticinco por ciento) del valor de la propiedad afectada tomando como base la valuación fiscal.

Dicha contribución se cobrará en cuotas, a propuesta del contribuyente. Cada cuota anual puede ser pagada a su vez hasta en 10 sub-cuotas. Si el contribuyente optara por una cuota anual esta no podrá ser inferior a la 1/10 parte del total de la suma determinada por la D.P.V. como monto de la contribución, con la base de un interés anual del 5% (cinco por ciento), de manera que dicho monto quede cancelado en un termino de diez años contados desde los sesenta días en que el camino o parte de él quede librado al servicio público.

El contribuyente que efectua el pago al contado gozará de un descuento del 10% (diez por ciento).

ARTICULO 26°.- Quedan eximidos del pago de contribución por mejoras las propiedades comprendidas en las fajas afectadas que no pudieren aprovechar el camino construido, por vías férreas sin paso a nivel, cauces de agua o algún otro accidente topográfico que no permita el libre acceso al camino en recorrido menor de tres Kilómetros, a partir de la esquina más próxima a la propiedad.

Si posteriormente la construcción de obras públicas o cualquier otra causa modificaren estas circunstancias, la contribución por mejoras será hecha efectiva siguiendo las normas anteriores.

ARTICULO 27°.- Dentro de los radios urbanos, la contribución por mejoras estará a cargo de las propiedades con frente al camino. El mayor valor adquirido por las propiedades beneficiadas se fija en el 15% (quince por ciento) de su evaluación fiscal.

La contribución por mejoras se fija en el 80% (ochenta por ciento) del mayor valor así de terminado. En ningún caso la contribución por mejoras de cada propiedad podrá exceder el 40% (cuarenta por ciento), del importe total de la porción de camino situada a su frente. El prorrateo para el pago se hará proporcional a su longitud del frente de cada propiedad.

ARTICULO 28°.- Están exceptuados del pago de contribución por mejoras única y exclusivamente los bienes públicos, los edificios y terrenos de propiedad nacional, provincial o comunal, los templos, los pertenecientes a los Consejos de Educación de la Nación o Provincial y los establecimientos hospitalarios públicos o privados pertenecientes a sociedades con personería jurídica mientras estén destinados expresamente a instrucción o beneficencia pública.

En los casos de consorcio se deducirá de la contribución de obras el aporte de los vecinos al fondo del consorcio.

ARTICULO 29°.- En los casos de posibles superposiciones, presentes o futuras, de zonas, como resultado de esquina o de la construcción de nuevos pavimentos, la contribución que corresponda por el último camino sólo será efectivizada por el propietario en el 25% (veinticinco por ciento) de lo que le correspondería contribuir si no se presentase dicha superposición.

ARTICULO 30°.- Ningún escribano público podrá extender escrituras traslativas de dominio ni aceptar la constitución de derechos reales sobre propiedades afectadas por este gravamen si este pago no estuviese rigurosamente al día.

ARTICULO 31°.- La recaudación y fiscalización de los tributos y sus accesorios (multas penales y no penales) que constituyan el Fondo Provincial de Vialidad, estará a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad. Las ejecuciones judiciales se regirá por las normas pertinentes del Código Tributario. La Dirección Provincial de Vialidad será la autoridad de aplicación en los términos con las facultades, procedimientos y recursos prescriptos en el citado código.

La Ley Provincial de Vialidad en su Capítulo III se refiere al Fondo Provincial de Vialidad.

Dado que el citado instrumento legal data del año 1967, es imprescindible su modificación, puesto que, es evidente, quedó desactualizada, especialmente con respecto a las nuevas normas legales que rigen en el orden nacional el origen y la aplicación de fondos provenientes del Impuesto a los combustibles, todas de la década del noventa, a excepción del Decreto Ley N° 505/58, que mantiene vigente solamente su Art. 23°, referente a porcentajes de distribución de los fondos a las Provincias en proporción a diversos factores.

En la nueva legislación se introdujeron cambios sustanciales en materia de financiamientos especiales con destino a previsionales y a viviendas.

En cuanto a la aplicación y rendición de dichos fondos por parte de las reparticiones destinatarias, también se observan cambios fundamentales, que por no asumirlos legalmente en nuestra Administración, nos vemos muchas veces con inconvenientes injustificados en las rutinas.

En la legislación vigente, por ejemplo, no se especifica el destino o la aplicación de la referida coparticipación, como así tampoco la necesidad de elevar "rendiciones de cuenta", esto era así antes de la sanción de dichas leyes.

Hoy, las transferencias de fondos del Impuesto a los Combustibles vienen a sumarse al Fondo Provincial de Vialidad con el que se atienden erogaciones del Plan de Trabajos Públicos y Presupuesto de Gastos de la Repartición según las Leyes Nacionales vigentes, pero, como en nuestra

Provincia la Ley de Vialidad es obsoleta, por supuesto, sufrimos las consecuencias.

La Rendición de Cuentas, con sus respectivos comprobantes, que constituía voluminosos expedientes que se presentaban en la Dirección Nacional de Vialidad, también se eliminó. Actualmente se cumple el requisito, remitiendo el Balance de Ejecución Presupuestaria del Ejercicio, solamente a los efectos de determinar los coeficientes de distribución de fondos.

La D.P.V. Tucumán recibe únicamente transferencias por coparticipación del Impuesto a los Combustibles conforme al Art. 19° Inc. a) de la Ley 23.966. Las que le corresponden por aplicación del Inciso b) de la misma Ley, las recibe de la Provincia, pero, no se trasladan a Vialidad, como ocurre en otras Provincias, por ejemplo Santiago del Estero, Salta y Catamarca.

En el caso ordenar los recursos en la forma prevista en el párrafo anterior, como lo planteo en la reforma de la Ley 3.485 y como lo tienen otras provincias ya mencionadas, obtendríamos un resultado sumamente positivo:

- 1) Lograríamos un autofinanciamiento prácticamente total para la D.P.V. fundamento de este trabajo.
- 2) No se afectaría a los recursos del Tesoro Provincial, al contrario tiene sus beneficios por cuanto, si bien los fondos de la Ley 23.966 - Inc. b), de aproximadamente \$ 9.500.000.- anuales, pasarían a Vialidad, la Administración Central no tendría necesidad de librar aproximadamente los \$ 16.000.000.- anuales que se incorporan en el Cuadro de Recursos de la Repartición, lo haría solamente, en caso de necesidad, solamente por 2 o 3 millones anuales.

- 3) Evitaríamos las frecuentes observaciones del Tribunal de Cuentas, cuando alguna vez, en la emergencia, la Repartición utiliza fondos nacionales para pago de sueldos.
- 4) El único aspecto negativo que presentaría esta decisión se observa en oportunidad de elaborar los índices para la distribución de fondos derivados del impuesto a los combustibles. En esa instancia, con la rendición a la vista, el C.V.F. dice, suponiendo que se haya ejecutado el 100% del Presupuesto inserto en el F° 9 - Informe Parcial N°1:

Inversión Total	\$29.000.000.-
Con Fondos de Origen Nacional	\$23.455.000.-
Con Fondos Provinciales	\$ 5.545.000.-

Entonces cae nuestro índice de coparticipación por inversiones con fondos provinciales, o sea antes rendíamos aproximadamente \$16.000.000.- de fondos provinciales, hoy, si llevamos a la práctica este proyecto, lo haríamos por 2/3 menos. De este modo si nos correspondía por este concepto \$2.800.000.- hoy sería de \$ 933.000.-, por lo tanto, la Coparticipación Ley 23.966 - Art. 19° Inc. a) Sería de \$ 12.433.000.- y no de \$ 14.300.000.-

De todos modos, por los motivos expuestos en 1), 2) y 3), más arriba, es evidente el beneficio de incorporar, por Ley, al Fondo Provincial de Vialidad, los fondos de origen Nacional.

Es importante destacar que hay varias provincias que ya obran de esta manera, en principio, según informe verbal del C.V.F., serían Santiago del Estero, Catamarca y Salta.

Con los antecedentes expuestos precedentemente, a continuación transcribo el anteproyecto modificadorio del Cap. III - FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD, de la Ley N°3.485.

CAPITULO III**FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD**

ARTICULO 15°.- Créase un Fondo Provincial de Vialidad destinado exclusivamente al estudio, trazado, compra, expropiación de los terrenos, inmuebles y yacimientos necesarios, construcción, mejoramiento, reparación, reconstrucción y conservación de caminos, obras anexas a las conducentes al cumplimiento de esta Ley y al pago de los servicios, adquisición y gastos administrativos necesarios para las mismas.

ARTICULO 16°.- El Fondo Provincial de Vialidad atenderá el Presupuesto de Gastos y Plan de Trabajos Públicos aprobados por la D.P.V. y se integrará con los siguientes recursos:

- I) Recursos propios, de origen nacional, que le corresponde a la Provincia por distribución de fondos de coparticipación vial, provenientes del impuesto a los combustibles líquidos, conforme a disposiciones de leyes Nacionales y sus Decretos Reglamentarios y/o modificatorios vigentes sobre este tema, a saber:
 - a) Ley N°23.966 - Art. 19° Inc. a), o instrumento legal que lo sustituya.
 - b) Ley N°23.966 - Art. 19° Inc. b), o instrumento legal que lo sustituya.
- II) Recursos propios, de origen Provincial, que se fijan en la D.P.V.:

- a) La recaudación de contribución por mejoras aplicadas a las propiedades rurales y urbanas beneficiadas por las obras viales, cualquiera que fuere la entidad que las construya sin distinción de origen de los fondos empleados y conforme lo establece el capítulo IV de esta Ley
- b) Remesas de la Administración Central equivalentes, como máximo, al 2,5% (dos coma cinco por ciento) s/el monto total de los recursos que recauda la D.G.R. de la Provincia, en efectivo. En cada ejercicio.

El Techo del aporte del Tesoro Provincial, que no puede superar el máximo establecido en la primera parte de este inciso, se fijará por diferencia entre el total del Presupuestado de Gastos más Trabajos Públicos, menos la suma de los recursos de origen nacional indicados en el apartado I) del presente artículo, mas los otros recursos propios de origen provincial que integran el apartado II).
- c) Los aportes que se fijen por Leyes especiales destinados a obras viales.
- d) El uso del crédito que autorice el Poder Ejecutivo.
- e) El importe de donaciones, legados o aportes particulares.

- f) El producido de la locación o venta de inmuebles que fuesen innecesarios a la Repartición, y de las fracciones sobrantes que resultaren de adquisición de terrenos para la construcción de caminos, o de las mejoras no utilizadas que tuvieren dichos terrenos.
- g) El producido de la venta, transferencia y alquiler de equipos o implementos a Contratistas y el de enajenación de los materiales, repuestos, equipos o automotores, herramientas, enseres e implementos que se consideren en desuso.
- h) Las multas por incumplimiento de contratos, por cierres indebidos de caminos, y por infracciones a los reglamentos de tránsito, siempre que estas últimas no tuvieren un destino especial, así como los intereses por sumas acreedoras.
- i) Los ingresos producidos por las ventas de planos y pliegos de condiciones viales.
- j) Los aportes de las Municipalidades, Comunas y/o vecinos en los casos de consorcios.
- k) El producido de la negociación de títulos que se autoricen a emitir para obras de vialidad.

- l) El producido del derecho de peaje, establecido en el Artículo 18°.

- m) Los derechos de prestación de servicios, o cualquier otro ingreso que no esté expresamente contemplado.

ARTICULO 17°. Todos los ingresos previstos en el Art. anterior, serán calculados anualmente e integrarán el Cuadro de Recursos para financiamiento del presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad y constituirán el FONDO, cuyo origen y aplicación se establece en el Art. 16° de la ley presente.

ARTICULO 18°. - Autorízase la aplicación de peaje. A tal efecto el Poder Ejecutivo fijará tarifas y reglamentará, en cada caso la aplicación de este derecho.

ARTICULO 19°. - Los fondos provenientes de los recursos mencionados en los artículos anteriores que no fueran recaudados directamente por Vialidad, serán depositados o transferidos por los distintos agentes de percepción a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad, en la cuenta "Fondo Provincial de Vialidad" en el Banco que la repartición indique en cada caso. Tales agentes de percepción son responsables de la retención o destino indebido de dichos fondos.

ARTICULO 20°. - El recurso fijado en el apartado II – Inc. b) del artículo 16°, "Remesas de la Administración Central", será percibido por Vialidad, mediante

entregas parciales, a través de libramientos, cuyos montos individuales no superarán el importe neto a pagar de la planilla de sueldos y jornales de un mes normal de la repartición.

ARTICULO 21°. - El Poder Ejecutivo queda autorizado para emitir, a propuesta de la Dirección Provincial de Vialidad, títulos de deuda interna que se denominarán "Bonos de Vialidad de la Provincia de Tucumán", con destino a la construcción de caminos, expropiaciones y demás obras que fueren necesarias para la realización de los planos que se elaboren y aprueben. El monto de cada emisión de estos bonos será determinado por el Poder ejecutivo. Podrán darse en pago de las obras realizadas, al tipo de interés y forma de amortización que en cada caso fije el mismo y serán servidos, con los recursos del Fondo Provincial de Vialidad.

MARCO LEGAL PARA LA APLICACIÓN DEL
PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA DPV

INFORME PARCIAL N° 3

MARCO LEGAL PARA LA APLICACION

DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO

DE LA D.P.V.

INFORME PARCIAL Nº 3. CONTRATO CON EL C.F.I. DEL 09-11-98 PUNTOS
4 – 5 DEL ANEXO I – PLAN DE TRABAJOS.

INDICE

TAREA	DESCRIPCION	FOLIO
7	Incorporar a la Ley Provincial de Vialidad un nuevo Capítulo sobre las CONCESIONES con el propósito de mantener abierta la posibilidad legal de este tipo de contratación para obras y/o servicios viales, conforme lo contempla el Pacto Federal en el punto 9) Necesidad de su inserción en la Ley Provincial de Vialidad	1/4
	Anteproyecto del nuevo CAPITULO VII DE LAS CONCESIONES, de la Ley Provincial de Vialidad.	5/8
8	Con los dos Capítulos modificados, CONTRIBUCION POR MEJORAS Y FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD más el nuevo Capítulo sobre CONCESIONES y otras modificaciones que hacen a la actualización del texto que data del 08-09-67, redactar un proyecto modificatorio de la Ley Provincial de Vialidad.	
	Fundamentos que apuntalan su reforma.	9/12
	Ante proyecto Modificatorio de la Ley Provincial de Vialidad Nº 3485.	13/40

CONCESIONES

Necesidad de su inserción en la ley de Vialidad

Siempre teniendo presente el objetivo de este proyecto, el autosostenimiento económico de la D.P.V. Tucumán, mi criterio es que tal resultado, lo vamos a lograr

no solo por el fortalecimiento de la capacidad del Organismo para generar recursos genuinos sino también y concurrentemente, por la racionalización del costo de presentación del servicio vial.

Sin lugar a dudas una contratación de este tipo, originaría reacciones en los sectores laborales hoy dependientes de la Administración Pública, argumentando que con este sistema se afecta considerablemente a su fuente de trabajo y se hace peligrar su continuidad en el puesto que desempeña, al menos con su patrón estado para pasar a revistar en la actividad privada.

Evidentemente, esto es así y también es lógica y esperada la reacción de los trabajadores en defensa de sus intereses y de su preferencia por el empleador .

Concesionar la conservación de rutina significa desde el punto de vista gremial, reducción de personal de campaña, por cuanto, estos trabajos estarían a cargo de una empresa privada.

En qué medida se reduciría el personal. Esto depende de los tramos de rutas que se concesionen. Actualmente entre las cinco zonas en que la Dirección Provincial

de Vialidad divide a la provincia, existen 47 campamentos distribuidos en todo el territorio con un plantel global de 755 obreros (sobre un total de 1.259 empleados con que cuenta la repartición entre profesionales, técnicos, administrativos, servicios, y obreros).

La reducción de un numero considerable de obreros de campaña, traerá aparejada también una reducción de operarios en Talleres y Transportes donde se desempeñan 169 agentes y en alguna proporción, repercutiría en el sector administrativo.

Por otro lado y consecuentemente, se gastaría menos en insumos (materiales, combustibles, repuestos, etc).

Para tener una idea de lo que puede resultar la referida privatización, desde el punto de vista económico, supongamos una reducción de 500 agentes (ya sea por transferencia a la concesionaria o por indemnización, BOCEP, etc) a un costo promedio de \$ 700 cada uno. La economía, en este ítem, seria de \$ 3.500.000 anuales, mas, la disminución de gastos de insumos se lograría una menor erogación que estimo del orden de los \$ 4.000.000.

Pero, continuando y sin apartarnos de la realidad, veamos la otra cara de la moneda. Esta forma de ejecutar las obras y servir a la población es mucho mas conveniente para la provincia en diversos aspectos:

- 1.) Económicamente. Importante rebaja en la nómina y en otras erogaciones.

2.) Es mas efectiva. Según lo muestran las experiencias de concesiones efectuadas por la Dirección Nacional de Vialidad en distintos corredores en todo el país.

3.) Estaríamos ajustándonos a las normas comprometidas por el Superior Gobierno de la Provincia a través del pacto federal.

(punto 9: Propender a la privatización total o parcial, a la concesión total o parcial de servicios, prestaciones u obras cuya gestión actual se encuentra a cargo de la provincia)

4.) Nos encaminaríamos a concretar las recomendaciones del Ministerio del Interior en su Programa Caminos Provinciales en lo que respecta a la relación "Planta de Personal / Extensión de la Red".

En realidad, actualmente la Repartición puede otorgar concesiones de servicios y de obras conforme a los procedimientos que fija la Ley 6.071/91, pero la misma debe ser aprobada previamente por decreto del Poder Ejecutivo.

El referido instrumento fue sancionado y promulgado por el Interventor Federal de la Provincia, el 15/01/91, estableciendo, en su Artículo 3º, que tendrá vigencia hasta el 31/12/91. Por sucesivas prórrogas, a la fecha, aún es aplicable hasta el 30/06/99.

Mi preocupación es porque, esta forma de contratación, esté incorporada a la propia Ley de Vialidad, con el objeto, de que dicho Organismo, por su condición de autárquico, disponga, legalmente, en su ámbito, de facultades para adjudicar y

contratar con esta modalidad, sin necesidad de recurrir a la autorización ni del Poder Ejecutivo ni de la Honorable Legislatura para concretarlo, por supuesto, siempre que la obra o el servicio a Concesionar se encuentre incluida/o en el Plan de Trabajos Públicos de la Dirección Provincial de Vialidad, debidamente aprobado y con la especificación, claramente expresada, que se ejecutará por concesión.

A continuación transcribo lo que sería el CAPITULO VII de la Ley Provincial de Vialidad, que en definitiva es básicamente el texto inserto en la Ley 6.071 con mínimos cambios, introducidos al solo efecto de ensamblarlo en la citada norma, o sea, específicamente referido a obras y servicios viales.

CAPITULO VII

DE LAS CONCESIONES

ARTICULO 38: CONCESIONES DE OBRAS Y SERVICIOS. La D.P.V podrá otorgar concesiones de servicios y obras viales, por un término fijo a sociedades privadas para la construcción, conservación o explotación de obras mediante el cobro de tarifas, precios o peajes, conforme a los procedimientos que fije esta ley.

Podrá otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes.

Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económico – financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa, precio o peaje a cargo del usuario.

La tarifa precio o peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva.

ARTICULO 39: MODALIDADES. Las concesiones podrán ser:

- a.) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución sobre sus beneficios a favor de la D.P.V.
- b.) Gratuita.
- c.) Subvencionada por la D.P.V, con una entrega inicial durante la

construcción, o con entrega en el periodo de explotación, reintegrables o no a la D.P.V.

Aclárase que no se considerará subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente.

ARTICULO 40: CONDICIONES. Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, la D.P.V. deberá considerar:

- a.) Que el nivel medio de la tarifa no podrá exceder el valor económico medio del servicio ofrecido.
- b.) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico, uso o demanda presunta, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficios y de los gastos de conservación y de explotación.

Si al definir la modalidad de la concesión a otorgar se optase por la gratuita o por la subvencionada por la D.P.V., deberá precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario o participación de la D.P.V. en el caso de que los ingresos resulten superiores a los previstos.

ARTICULO 41: FISCALIZACION. El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por la D.P.V. La D.P.V. designará su representación o delegación en el ente concesionario, cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijen en el contrato de concesión.

ARTICULO 42: CLAUSULAS CONTRACTUALES OBLIGATORIAS. En todos los casos el contrato de concesión deberá definir:

- 1.) Objeto de la concesión.
- 2.) Su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo, 39 de esta ley.
- 3.) El plazo.
- 4.) Las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas.
- 5.) La composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 41 de esta Ley.
- 6.) El procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos.
- 7.) Las obligaciones recíprocas al término de la concesión
- 8.) Las causales y la bases de evaluación para el caso de rescisión

ARTICULO 43. RENTABILIDAD RAZONABLE. Las concesiones que se otorguen de acuerdo a esta Ley, deberán asegurar, necesariamente, que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.

ARTICULO 44: INCUMPLIMIENTOS. En caso de incumplimientos de las obligaciones por parte del concesionario se aplicarán las sanciones que al respecto establezca el contrato de concesión.

ARTICULO 45: CONCLUSION ANTICIPADA. El contrato de concesión concluirá

antes del plazo previsto para su expiración por caducidad, rescate, rescisión, muerte o quiebra del contratista y renuncia. Las decisiones administrativas que dispongan la conclusión anticipada de concesiones tendrán ejecutoriedad propia sin perjuicio del derecho de quien se considera afectado de solicitar la posterior revisión judicial.

LEY PROVINCIAL DE VIALIDAD

Fundamentos que apuntalan su reforma.

La norma vigente, N° 3.485 data del 08/09/67, imponiéndose por razones técnicas, económicas y financieras, su actualización.

Básicamente los cambios programados se concentran en el Capítulo III – Fondo Provincial de Vialidad; en el Capítulo IV de la Contribución por Mejoras y se incorpora uno nuevo, Capítulo sobre Concesiones, que por motivos de ordenamiento del texto completo de la Ley, se le asignó el N° VII.

Con el propósito de sincerarnos en materia de recaudación, se han suprimido algunos incisos del Artículo 16º, que integraban el listado de conceptos que constituían el Fondo Provincial de Vialidad, pero en la práctica, en ningún momento fueron incorporados al cuadro de recursos para el financiamiento del presupuesto de gastos de la repartición. Se trata de ítems, o que fueron derogados por otras leyes, o de poca consistencia legal, a saber: "Inc. f) El producido del gravamen de \$ 10 como mínimo aplicado por tonelada de carga que se transporta por caminos y obras viales....."; "Inc. j) El porcentaje de los importes de los Certificados de Obras de Coparticipación Federal que la Dirección Nacional de Vialidad liquida....."; "Inc. p) Patentes a Surtidores y Estaciones de Servicios que instalen frente a los caminos....."; "Inc. r) Con el producido de las patentes que se apliquen a empresas de transportes de pasajeros, cargas de recorrido regular o fijo....."; "Inc. s) Con el producido de los derechos de publicidad en el interior de los vehículos de transportes de pasajeros

..... “; “Inc. t) Los derechos que paguen las transferencias de conexiones de líneas de transportes.....”

Se elimino del texto de la referida Ley, el signo monetario, que se consigna en varios artículos, por ser inexistente y por lo tanto inaplicable. Por tal motivo se hizo lo mismo con la especificación de “Banco de la Provincia de Tucumán”. En todos los casos que consignaban multas en m\$n se reemplazó por litros de Gas – oil o su equivalente en moneda nacional corriente. En cuanto al Banco, el que indique en cada circunstancia la Dirección Provincial de Vialidad.

En lo que respecta a la Coparticipación Vial Federal proveniente del Impuesto a los Combustibles voy a explayarme un poco más.

La Ley de Vialidad de Mendoza (Octubre/93), incorpora los fondos de Coparticipación Vial Federal al Fondo Provincial de Vialidad, sin fijar aplicación especial alguna, de la siguiente forma:

“CAPITULO VI – FONDO VIAL PROVINCIAL – ART. 20º INC. a) Fondos provenientes de la Coparticipación Vial Federal, según la legislación y convenios vigentes”

He verificado, recibe también, directamente la Repartición, los fondos que se distribuyen por el Art. 19º Inc. b) de la ley 23966.

La Ley de Vialidad de Santiago del Estero (02/10/58), tampoco determina imputación, ni ley que le dio origen, simplemente lo inserta en el listado de recursos, como sigue: “ Cap. V – FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD – ART. 21º

INC. c) El producido del impuesto a los combustibles”.

A esta Repartición también ingresan los fondos provenientes del Inc. b) de la Ley 23966, pero en este caso, lo recibe Tesorería General de la Provincia y los transfiere, el mismo día que llegan, íntegramente, al Fondo Provincial de Vialidad sin mayores trámites.

La Ley Provincial de Vialidad de Tucumán, se complicó al clasificar los recursos, para la ejecución de obras de Coparticipación Federal y para la atención del Presupuesto de Gastos y la ejecución del Plan Provincial de Trabajos Públicos.

En ambos casos cita la Ley 16657, a la fecha, derogada.

Las únicas Leyes vigentes actualmente, sobre este tema son, la Nª 23966, Nª 24699 y el Art.23 del Decreto Ley Nª 505/58. Ninguna de estas normas legales determina la aplicación que deba hacerse de los fondos de Coparticipación Vial Federal provenientes de los impuestos a los combustibles.

No era necesario ni citar la Ley y mucho menos establecer la aplicación de los recursos de ese origen, puesto que, cualquier utilización de fondos que se haga fuera de la imputación fijada, por más justificada y transitoria que sea, se cae en la malversación, figura fácilmente detectable y muy cuestionada por el Tribunal de Cuentas.

En nuestro proyecto modificatorio, se corrige el actual texto, redactántolo con la incorporación de este recurso al FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD, de modo similar al de los ejemplares citados más arriba, para no quedar atados

operativamente por decisión propia y con el fin de que nos permita disponer con mayor razonabilidad de los referidos ingresos, obviamente dentro del marco legal que nos rige.

Los objetivos de esta modificación se pueden sintetizar en pocas palabras, dado que de la lectura de su nuevo texto surgen las evidencias, se puede decir que es actualizada para adaptarla a políticas económicas modernas, tendientes a privatizar servicios y obras que hoy ejecuta el Estado, con el objeto de reducir gastos, sumar recursos y sincerarnos en materia de recaudación y consecuentemente reducir al máximo las Remesas de la Administración Central para el financiamiento del Presupuesto de Gastos de la Dirección Provincial de Vialidad.

A continuación transcribo el texto modificadorio de la actual Ley Provincial de Vialidad Nº 3.485.

ANTEPROYECTO MODIFICATORIO
DE LA LEY PROVINCIAL DE VIALIDAD

Nro. 3.485

CAPITULO I - Denominación y objeto.

ARTICULO 1: La Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán constituirá una entidad autárquica del derecho público, con capacidad para actuar privada y públicamente, conforme a las disposiciones de la presente Ley y a lo que establezcan las leyes generales de la Provincia y las especiales que afecten su funcionamiento.

Tendrá a su cargo todo lo referente a la obra vial provincial y a la celebración y ampliación de convenios sobre vialidad con reparticiones de otras jurisdicciones, quedando facultada para celebrar toda clase de contratos que se relacionen con su finalidad.

ARTICULO 2: La Dirección Provincial de Vialidad funcionará dentro de las normas que establece la presente Ley. El poder ejecutivo podrá intervenirla cuando las exigencias del buen servicio lo hicieren indispensable. La intervención tendrá carácter transitorio y cesará cuando hayan desaparecido los motivos que la determinaron.

ARTICULO 3: Se entenderá por obra vial a los efectos de esta Ley.

a.) Estudio, proyecto, trazado, construcción, mejoramiento, reconstrucción y

conservación de vías de comunicación carreteras y de obras anexas y complementarias, alquiler, compra, o construcción de los locales o inmuebles necesarios para el desarrollo de la labor de la repartición, arbolado de rutas, como así las adquisiciones de materiales, materia prima, máquinas, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo necesarios.

- b.) Adquisición de las tierras a utilizarse en apertura, ensanches y rectificaciones de rutas, extracción de suelos y materiales para caminos, y la de zonas adyacentes a las rutas destinadas a la instalación de campamentos camineros, o la formación de parques y lugares adecuados para descanso público .

ARTICULO 4: Para los fines de la presente Ley los caminos dentro del territorio de la provincia se denominarán:

- a.) **Nacionales:** Los que formen parte de la red vial nacional o en adelante sean incluidos en ella.
- b.) **Provinciales:** Los que integran la red vial provincial de vialidad establecida por la Dirección Provincial de Vialidad comprendiendo una red primaria o de coparticipación federal y una red secundaria que complementará la anterior.
- c.) **Municipales o Comunales:** Los no comprendidos en las denominaciones anteriores.

ARTICULO 5: La Dirección Provincial de Vialidad ejecutará obras en los caminos provinciales, y en los nacionales cuando así se conviniera. En los caminos municipales y comunales podrá ejecutarlas con arreglo al sistema de coparticipación provincial o de consorcios establecidos en el Capítulo VI de la presente Ley.

ARTICULO 6: La Dirección Provincial de Vialidad efectuará periódicamente un estudio general de las necesidades viales de la provincia y presentará los planes resultantes, los que serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo. Este se expedirá al respecto dentro de los cuarenta y cinco días (45) días y transcurrido dicho lapso sin pronunciamiento se darán por aprobados. En el caso que merecieran observación irá nuevamente a la Dirección Provincial de Vialidad, quien deberá expedirse en el termino de diez (10) días, corriendo un plazo de treinta (30) días desde la fecha en que someta nuevamente el plan a consideración del Poder Ejecutivo para que este se expida en definitiva.

ARTICULO 7: Declárase a la Provincia de Tucumán, acogida con retroactividad al 31 de marzo de 1967, a los beneficios de la coparticipación federal, instituida por el Decreto Ley Nro. 505/58 y demás leyes que rigen en la materia, cuyas condiciones se aceptan como base de convenio entre la Provincia y la Nación.

CAPITULO II –REGIMEN ADMINISTRATIVO

ADMINISTRADOR

SECRETARIO DE OBRAS - SECRETARIO DE ECONOMIA

ARTICULO 8°: La Dirección Provincial de Vialidad será dirigida, administrada, y representada legalmente por un Administrador, que será designado por el Poder Ejecutivo. El administrador deberá ser argentino, profesional de la rama de Ingeniería civil o con especialidad en vías de comunicación. Durará cuatro años en sus funciones y podrá ser reelecto. Su remuneración será la que fije el presupuesto anual de la Repartición.

ARTICULO 9°: Un Secretario de Obras y un Secretario de Economía serán designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Administrador, reservándose el derecho de rechazarlos; los mismos tendrán la dirección y contralor de las actividades que realicen los organismos y dependencias que a ellos se subordinen: De Secretaría de Obras dependerán los siguientes Departamentos : Estudios y Proyectos; Construcciones ; Conservación y Obras por Administración. De Secretaría de Economía dependerán los siguientes Departamentos: Planeamiento y Programación; Talleres, Almacenes y Transporte; Contaduría; Mayores Costos y la División Personal. Los secretarios serán ejecutores de las decisiones del Administrador y responsables del correcto funcionamiento de los Departamentos y/o Divisiones que de ellos dependan. En caso de ausencia, impedimento o vacancia, reemplazarán al Administrador el Secretario de Obras o el Secretario de Economía, en este orden.

Los secretarios percibirán la remuneración que establezca el Presupuesto de la Repartición, sin derecho a mayor remuneración en los casos de reemplazo del Administrador, salvo el presupuesto de vacancia.

Los Secretarios se reemplazarán unos con otros.

ARTICULO 10º: Sin perjuicio de las funciones que le sean encomendadas por otras disposiciones legales, el Administrador tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

a) - Administrar el Fondo Provincial de Vialidad y los bienes e instalaciones pertenecientes a la Repartición, en las condiciones establecidas por el Código Civil, y con las responsabilidades que él determine, pudiendo representarla en juicio como demandante o demandada, transar y celebrar arreglos judiciales o extrajudiciales.

b) – Representar a la Repartición en todos los actos y contratos en que sea parte, ya sea personalmente o por mandatarios. La representación podrá delegarla en cualquiera de los Secretarios cuando lo estime conveniente.

c) – Llevar el inventario general de todos los valores y bienes pertenecientes a la Repartición, ajustándose a las disposiciones que en materia de patrimonio rigen en la Provincia, y tener los fondos depositados en el Banco del Tucumán , no pudiendo convertir su efectivo en valores. El inventario general, que se actualizará anualmente, deberá ser establecido cada vez que se haga cargo de la Repartición un nuevo Administrador.

- d) – Preparar el presupuesto anual de gastos y cálculos de recursos, y el plan de obras viales, los que serán elevados al Poder Ejecutivo por el conducto que corresponda a los fines de su aprobación y sanción legal.
- e) – Establecer el sistema de caminos integrantes de la red provincial de Vialidad y sus sucesivas modificaciones, como también los planes periódicos de obras e inversiones, sometiendo estos planes a la aprobación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 6°.
- f) - Disponer, conforme a las leyes vigentes, la enajenación de los materiales, repuestos, equipos, automotores, herramientas e implementos que se consideren fuera de uso.
- g) – Organizar los servicios de la Repartición, reglamentar su funcionamiento interno y el de las Secretarías de Obras y de Economía.
- h) – Nombrar, ascender y remover el personal de la Repartición. Las remociones del personal permanente solo podrá disponerlas con causa justificada previo sumario administrativo. Las vacantes que no se provean por ascensos serán cubiertas preferentemente por concurso. Establecerá el régimen escalafonario para el personal y podrá acordar a éste otras asignaciones o beneficios, siempre que la norma presupuestaria o cuentas especiales determinen la existencia de los créditos al efecto.
- i) - Aceptar donaciones y legados, celebrar contratos de compraventa, de permutas y locaciones de bienes muebles e inmuebles y fijar el régimen de

utilización y enajenación de sobrantes en terrenos adquiridos por la Repartición.

j) – Realizar mediante resolución fundada, licitaciones o concursos de precios y celebrar contratos para la ejecución de obras y adquisición o arrendamientos de equipos, materiales, repuestos, herramientas, útiles y enseres de trabajo, así como de toda la mercadería de uso y consumo propio de la Repartición, de conformidad con las leyes de contabilidad y de obras públicas, según el caso, sustituyéndose al Poder Ejecutivo en todas las facultades que le acuerden estas leyes.

Como norma general las obras o trabajos se realizarán por contrato, sin perjuicio de recurrirse a la ejecución directa u otra forma, cuando los motivos de conveniencia así lo aconsejen. Asimismo, cuando fuere conveniente, podrá contratar la realización de estudios, proyectos y asesoramientos.

k) – Entender directamente con la Dirección Nacional de Vialidad en toda lo concerniente a las relaciones entre ambas Reparticiones, y celebrar con aquella o con los organismos viales de otras provincias los convenios necesarios para el mejor desenvolvimiento combinado de las entidades y de su labor en lo que ésta tenga de conexo.

l) – Elevar anualmente al Poder Ejecutivo una Memoria de la labor desarrollada.

m) – Fomentar el perfeccionamiento del personal técnico, ya sea destacándolo a otros centros con fines de estudios, o auspiciando concursos o conferencias, o tomado cualquier otra iniciativa al respecto, autorizando la erogación correspondiente.

n) – Aplicar las penalidades por contravenciones a la presente ley, y aceptar los acogimientos que se le sometan.

ñ) – Autorizar el movimiento de fondos y firmar contratos, órdenes de pago, comunicaciones oficiales, escrituras y todo documento que requiera su intervención, acompañado de la firma del Secretario de Economía.

o) – Conceder licencias al personal de acuerdo con normas vigentes.

p) – Presidir el Consejo Técnico.

q) – Establecer cualquier medida, régimen o reglamentación que considere conveniente para el mejor desenvolvimiento de la Repartición.

ARTICULO 11°: Las decisiones del Administrador de la Dirección Provincial de Vialidad, salvo los supuestos previstos expresamente en esta ley, solo podrán ser susceptibles de contralor de legitimidad por el Poder Ejecutivo. El recurso correspondiente deberá ser interpuesto por ante el Administrador dentro de las veinticuatro horas de notificada la decisión y, previo dictamen de Asesoría Letrada, se elevarán las actuaciones al Poder Ejecutivo, dentro de las cuarenta y ocho horas, por el conducto que correspondiere.

INGENIERO JEFE

ARTICULO 12°: El ingeniero jefe será designado por el Administrador, preferentemente de entre el personal de carrera de la Repartición. Será removido por el Poder Ejecutivo a propuesta debidamente fundada del Administrador.

Sus atribuciones y deberes son:

a)– Proyectar la organización de los servicios correspondientes a la faz técnica de la Repartición.

b)– Preparar y someter a resolución del Administrador los estudios económicos y técnicos que sirven de base para proyectar los planes periódicos de construcción de caminos y sus ampliaciones sucesivas.

Propondrá el orden de preferencia fundado en aquellos estudios.

c) – Ejecutar las disposiciones del Administrador que le competen, siendo responsable, ante él, de la marcha de la Dirección técnica y de los trabajos que se efectúan directa o indirectamente bajo su contralor, debiendo informar al respecto.

d) – Formar parte del Consejo Técnico y presidirlo en caso de ausencia del Administrador.

e) – Asesorar al Administrador en todos los nombramientos, ascensos o remociones del personal técnico de la Repartición.

f) – Ejercer la Administración de la Repartición en caso de acefalía.

CONSEJO TECNICO

ARTICULO 13°: El Consejo Técnico estará formado por los jefes de las dependencias principales de la Dirección Provincial de Vialidad, según lo establezca la Reglamentación que dicte el Administrador, con el fin de deliberar sobre los asuntos de la Repartición .

CONTABILIDAD

ARTICULO 14°: Para la Dirección Provincial de Vialidad serán de aplicación las leyes de contabilidad y obras públicas y sus respectivas reglamentaciones, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente.

CAPITULO III

FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD

ARTICULO 15°: Créase un Fondo Provincial de Vialidad destinado exclusivamente al estudio, trazado, compra, expropiación de los terrenos,

inmuebles y yacimientos necesarios, construcción, mejoramiento, reparación , reconstrucción y conservación de caminos, obras anexas y las conducentes al cumplimiento de esta Ley y al pago de los servicios, adquisición y gastos administrativos necesarios para las mismas.

ARTICULO 16°: El Fondo Provincial de Vialidad atenderá el Presupuesto de Gastos y Plan de Trabajos Públicos aprobados para la D.P.V. y se integrará con los siguientes recursos:

- a) Los que le corresponden a la Repartición por la distribución de fondos de Coparticipación Vial Federal provenientes del impuesto a los combustibles conforme con la legislación y convenios vigentes: Ley Nacional N° 23966 – Art. 19 Inc. a) , e Inc. b) y normas legales complementarias.
- b) La recaudación de Contribución por Mejoras aplicada a las propiedades rurales y urbanas beneficiadas por las obras viales, cualquiera fuere la entidad que las constituya sin distinción de origen de los fondos empleados y conforme lo establece el Capítulo IV de esta Ley.
- c) Remesas de la Administración Central. El Aporte del Tesoro Provincial se determinará por diferencia, entre el total del presupuesto de Gastos más Trabajos Públicos, menos la suma de todos los otros recursos previstos en este Artículo, que integran el FONDO. El importe resultante no deberá ser superior al 5% (cinco por ciento) de la recaudación que ingresa a la Dirección General de Rentas de la Provincia en cada

ejercicio.

- d) – Los aportes que se fijan por Leyes especiales destinados a obras viales.
- e) – El uso del crédito que autorice el Poder Ejecutivo.
- f) – El importe de donaciones, legados o aportes particulares.
- g) – El producido de la locación o venta de inmuebles que fuesen innecesarios a la Repartición, y de las fracciones sobrantes que resultaren de la adquisición de terrenos para la construcción de caminos, o de las mejoras no utilizadas que tuvieren dichos terrenos.
- h) – El producido de la venta, transferencia y alquiler de equipos o implementos a contratistas y el de enajenación de los materiales, repuestos, equipos o automotores, herramientas, enseres e implementos que se consideren en desuso.
- i) – Las multas por incumplimiento de contratos, por cierres indebidos de caminos, y por infracciones a los reglamentos de tránsito, siempre que estas últimas no tuvieren un destino especial, así como los intereses por sumas acreedoras.
- j) – Los ingresos producidos por las ventas de planos y pliegos de condiciones viales.
- k) – Los aportes de las Municipalidades, Comunas y/o vecinos en los casos

de consorcios.

l)- El producido de la negociación de título que se autorice a emitir para obras de vialidad.

m) – El producido del derecho de peaje, establecido en el Artículo 18°.

n)- El producido de las concesiones a título oneroso Art. 39 Inc. a)

o)- Los derechos de prestación de servicios, o cualquier otro ingreso que no este expresamente contemplado.

ARTICULO 17: Todos los ingresos previstos en el artículo anterior, serán calculados anualmente e integrarán el cuadro de Recursos para financiamiento del presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad y constituirán el FONDO, cuyo origen y aplicación se establece en los artículos 15 y 16 de la presente Ley.

ARTICULO 18: Autorízase la aplicación de peaje. A tal efecto el Poder Ejecutivo fijará tarifa y reglamentará, en cada caso, la aplicación de este derecho.

ARTICULO 19: Los fondos provenientes de los recursos mencionados en los artículos anteriores que no fueran recaudados directamente por Vialidad serán depositados o transferidos por los distintos agentes de percepción a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad, en la cuenta Fondo Provincial de Vialidad, en el banco que la repartición indique en cada caso. Tales agentes de percepción son responsables de la retención o destino indebido de dichos fondos.

ARTICULO 20: El recurso fijado en el Inc. c) del Art. 16, Remesas de la

Administración Central, será percibido por Vialidad mediante entregas parciales, a través de libramientos, cuyos montos individuales no superarán el importe neto a pagar de la planilla de Sueldos y Jornales de un mes normal de la repartición.

ARTICULO 21: El Poder Ejecutivo queda autorizado para emitir, a propuesta de la Dirección Provincial de Vialidad, Títulos de deuda interna que se denominarán Bonos de Vialidad de la Provincia de Tucumán, con destino a la construcción de caminos, expropiaciones y demás obras que fueran necesarias para la realización de los planos que se elaboren y aprueben. El monto de cada emisión de estos bonos será determinado por el Poder Ejecutivo. Podrán darse en pago de las obras realizadas, al tipo de interés y forma de amortización que en cada caso fije el mismo y serán servidos con los recursos del Fondo Provincial de Vialidad.

CAPITULO IV

DE LA CONTRIBUCION POR MEJORAS

ARTICULO 22: Todas las propiedades ubicadas hasta los tres kilómetros en zonas rurales o un kilometro en zonas suburbanas, a ambos lados de los caminos pavimentados o de superficie rodante mejorada, abonarán en concepto de contribución por mejoras, el 40% (cuarenta por ciento) del costo de la obra vial, incluyendo los gastos de estudio, proyecto y fiscalización.

ARTICULO 23: A los efectos de establecer las superficies definidas en el Art. Anterior, el ancho de las fajas marginales se dividirá en tres partes,

correspondiendo a las zonas rurales fajas parciales de un kilometro de ancho y en las suburbanas de 334 metros la primera y las dos subsiguientes de 333 metros cada una.

ARTICULO 24: La proporción de la contribución por mejoras a cargo de los inmuebles comprendidos en los artículos precedentes, se distribuirá como sigue:

El 50% (cincuenta por ciento) a cargo de los propietarios de la primera faja, o sea la adyacente al camino; el 30% (treinta por ciento) a cargo de los propietarios de la segunda faja; el 20% (veinte por ciento) a cargo de los propietarios de la tercera faja.

ARTICULO 25: Las propiedades abonarán a prorratio y según fajas a tanto por hectárea o fracción las partes que le correspondan, no pudiendo la contribución por mejoras exceder, en ningún caso, del 25% (veinticinco por ciento) del valor de la propiedad afectada tomando como base la evaluación fiscal.

Dicha contribución se cobrará en cuotas, a propuesta del contribuyente. Cada cuota anual puede ser pagada a su vez hasta en 10 sub-cuotas. Si el contribuyente optara por una cuota anual esta no podrá ser inferior a la 1/10 parte del total de la suma determinada por la D.P.V como monto de la contribución, con la base de un interés anual del 5% (cinco por ciento), de manera que dicho monto quede cancelado en un término de diez años contados desde los sesenta días en que el camino o parte de él quede librado al servicio público.

El contribuyente que efectúe el pago al contado gozará de un descuento del

10% (diez por ciento).

ARTICULO 26: Quedan eximidos del pago de contribución de mejoras las propiedades comprendidas en las fajas afectadas que no pudieran aprovechar el camino construido, por vías férreas sin paso a nivel, cauces de aguas o algún otro accidente topográfico que no permita el libre acceso al camino en recorrido menor de tres kilómetros, a partir de la esquina más próxima a la propiedad.

Si posteriormente la construcción de obras públicas o cualquier otra causa modificaren estas circunstancias, la contribución por mejoras será hecha efectiva siguiendo las normas anteriores.

ARTICULO 27: Dentro de los radios urbanos, la contribución por mejoras estará a cargo de las propiedades con frente al camino. El mayor valor adquirido por las propiedades beneficiadas se fija en el 15% (quince por ciento) de su evaluación fiscal.

La contribución por mejoras se fija en el 80% (ochenta por ciento) del mayor valor así determinado. En ningún caso la contribución por mejora de cada propiedad podrá exceder del 40% (cuarenta por ciento), del importe total de la porción de camino situada a su frente. El prorrateo para el pago se hará proporcional a su longitud del frente de cada propiedad.

ARTICULO 28: Están exceptuados del pago de contribución por mejoras única y exclusivamente los bienes públicos, los edificios y terrenos de propiedad nacional, provincial o comunal, los templos, los pertenecientes a los consejos de educación

de la Nación o Provincial y los establecimientos hospitalarios públicos o privados pertenecientes a sociedades con personería jurídica, mientras estén destinados expresamente a instrucción o beneficencia pública. En los casos de consorcios se deducirá de la contribución de obras el aporte de los vecinos al fondo del consorcio.

ARTICULO 29: En el caso de posibles superposiciones, presentes o futuras, de zonas, como resultado de esquina o de la construcción de nuevos pavimentos, la contribución que corresponda por el ultimo camino solo será efectivizada por el propietario en el 25% (veinticinco por ciento) de lo que le correspondería contribuir si no se presentase dicha superposición.

ARTICULO 30: Ningún escribano público podrá extender escrituras traslativas de dominio ni aceptar la constitución de derechos reales sobre propiedades afectadas por este gravámen si este pago no estuviese rigurosamente al día.

ARTICULO 31: La recaudación y fiscalización de los tributos y sus accesorios (multas penales y no penales) que constituyan al Fondo Provincial de Vialidad, estará a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad. Las ejecuciones judiciales se regirán por las normas pertinentes del Código Tributario. La Dirección Provincial de Vialidad será la autoridad de aplicación en los términos con las facultades, procedimientos y recursos prescriptos en el citado código.

CAPITULO V

ADQUISICIONES

ARTICULO 32: Los caminos provinciales así como ensanche y obras anexas serán de propiedad exclusiva de la provincia , a cuyo efecto la D.P.V. podrá realizar la escrituración correspondiente de las tierras necesarias previa cesión, compra o expropiación de las mismas. Este derecho de propiedad no afectará las facultades de policía edilicia propias de las municipalidades y comunas rurales dentro de sus respectivas jurisdicciones, en tanto no sean incompatibles con el ejercicio de facultades exclusivas o concurrentes de la Provincia para reglamentar el uso de caminos.

ARTICULO 33: Decláranse de utilidad pública todos los bienes inmuebles y muebles necesarios para la realización de la obra vial conforme lo definido por el artículo 3 como asimismo:

- a.) Los sobrantes de terrenos que como consecuencia de la expropiación resultaren inapropiados para el uso o la explotación particular.
- b.) Los terrenos necesarios para dar al sistema de caminos provinciales un ancho mayor que el específicamente requerido con la finalidad de promover el desarrollo adecuado de los terrenos adyacentes y contribuir a la financiación de las rutas. Esta facultad queda supeditada para cada obra, a la aprobación del poder Ejecutivo,

ARTICULO 34: Declarada la afectación de un bien, la D.P.V podrá adquirirlo directamente del propietario dentro del valor máximo que en concepto de total indemnización estimen sus técnicos competentes de acuerdo a la Ley de Expropiación y reglamentación correspondiente.

ARTICULO 35: Los propietarios que cedieron gratuitamente fracciones de tierra con destino a la apertura, construcción, rectificación, o ensanche de los caminos provinciales y sus obras anexas o extracción de suelos y materiales necesarios, tendrán derecho a que se les acredite en las liquidaciones por la contribución de mejoras el valor de la tierra donada, a cuyo efecto se tomará como base la valuación fiscal establecida para el pago del impuesto inmobiliario sobre el mismo bien, y hasta la concurrencia de dicho valor.

CAPITULO VI

COPARTICIPACION PROVINCIAL.

ARTICULO 36: La Dirección Provincial de Vialidad podrá afectar a la ejecución de obras a ejecutarse en caminos comunales por el sistema de consorcios hasta un 20% (veinte por ciento) de los fondos de origen provincial destinados a obras a su cargo, formándose con ello un Fondo de Coparticipación Provincial.

A tal efecto podrá constituir consorcios con los municipios, comunas y/o vecinos a

fin de aunar aportes económicos para el estudio, construcción, reconstrucción y conservación de caminos municipales o comunales. En tales casos el aporte de la D.P.V. no excederá el 50% (cincuenta por ciento) del valor total de la obra.

ARTICULO 37: Las municipalidades y comunas podrán adherir al régimen de coparticipación provincial creado por esta Ley, debiendo incluir en sus presupuestos una partida especial para concurrir a la formación del consorcio. Cuando este sea vecinal, los vecinos deberán depositar previamente el monto del aporte en el Banco del Tucumán a la orden de la Dirección Provincial de Vialidad en la cuenta especial respectiva. Los municipios y comunas también deberán depositar sus aportes en la misma cuenta bancaria previamente a la realización de las obras a ejecutarse con arreglo a este régimen.

CAPITULO VII

DE LAS CONCESIONES

ARTICULO 38: Concesiones de obras y servicios. La D.P.V podrá otorgar concesiones de servicios y obras viales por un término fijo a sociedades privadas para la construcción, conservación o explotación de obras mediante cobro de tarifas, precios o peajes, conforme los procedimientos que fije esta ley.

Podrán otorgarse concesiones de obras para la explotación, administración,

reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes.

Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económica-financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa, precio o peaje a cargo del usuario.

La tarifa precio o peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva.

ARTICULO 39: Modalidades. Las concesiones podrán ser:

a.) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución sobre sus beneficios a favor de la D.P.V.

b.) Gratuita.

c.) Subvencionada por la D.P.V. Con una entrega inicial durante la construcción o con la entrega en el periodo de explotación, reintegrables o nó a la D.P.V.

Aclárase que no se considerará subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente.

ARTICULO 40: Condiciones. Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, la D.P.V. deberá considerar:

a.) Que el nivel medio de la tarifa no podrá exceder el valor económico medio del servicio ofrecido.

b.) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico, uso o demanda presunta, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficios y de los gastos de conservación. Si al definir la modalidad de la concesión a otorgar se optase por la gratuita o subvencionada por la D.P.V, deberán precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario o de la participación de la D.P.V. en el caso de que los ingresos resulten superiores a lo previsto.

ARTICULO 41: Fiscalización. El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por la D.P.V. La D.P.V. designará su representación o delegación en el ente concesionario cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijan en el contrato de concesión.

ARTICULO 42: Cláusulas Contractuales Obligatorias. En todos los casos el contrato de concesión deberá definir:

- 1.) El objeto de la concesión.
- 2.) Su modalidad de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 de esta ley.
- 3.) El plazo
- 4.) Las bases tarifarias y procedimiento a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas.
- 5.) La composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 41 de esta ley.

- 6.) El procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos
- 7.) Las obligaciones recíprocas al término de la concesión.
- 8.) Las causales y la bases de evaluación para el caso de rescisión.

ARTICULO 43: Rentabilidad razonable. Las concesiones que se otorguen de acuerdo a esta Ley, deberán asegurar necesariamente que la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.

ARTICULO 44: Incumplimiento. En caso de incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario se aplicarán las sanciones que al respecto establezca el contrato de concesión.

ARTICULO 45: Conclusión Anticipada. El contrato de concesión concluirá antes del plazo previsto para su expiración por caducidad, rescate, rescisión, muerte o quiebra del contratista y renuncia. Las decisiones administrativas que dispongan la conclusión anticipada de concesiones tendrán ejecutoriedad propia sin perjuicio del derecho de quien se considera afectado de solicitar la posterior revisión judicial.

CAPITULO VIII

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 46: La Provincia garantizará el libre tránsito a través de los caminos públicos nacionales, provinciales y comunales en el territorio, y declarará contraria a esta garantía toda disposición legal o administrativa que suponga en los hechos una obstrucción a la libre circulación de los vehículos, en tanto estos se ajusten a las reglamentaciones de tránsito vigentes.

Las municipalidades y comunas no podrán mantener o crear impedimento alguno al libre tránsito ni imponer gravámenes o tareas que afecten el mismo, cualquiera sea su denominación, salvo las patentes a los rodados de tracción a sangre; ni permitir en terrenos de los caminos, nacionales o provinciales, instalación o servicios permanentes o accidentales que sean extraños al tránsito mismo o que de algún modo lo obstaculicen.

ARTICULO 47: La Dirección Provincial de Vialidad tendrá el contralor con pleno ejercicio del poder de policía sobre los trabajos realizados y que se realicen en los caminos públicos de la Provincia, con exclusión de las calles de jurisdicción urbana, a cuyo efecto será de su competencia la aplicación de las disposiciones previstas en el Código Rural sobre caminos y cercos; poder extensivo a la suspensión del tránsito cuando la construcción o conservación de caminos así lo exigieren.

Para obtener el cumplimiento de las resoluciones que dictara al respecto podrá requerir el auxilio de la fuerza pública cuando lo estime necesario y queda facultada para aplicar multas de 1.000 (un mil) litros de gas oíl al precio que se lo expende al público en el mercado local, o su equivalente en moneda nacional corriente, a los infractores o remisos, haciéndolas efectivas por vías de apremio si no fueren abonadas a tiempo.

ARTICULO 48: Los propietarios cuyos inmuebles sean frentistas a los caminos provinciales, tendrán la obligación de construir en coincidencia con el o los accesos a los mismos, las alcantarillas con acción suficiente para permitir el libre escurimiento de las aguas. A tal efecto, esas obras no podrán ejecutarse sin la previa autorización de la Dirección Provincial de Vialidad, la que fijará los tipos de obras y normas técnicas a seguir, y podrá, reclamando el auxilio de la fuerza pública, mandar a deshacer toda obra de esa clase que se construya sin su conformidad.

Si la conservación de los caminos hiciera indispensable la inmediata construcción de esas obras, se otorgará al propietario un término prudencial, a cuyo vencimiento se harán las alcantarillas necesarias por cuenta del remiso, sin perjuicio de las disposiciones previstas en el artículo anterior.

ARTICULO 49: El Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio que correspondiere facilitará a la Dirección Provincial de Vialidad sin cargo, en la medida de lo posible, todos los elementos necesarios para el arbolado y embellecimiento de los caminos, sin perjuicio de lo cual la Dirección podrá instalar viveros a tal fin en

distintas regiones de la Provincia.

ARTICULO 50: Prohíbese en los caminos provinciales toda instalación destinada a propaganda o cualquier otro objeto que no se refiera al funcionamiento del camino o a fines de utilidad pública, salvo los concernientes a los negocios instalados o a instalarse sobre los caminos. La Dirección Provincial de Vialidad podrá establecer una contribución a los propietarios de cualquier instalación destinada a propaganda comercial visible desde el camino. Caso contrario podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para retirar o remover toda instalación colocada en violación de esta disposición y aplicar las multas a los que infrinjan la misma.

ARTICULO 51: Cuando la construcción o ensanche de un camino exija el levantamiento de un alambrado que haya sido colocado por el propietario de las tierras sin los trámites que señala el Código Rural, la Dirección Provincial de Vialidad no abonará gasto alguno y la remoción se hará a costa del propietario.

ARTICULO 52: Los profesionales a sueldo de la Dirección Provincial de Vialidad que fueren designados y actúen como peritos en juicios donde sea parte la Repartición, no percibirán honorarios cuando esta resultare condenada en costas.

ARTICULO 53: Cuando las aguas de regadío de tierras colindantes deriven sobre caminos, los propietarios responsables, pagarán a la Dirección Provincial de Vialidad los gastos ocasionados por la reparación del daño. Sin perjuicio de ello, quedan obligados a efectuar las obras de defensa necesarias para evitar nuevos derrames y si así no lo hicieren, vencido el término de 30 (treinta) días del

emplazamiento, la Dirección Provincial de Vialidad podrá aplicar multas de hasta 1000 (un mil) litros de gas oíl al precio que se lo expende al publico en el mercado local, o su equivalente en moneda nacional corriente, a los causantes y ejecutar con cargo a éstos las obras requeridas.

Queda prohibido dejar depositados en la zona del camino materiales de cualquier tipo y en especial los provenientes de limpieza o excavaciones de causes de riego de uso público o privado.

ARTICULO 54: La autorización para transportar las aguas de un lado a otro del camino se otorgará dejando a salvo los derechos de terceros y sujeta a la condición de ordenar su supresión si las obras no fueren bien conservadas por el interesado o se convirtieren en perjudiciales para el camino.

ARTICULO 55: Queda prohibido construir cauces en la zona de terrenos ocupados por el camino, salvo cuando el agua sea de uso exclusivo para el riego de éste.

ARTICULO 56: Queda prohibido el tránsito de máquinas, rodados a grúa, vehículos pesados con llantas de hierros y de tropas de hacienda por caminos pavimentados o mejorados; atar animales a los arboles públicos y señales camineras; descargar materiales pesados, vigas o grandes bultos sin que previamente se coloquen paragolpes sobre el pavimento (bolsa de aserrín, paja u otro material que amortigüe los golpes).

ARTICULO 57: Esta ley sirve de convenio entre la Provincia y la Nación dentro

del marco del Decreto Ley Nro. 505/58 y demás leyes modificatorias o complementarias del mismo.

ARTICULO 58: Derógase toda disposición que se oponga a la presente Ley.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 59: En el caso de que el Decreto Ley 505/58 y demás leyes reformativas o complementarias del mismo fueren reforzados, estableciendo que las provincias pueden gravar combustibles derivados del petróleo con impuestos provinciales, queda autorizado el Poder Ejecutivo a poner en vigencia inmediata los mismos.

ARTICULO 60: El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro de los plazos legales establecidos para hacerlo.

ARTICULO 61: Comuníquese.

**MARCO LEGAL PARA LA APLICACIÓN DEL
PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V.**

INFORME PARCIAL N° 4

**MARCO LEGAL PARA LA APLICACIÓN
DEL PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO
DE LA D.P.V**

INFORME PARCIAL N° 4 CONTRATO CON EL C.F.I DEL 09/11/98
PUNTOS 4 – 5 DEL ANEXO 1 – PLAN DE TRABAJOS

INDICE

Tarea	Descripcion	Folio
9	Desarrollar un nuevo Cuadro de Recursos para la D.P.V., en Función del anteproyecto modificatorio de la ley.	
	Introducción	3
	Explicación de los cambios	4/7
	El nuevo Cuadro de recursos , en cifras	11
10	Tratar en la Comisión Interministerial , fundamentando las Modificaciones propuestas en las tareas 5,6,7 y 8 hasta obtener Su conformidad.	
	Antecedentes y Actuación de la Comisión	1
	Revisión del Informe	2
	Informe del Dr. Cesar Turbay, Asesor del Ministerio de Hacienda e Integrante de la Comisión Interministerial.	9/54

COMISION INTERMINISTERIAL

Antecedentes y actuación.

Por Decreto - Acuerdo N° 24 del 16/04/97, que modifica al N° 4, del 14/02/97, se encomienda al Ministerio de Hacienda, el estudio de las alternativas de autofinanciamiento, total o parcial, de la Dirección Provincial de Vialidad.

Por Resolución conjunta N° 304, del 26/06/97, de los Ministros de Hacienda y de la Producción, se constituyó una Comisión Interministerial responsable de dicho estudio.

Esta Comisión, oportunamente elevó al C.P.N. Ramón N Arnedo, Asesor del Sr. Ministro de Hacienda, un análisis de la situación y una propuesta de solución para el problema planteado.

Como primera medida, informa que se verificó la contabilización de las medidas de economía dispuestas por Decreto – Acuerdo N° 4 del 19/02/97.

Sintetizando, el referido trabajo, pone de manifiesto: 1) Que es imposible resolver el problema con los fondos de coparticipación vial federal, por cuanto, los mismos vienen con aplicación fijada, para la atención del plan de obras de coparticipación federal; 2) Que el 90% de las erogaciones corrientes y de capital, es aportado por el tesoro provincial; 3) Que de los veinte recursos

previstos en la Ley, en su mayoría, fueron derogados, o de hecho no se aplican; 4) Recomienda que se activen importantes recursos previstos en la ley, que aportarían significativos ingresos al Fondo Provincial de Vialidad, como la Contribución por Mejoras, Peaje y Gravamen por tonelada de carga; 5) No se nota esfuerzo recaudatorio permanente de recursos propios, por parte de la D.P.V.; 6) Planta de personal sobredimensionada; 7) La legislación vigente en la materia, debe actualizarse, homogeneizarse y unificarse.

Revisión del Informe

Profundizando mas el estudio sobre los ingresos de la coparticipación vial federal en el impuesto a los combustibles, llevo a verificar que las únicas leyes que rigen actualmente en la materia, son las siguientes: N° 23.966; N° 24.699 y N° 23.548, manteniéndose, de todas las anteriores, solamente el Artículo 23 del Decreto – Ley N° 505/58.

En ninguna de estas normas se fija aplicación de los fondos que se transfieren, como lo indicaba el Decreto – Ley N° 505/58 antes de sus modificaciones por sucesivas leyes, hasta las que mantienen vigencia a hoy.

Esta realidad en materia legal, me permite cambiar totalmente el enfoque de la solución, orientando la reforma de la Ley de Vialidad hacia las ultimas

disposiciones nacionales sobre el tema y confirmando la coincidencia de criterios adoptada por otras vialidades provinciales, según lo expreso mas adelante, bajo el titulo Explicación de los Cambios.

Entonces el cuadro de recursos, ajustado al articulo N° 16 de la ley reformada, hace prácticamente viable el proyecto de autofinanciamiento de la Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán, parcialmente, de inmediato, y totalmente en un futuro cercano, o lejano, depende del uso que se haga del instrumento que se pondría en las manos de los funcionarios.

De este modo, el Aporte de la Administración Central para el financiamiento del Presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad, quedará reducido, en el primer ejercicio de funcionamiento de esta iniciativa, al 12%. Hasta ahora, como vimos mas arriba, significa el 90%.

Este porcentaje tendría que reducirse hasta cero, en el caso de activar al máximo los recursos previstos en la nueva ley.

CUADRO DE RECURSOS

Introducción.

Sumar recursos genuinos, sincerarnos en materia de recaudación y

consecuentemente, reducir al máximo las Remesas de la Administración para el financiamiento del Presupuesto de la Dirección Provincial de Vialidad, son, entre otros, los principales objetivos que pretendo alcanzar con las modificaciones que propongo introducir en la actual Ley de Vialidad N° 3.485.

No por el hecho de no estar incluidas entre los principales objetivos, que menciono mas arriba, son menos importantes los siguientes logros que quedarán a la vista con dicho instrumento legal reformado, a saber: 1) Unificación de la Caja. Con el Fondo Provincial de Vialidad, constituido según la ley, se atenderán erogaciones de la totalidad del presupuesto, Funcionamiento y Plan de Trabajos Públicos, sin condicionamiento legal alguno por el origen de los fondos; 2) Interesante atractivo para la concurrencia de importantes empresas en licitaciones viales de envergadura; 3) Mayor ejecutividad en el funcionamiento de la Repartición; y otros menores, desarrollados mas adelante.

Explicación de los cambios.

Fundamentalmente, el Cuadro de Recursos, ajustado a la reforma, se incrementa notablemente por la incorporación del importe proveniente de la distribución de los fondos coparticipación del impuesto a los combustibles, establecido en Ley N° 23.966 – Art. 19 Inc. b), que se distribuyen conforme a Ley N° 23.548 – Art. 3° Inc. c), y Art. 4° de la misma Ley, identificándonos de este modo con las mas importantes provincias del país.

El mencionado Inc. b) del Art. 19 de la Ley 23.966, dice textualmente:

“El treinta por ciento (30%) se destinará a cada una de las provincias en función de los porcentuales de distribución vigentes al Art. 3°, Inc. c) y 4° de la ley 23.548, con afectación a obras de infraestructura de energía eléctrica y/u **obras públicas.**”

Considero de interés transcribir en este espacio el concepto de **obras o trabajos públicos**, inserto en una publicación, de junio/96, del Ministerio del Interior, Subsecretaría de Asistencia de las Provincias:

“**Trabajos públicos:** Incorporación al activo físico del Estado Provincial, de las inversiones efectuadas en **Vialidad**, Vivienda, y otras Inversiones Físicas, distintas de la incorporación de Bienes de Capital. Comprende la realización de obras que permanecen con carácter de adherencia al suelo, formando parte de

un todo indivisible, como así también de las aplicaciones mejorativas de bienes ya existentes.”

Este concepto avala mi decisión de legalizar la incorporación al Fondo Provincial de Vialidad, las transferencias federales provenientes del impuesto a los combustibles, indicado mas arriba, que recibe Tesorería.

Esto no significa que el Estado Provincial no les esté dando una aplicación adecuada a las normas legales que le dieron origen al referido impuesto.

La revisión de la contabilización de estos ingresos apunta básicamente al objetivo de concretar la autofinanciación estudiada por la Dirección Provincial de Vialidad, con fundamentos válidos, utilizando los fondos genuinos de origen nacional y los propios, que recaude el Organismo por aplicación de su Ley reformada, sin incurrir en errores de criterio.

Mas adelante, desarrollo mi propuesta, con el fin de dejar completamente aclarada la solución estudiada para el problema y precisar los beneficios económicos y administrativos, que, además, obtendrá la Administración Central, por aplicación de este proyecto.

Según el informe del Consejo Vial Federal, en otras provincias, como Mendoza, Santiago del Estero, (en estas ya verifiqué), Salta, Catamarca, Córdoba y Buenos Aires. Vialidad recibe íntegramente los fondos que se

transfieren por este concepto a la provincia, o directamente la Repartición, o Tesorería General; en este último caso, el mismo día que recibe, se encarga de depositarlos en la Cuenta Fondo Provincial de Vialidad.

En Tucumán, no ocurre lo mismo, llegan aproximadamente \$ 9.000.000, anuales y Tesorería no los transfiere a Vialidad, pero, atiende los libramientos para pago de sueldos de la Repartición, por \$ 17.500.000 aproximadamente.

Mi propuesta, a través de la reforma de la Ley 3485, es que esos \$ 9.000.000, los reciba directamente el Fondo Provincial de vialidad, como ocurre en las provincias mencionadas, y que Tesorería General de la Provincia no atienda libramientos para pago de sueldos, sino que, eventualmente, asista financieramente a la repartición hasta un total que se determinará conforme al procedimiento inserto en Art. 16° Inc. c) de la Ley.

De este modo, cuando la D.P.V. alcance el máximo de recaudación de los otros recursos propios, el Tesoro Provincial lograría una economía de \$ 8.500.000 en sus erogaciones, y la Administración Central tendría, además, otro beneficio no menos importante, quedaría liberada del problema de los sueldos del Organismo, sin ninguna espera, a partir precisamente del momento que entre a regir la nueva ley.

Este documento legal, modificadorio del actual, haría factible llevar a la

práctica del plan de Autofinanciamiento de la D.P.V. estudiado por disposición del Superior Gobierno de la Provincia mediante Decreto Acuerdo N° 24/3 (MH) – 16/04/97.

Por supuesto y reiterando, es imprescindible completar esta “Unificación de Caja” con un efectivo plan de recaudación, consistente en activar los recursos propios previstos en la Ley; que la Contribución por Mejoras abarque el 100% de las propiedades beneficiadas; que se lleven a la práctica los demás ingresos legalmente considerados, tales como Concesiones a Título Oneroso, Peaje, etc. con todos los estudios, programas y presupuestos previstos que cada caso exija, mas la implementación de un sistema de seguimiento permanente, mantenga, de algún modo, con folletos informativos, inspecciones, etc., vigentes los recursos y cree la conciencia en el contribuyente o usuario, de que ellos son los responsables del servicio que se brinda.

El resultado óptimo de estas medidas sería la recaudación máxima calculada por cada concepto y consecuentemente, el aporte cero de la Administración Central.

Esta situación se logrará, sin lugar a dudas, gradualmente, a medida que vaya creciendo la recaudación de los recursos propios, por la mayor experiencia que se va acumulando, que, a su vez, permitirá mejorar sistemas y organizaciones,

y la consolidación de la conciencia contributiva del usuario, lo que nos facilitará alcanzar el objetivo propuesto de reducir o anular el financiamiento por parte del Tesoro Provincial.

Estimo que a la meta indicada llegaremos en el tercer ejercicio de vigencia de la nueva ley, mientras tanto, en el primer período de funcionamiento de este régimen, dicho aporte, no sería mayor de \$ 5.000.000.

En resumen, esto significa que la **economía máxima** del Tesoro Provincial, según las cifras indicadas mas arriba, sería de \$ **8.500.000**, [\$ 17.500.000 (aporte de la Admin.Central que cesa) – \$ 9.000.000 (Transf. a Vldad. de fondos Ley 23.966 Inc. b)], conforme a datos y circunstancias insertos en los párrafos 5/7 de este capítulo, y a la **mínima**, podríamos llamarla de arranque, resultaría de \$ **3.500.000**, [\$ 17.500.000 (aporte de la Admin.Central que cesa) – 9.000.000 (Transf. a Vldad. de fondos Ley 23.966 Inc. b) \$ 5.000.000 (asistencia del Tes. Pcial. 1er Ejerc que debe ir descendiendo, en la medida que vaya creciendo la recaudación de los recursos propios incluidos en la ley)].

En el cuadro de recursos que transcribo en el folio 11, incluyo los Fondos de la Coparticipación Vial Federal, conforme a la ley proyectada, e incorporo la Contribución por Mejoras, con un importe calculado como la mayor recaudación por este concepto en un ejercicio completo, esto es, como ya lo

expresé anteriormente, después de varios ejercicios de práctica.

También consigno ingresos varios, como venta de pliegos de condiciones y planos de obras, otros provenientes de convenios con municipalidades, o con Vialidad Nacional, multas, etc., por un total global que, aproximadamente es lo que se recauda en la actualidad.

Lo que no consideré, son los otros dos conceptos de importancia dentro del financiamiento del presupuesto, por la suma que pueden aportar, Peaje y Concesiones a Título Oneroso, por cuanto, su cálculo está determinado básicamente por factores que se consideran en las decisiones en materia de política vial, como rutas a incluir, tramos, precios, etc. que se fijan en oportunidad de resolver su aplicación.

INFORME DEL Dr. CESAR TURBAY.

Obra en mi poder el trabajo desarrollado por el C.P.N Domingo Eduardo Nofal, sobre **Marco legal para la aplicación del plan de autofinanciamiento de la D.P.V.**, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales con el CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES.

Desde el punto de vista legal, el referido trabajo no merece objeciones de ninguna naturaleza y en lo personal, estoy convencido de que se trata de una propicia oportunidad para introducir reformas a la vigente Ley Provincial de Vialidad N° 3.485 con el objeto de adaptarla a políticas económicas modernas en este tema, ajustadas a la reforma del Estado, contenida en Ley 23.696, cuya tendencia es privatizar servicios y obras que hoy él ejecuta.

Evidentemente, según se desprende de la lectura de todos los Informes anteriores, el objetivo de su actualización es reducir gastos, sincerarnos en materia de recaudación, eliminar o rebajar al mínimo el aporte del Tesoro Provincial para financiar el presupuesto del referido Organismo, activar los recursos previstos e introducir en la propia Carta Orgánica de Vialidad, tipos de contratación que en la actualidad están difundidos en nuestro país y en el mundo, como la concesión de obras y/o servicios, con el propósito de aplicar nuevos criterios en la construcción y conservación de la red vial provincial, en

beneficio del Estado como un todo, gobierno, usuarios, empresas viales, productores, consumidores e incluso el sector laboral, considerándolo también como factor imprescindible para alcanzar un desarrollo sostenido de la producción y para consolidar nuestra economía.

Resumiendo, las modificaciones proyectadas compatibilizan perfectamente con los procedimientos de la Reforma del Estado.

Los cambios en materia de administración de fondos públicos son muy dinámicos y claros, resultando evidente la necesidad de actualizar, no solo la norma que nos ocupa en este informe, sino, todas las que tengan que ver con el financiamiento del presupuesto provincial.

La citada Ley 3.485, data del año 1967, tiene incorporado en su texto nombre de moneda y de institución bancaria que ya no existen y recursos que no se recaudan, o porque fueron derogados, o porque no tienen consistencia legal, además se leen procedimientos e instrucciones anacrónicas, todo esto, como consecuencia de sucesivas reformas a la legislación nacional y provincial en materia de financiamiento de presupuestos viales y de obras públicas en general.

Aprovecho esta intervención que me solicita el contador Nofal en el presente trabajo, llamado INFORME PARCIAL N° 4, para recomendar, a modo de

colaboración, como integrante de la Comisión Interministerial, la incorporación de algunos conceptos y/o disposiciones que subrayo a lo largo del comentario que hago del mismo en las paginas subsiguientes, bajo el título PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO DE LA D.P.V., y que, a mi criterio, debería tenerse en cuenta e insertarlos en el proyecto del instrumento modificadorio en elaboración, además, glosó publicaciones de expertos en estos temas, nacionales y extranjeros, y alguna legislación vigente en otros países, como Colombia, Zambia (Africa), Perú, Brasil, Honduras, etc. material del que pueden extraerse antecedentes, coincidencias y experiencias que avalan la necesidad impostergable de concretar esta propuesta de reforma.

PLAN DE AUTOFINANCIAMIENTO DE LA D.P.V.

Se pone a consideración el ante proyecto modificadorio de la Ley Provincial de Vialidad n° 3485, de cuyo análisis comparativo puede observarse que se producen actualizaciones del texto, modificaciones a los Capítulos titulados Fondo Provincial de Vialidad (artículos 16, 17, 18, 19 y 20) , Contribución por Mejoras (artículo 25 segundo párrafo) e introduce un nuevo Capítulo referido a Concesiones, cuya inserción en la nueva ley de Vialidad se considera como una necesidad, pese a las reacciones que la misma generaría en los sectores laborales hoy dependientes de la Administración Pública.-

En los últimos años se ha producido en nuestra sociedad un hecho singular: se ha vuelto a considerar la posibilidad de que no todo debe ser realizado por el Estado, e incluso actividades que se encuentran a su cargo pueden y deben ser realizadas por particulares.-

Desde el año 1989 se produce o inicia la propuesta de “privatización” que a su vez origina una corriente legislativa en tal sentido que comienza con la sanción de la ley 23.696 llamada de reforma del Estado.-

Este proceso legislativo y las normas administrativas dictadas en su consecuencia, también ha dado énfasis a una forma de participación del capital privado en la gestión del bien común; me estoy refiriendo a la concesión de obra pública.-

No existen objeciones legales que formular al anteproyecto en análisis, salvo la acotación que a mi juicio sería más conveniente insertar en el propio Capítulo los procedimientos aptos para arribar al contrato, léase Licitación Pública, concurso

de proyectos integrales, llamado a presentación de iniciativas privadas, etc. como está plasmado en el artículo 58 de la ley 23.696.-

Por resultar a mi juicio interesante y esclarecedor sobre el punto a tratar paso a transcribir un artículo de **Jorge Lafage Gerente General de COVISUR (concesionaria de la ruta 2)** que refiere a las **CONCESIONES EN ARGENTINA**: *El mantenimiento y mejoramiento de la red vial argentina mediante concesiones ha cumplido cuatro años desde su puesta en marcha. Nació como una necesidad de la emergencia económica ante el estado de crisis de la infraestructura en general. Los resultados obtenidos, validados mediante encuestas, permiten afirmar que este modelo de gestión ha sido plenamente aceptado, y se ha ido afianzando año tras año. Unos 10.000 kilómetros de carreteras se encuentran a cargo de concesionarios privados. En un primer momento, la prioridad básica fue alcanzar un nivel mínimo de transitabilidad, lo que suponía contar con una ruta que no ofreciera mayores riesgos de circulación, esto es, básicamente sin baches. Luego, durante los tres primeros años de concesión, debió efectuarse una rehabilitación de las vías. Al poco tiempo, la mejor publicidad del sistema fue la comparación entre el estado de una ruta en concesión con cualquier otra que no lo está. Durante el resto del período de concesión, la obligación consiste en mantener la condición de cada ruta siempre en un nivel mejor que los valores establecidos en los contratos respectivos.*

A pesar de su éxito, es importante destacar que no puede propugnarse este sistema en forma generalizada. Sólo puede aplicarse en rutas con tránsitos superiores a los 2.500 vehículos como tránsito medio anual, característica que cumplen las rutas concesionadas. Dentro de estos límites, existen significativas diferencias que necesariamente se traducen en diferentes niveles de servicio que en cada caso puede ofrecer el concesionario.

Se debe reconocer que en las etapas iniciales un factor muy importante fue involuntariamente soslayado: nada menos que el usuario. Cabe recordar que las concesiones viales fueron asumidas mayoritariamente por empresas constructoras. Cambiar la mentalidad de empresas que por varias décadas fueron contratistas, para asumir la responsabilidad de concesionarias de un servicio público, no fue tarea sencilla.

Sin embargo, la presión del público exigió un esfuerzo singular de estas empresas, tanto en lo operativo, como en el plano de las ideas, a fin de que pudieran ser atendidos los que empezaron siendo usuarios y quienes ahora son considerados clientes por los concesionarios.

En la actualidad se vive una etapa diferente, en la cual los usuarios exigen contraprestaciones de calidad creciente a cambio de la tarifa abonada. Los usuarios exigen aumentar el nivel de comodidad y seguridad en el tránsito, como la introducción de cruces canalizados, mayor asistencia en términos de auxilio, postes SOS, transmisiones de radio e incluso la construcción de calzadas independientes para cada sentido de tránsito. En todo esto, con grados de dificultad variables, se está avanzando en las diferentes concesiones.

Situación de la Ruta 2: La Ruta 2, que vincula al gran Buenos Aires con la ciudad de Mar del Plata, está siendo transformada en una semiautovía en los 360 kilómetros de concesión, tarea que se espera completar en los próximos tres años.

Existen además centros de servicios a cargo del concesionario, que funcionan las 24 horas de los 365 días del año, los que brindan descanso, alimentación, abastecimiento de combustibles, etc., y aseguran una atención permanente para cada tipo de vehículo.

Otra medida que se ha adoptado es el funcionamiento una emisora FM de carácter no comercial, donde se informa sobre el estado del tránsito y el clima, se anuncian los servicios con que cuenta el usuario, y se transmiten mensajes de seguridad y educación vial, noticias de interés general, eventos turísticos y música.

Se están densificando los postes SOS, que hacen posible que los usuarios se comuniquen con los centros de asistencia del concesionario. Los automovilistas que son usuarios de telefonía celular pueden comunicarse con dichos centros de asistencia, sin costo para ellos. Otro medio que se continúa implementando son los carteles de mensajes variables.

En síntesis, inicialmente se interpretó el concepto de concesión vial como una forma por la cual una empresa constructora podría tener trabajo asegurado por un periodo razonablemente largo. Hoy, ya se ha aceptado que la actividad de construcción es, en el fondo, marginal. Las exigencias de los usuarios así lo indican. En síntesis, se trata de un

esfuerzo en favor de los usuarios, cuyo derecho a un servicio cada vez mejor se basa en el pago del peaje.

En aras de colaboración con la formulación del anteproyecto encuentro interesante un pequeño trabajo elaborado por Guillermo E. Rossi publicado en la Revista La Ley año 1991-B-791, donde señalaba su interés en un artículo de la ley 17.520, precisamente el 3er. Párrafo del artículo 5° que establece: **“El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por el Estado, que designará su representación o delegación en el ente concesionario, cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijen en el contrato de concesión”**.- Dicho control también es mencionado en el artículo 7° donde se indican las definiciones que deberá contener el contrato: **“...la composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el art. 5°...”**.-

Es respecto al concepto de fiscalización donde el autor señalado efectúa la reflexión y expresa: *“...El Estado fijador de políticas , prestador de servicios y ejecutor de obras, asumió diversos roles, confundiendo los mismos, y –en momentos de crisis como el actual -, no desempeñando eficazmente ninguno de ellos.”...La prestación de servicios o ejecución de obras es realizada deficientemente, y “justificada” en la situación de carencia de fondos, falta de personal idóneo, racionalización de gastos, etc.”...“No podemos entonces pedir se cumpla la función de control, puesto que el mal ejecutor tiene siempre excusas suficientes ante los reclamos que, por otra parte, raramente se formulan, dado que se presume que nada cambiará”...“Con la concesión de obra pública , y frente al concesionario, surge entonces la valoración nueva de la facultad de control que el Estado nunca debió olvidar. Existe un contrato que determina las obligaciones del concesionario, y un sistema*

especial de penalidades (previsto en los pliegos y en el contrato) para los casos de incumplimiento. Existe la posibilidad de ejecutar en un patrimonio privado las sanciones pecuniarias que se apliquen, además de contarse con las garantías o fianzas del contrato, y con los seguros que accesoriamente puedan haberse requerido, en previsión de contingencias extraordinarias, caso fortuito, fuerza mayor o hechos de terceros. Frente a todas estas “nuevas garantías” que existían en sede del Estado, pero que en pocas ocasiones se reclamaban, la Administración debe con renovados bríos asumir la competencia que para el control de la ejecución del contrato le han sido conferidas. Los administradores no tendrán que preocuparse más por la compra del repuesto, o las horas extras del operario. En cambio deberán seleccionar y formar un plantel de personal técnico para el control permanente de las obligaciones del concesionario. La Administración Pública podrá entonces reubicar en nuevos puestos al personal obrero de las variadas cuadrillas cuya actividad será suplida por el concesionario, pero y en forma urgente, deberá conformar el grupo que ejercerá las tareas de control. Sobre el perfil requerido para este cargo de “controlador” quizás no se haya escrito lo suficiente.” . “... Además de las cualidades del mando: raciocinio, sentido de la oportunidad, justicia en sus apreciaciones, se requerirán conocimientos técnicos propios de la tarea de control a ejercer, sin perjuicio de estar facultado para requerir a técnicos especialistas la realización de estudios particulares.”.-

Continúa ya en su trabajo refiriéndose a las medidas administrativas que se precisan para acompañar el perfil ya esbozado y expresa: “ la Administración cuenta con las facultades que le otorga la ley 23.696 en su artículo 60 que le autoriza a contratar con el sector privado la prestación de administración de

contralor, a los efectos de mejorar las prestaciones, aumentar la eficiencia o disminuir el gasto público”.

Podrá suponerse en este momento que la Administración asume entonces un mayor gasto. Quizás pueda resultar así en una contabilidad que no mida más que una columna, sin contemplar el cuadro general del producto social: existirá una nueva e importante inversión en obras requeridas para el bienestar general, la sociedad comenzará a contar con infraestructura y servicios modernos, y además se producirá una apertura de fuentes de trabajo. La administración ahorrará salarios, esfuerzos y trámites en compras, gestiones, reparaciones y decisiones que quedarán a cuenta y riesgo del concesionario.- Frente a este dinamismo generado, no puede considerarse un nuevo costo el gasto en las tareas de control, sino la contrapartida mínima que le corresponde al Estado frente al aporte privado.- El gasto que se origina tiene previsto su correspondiente contrapartida presupuestaria en el fondo que al efecto establece el artículo 8° de la ley 17.520, que se constituye –entre otras fuentes- con el medio por ciento (0,50%) que debe aportar el concesionario sobre el peaje que recauda.- Por último cabe reflexionar sobre la nueva garantía con que cuenta el usuario: además de una persona privada responsable de la explotación (y por lo tanto demandable en base a las normas, procedimientos y fuero común), existirá un órgano que ejercerá real control, y que tendrá la competencia suficiente para aplicar sanciones en el caso de observar irregularidades.”-

Compartiendo integralmente lo expuesto precedentemente me parece necesario contemplar la posibilidad de incluir en el anteproyecto textualmente el siguiente articulado: “El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por el Estado, que designará su representación o delegación en el ente

concesionario, cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijen en el contrato de concesión”.-

Este organismo de contralor existe a nivel nacional y a continuación transcribo los antecedentes que determinaron su creación, pudiéndose luego recabar mayor información sobre el particular:

EL SISTEMA VIAL ARGENTINO

Se diseñó respondiendo a un criterio coordinado e integrador, tomando como eje una Red Troncal Nacional y dos subsistemas provinciales: la Red Primaria Provincial como afluente y la Red Vial Secundaria dedicada a la vinculación intercomunal y colectora de la Red Provincial Primaria

Luego de diversas reestructuraciones, la red general de caminos de la Argentina consta hoy de 500.000 kilómetros, de los cuales aproximadamente 38.000 corresponden a la Red Troncal Nacional, 177.000 a la Red Primaria Provincial y 285.000 a la Red Secundaria y redes menores. La Red Troncal Nacional posee 28.500 Km. pavimentados, 6500 son de ripio y los restantes 3000 son de tierra.

Es indiscutible la importancia que posee el transporte carretero en el desarrollo económico de los países y particularmente en la Argentina, ya que en dicha modalidad se canaliza aproximadamente el 85% del transporte de pasajeros y más del 70% del de carga. Cabe señalar que estos valores son mayores en algunas regiones del país donde esta modalidad de transporte es excluyente debido a la falta de alternativas.

El sistema vial argentino que había sido concebido a partir de la creación de fondos específicos basados en los impuestos a los combustibles y

lubricantes, que había generado un desarrollo autónomo importante, se vio arrastrado por la crisis hiperinflacionaria de la década del '80.

Así como otros sistemas de percepción de recursos, este sistema de fondos específicos viales inició una lenta y persistente decadencia, ya que otras necesidades del país requirieron de la redistribución de éstos.

El estado de deterioro a que arribó la red vial es fácil de explicar: en 1990, de los 28.500 Kilómetros pavimentados, solo alrededor del 40% se encontraba en estado bueno y el 60% restante en estado regular o malo.

Fue conveniente entonces encarar una reconversión con el objeto de buscar nuevas fuentes de financiamiento y adecuar el Organismo Vial Nacional y las metodologías empleadas, a los nuevos requerimientos.

Cabe señalar que otro objetivo importante fue evitar un incremento en los costos de mantenimiento de los vehículos por deterioros en la red.

El objetivo fundamental se centró en introducir los cambios necesarios para revertir la situación existente y alcanzar un estado de transitabilidad adecuado en toda la Red Vial. Este proceso se inició en el año 1990.

La Secretaría de Obras Públicas de La Nación concesionó 8.884 Km. de Rutas Nacionales a empresas privadas, las que debieron cumplir un plan de obras, efectuar el correcto mantenimiento de las mismas y lograr una mejora paulatina del índice de estado.

En este contexto se creó el **Organo de Control de Concesiones Viales** de la Dirección Nacional de Vialidad (OCCV), que tiene **como principal tarea verificar el cumplimiento de las pautas contractuales establecidas entre el Concedente (Secretaría de Obras Públicas de La Nación) y las Empresas Concesionarias Viales.**

Otro tema que me llamó la atención en el análisis del anteproyecto es la manifestación de que **la concesión originaría reacciones en los sectores laborables.** - El hecho de que me llame la atención no significa que no comparta tal manifestación, sino que es menester arbitrar los medios para que ello no ocurra.

Siempre en aras de colaboración y sin ser un especialista en el tema pongo a consideración de aquellos que sí lo son un artículo extraído de la primera edición de **Reforma Conservación Vial** que tiene como fin informar periódicamente acerca del progreso de la reforma de la conservación vial que se desarrolla en América Latina y que implica una posibilidad o un medio de contrarrestar la posible pérdida laboral con la inserción del nuevo sistema de concesión.-

CONSERVACION VIAL MEDIANTE **MICROEMPRESAS**

Por: Marta Lobo Soler

Ingeniero Civil

Instituto Nacional de Vías de Colombia

El Ministerio de Transporte de Colombia, consciente de su función de preservar el patrimonio bajo su tutela, ha aplicado diferentes sistemas de conservación de carreteras, que no han satisfecho plenamente las necesidades. Lo anterior, sumado al flagelo del desempleo, lo llevó a probar un sistema novedoso y autóctono en la ejecución por contrato del mantenimiento rutinario a través de **microempresas asociativas**, el cual, ha demostrado grandes ventajas de orden técnico, social y económico.

MANTENIMIENTO DE VIAS A TRAVES DE MICROEMPRESS
ASOCIATIVAS

En 1984 el entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte, a través del Fondo Vial Nacional, y con la asistencia técnica del PNUD y la OIT, estructuró un proyecto con dos objetivos fundamentales: primero, efectuar adecuada y oportunamente el mantenimiento rutinario de las carreteras nacionales, y segundo, contribuir a la generación de empleo de mano de obra no calificada.

El proyecto contempló la promoción y constitución legal de microempresas asociativas, de acuerdo con el sistema cooperativo, a las que el Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas (DANCOOP) otorgó personería jurídica. Una vez constituidas, el Ministerio de Transporte, a través del INV (Instituto Nacional de Vías), les contrata el mantenimiento rutinario de carreteras nacionales.

Las microempresas asociativas están integradas por campesinos desempleados de cada región, que residen en sectores aledaños a la carretera de cuyo mantenimiento se encargan. Están formadas por un total de 11 a 15 asociados y tienen el carácter de asociativas, lo que implica que todos sus miembros son dueños, con iguales derechos y obligaciones, sin discriminación de raza, ideas políticas o religión.

Convenios suscritos con el DANCOOP y con el SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje) aseguran la capacitación y asesoría en las áreas administrativa, organizativa y contable. La parte técnica es atendida directamente por el INV.

La conformación de cada microempresa asociativa es fomentada por el Ministerio, a través de los promotores nacionales que el PNUD contrata, los que, por regla general, son oriundos de la región donde van a prestar servicios. La promoción se efectúa en los asentamientos poblacionales aledaños a la vía en que se va a aplicar el sistema. Se analizan las ventajas y beneficios de la asociación y se asesora y capacita a los potenciales asociados para que se

autoseleccionen, como asimismo para que elaboren los estatutos y reglamentos de trabajo y demás documentos requeridos para la obtención de la personería jurídica. Por ley se exige a las microempresas reservar determinados porcentajes del excedente de sus ingresos para constituir fondos educativos, de salud y de capitalización.

Actualmente funcionan unas 400 microempresas asociativas de mantenimiento vial, con las cuales se atienden unos 21.500 kilómetros de carreteras nacionales, que representan una cobertura del 84% de la red vial y una generación del orden de 4.900 puestos directos de trabajo. En 1994, el valor de los contratos ascendió a cerca de 11 millones de dólares.

LOGROS ALCANZADOS

Los beneficios sociales, económicos y técnicos que la ejecución de este proyecto ha traído consigo son de una magnitud virtualmente incuantificable.

LOGROS TECNICOS

El Ministerio de Transporte, por intermedio del INV, puede garantizar durante los doce meses del año, la **realización del mantenimiento rutinario** de un 84% de la red vial nacional. Se han alcanzado **altos rendimientos y mayor eficiencia** en el trabajo encomendado. Los microempresarios han logrado adquirir destreza en la ejecución de las labores de conservación rutinaria.

LOGROS ECONÓMICOS

Uso **eficaz de los recursos** destinados al mantenimiento rutinario, a la vez que **ahorro de inversión a largo plazo**, como consecuencia de la preservación del estado de las vías. Se ha **estandarizado el costo-kilómetro/año** de conservación rutinaria para todo el país.

LOGROS SOCIALES

¡Error! Nombre de archivo no válido.

Se ha contribuido a la **generación de empleo de mano de obra no calificada**. Las microempresas han logrado **proyectarse hacia la comunidad**, realizando actividades de grandes beneficios, tales como la construcción de canchas deportivas, alcantarillas, acueductos, mejoramiento y/o autoconstrucción de sus viviendas, etc.

En resumen, el programa de microempresas asociativas puede considerarse altamente exitoso y de importante impacto en el desarrollo social de las zonas rurales del país.

El autofinanciamiento de las entidades que tiene a su cargo todo lo referente a la obra vial ha sido la preocupación de todas las naciones y como ejemplo de lo expuesto transcribo un editorial publicado por **Gunter Zietlow** en la primera edición de **Reforma Conservación Vial**: *Si bien casi todos los países de la región experimentaron durante las décadas de 1970 y 1980 un crecimiento dinámico y sostenido de sus redes viales, otorgaron muy poca importancia a las tareas de su conservación. Lamentablemente esta falta de conservación ha traído como consecuencia un considerable aumento de los costos de operación de los vehículos y un deterioro extraordinario del patrimonio vial. En la mayoría de nuestros países las pérdidas atribuibles solamente a estos dos factores representan una pérdida anual de entre 1 y 3% del producto interno bruto. Tomando en cuenta factores como los costos por concepto de accidentes, daños a la carga, tiempo de demora y costos indirectos que afectan las fuerzas productivas, fácilmente las pérdidas por lo menos se duplican.*

Solamente una reforma profunda del sistema de conservación actual puede frenar estas pérdidas innecesarias. Es la única solución para crear un sistema de conservación vial eficaz, eficiente y sostenible, que es indispensable para el desarrollo sano de la región. Como muchos países de América Latina se encuentran en la fase de reforma del Estado, es el momento más apropiado para embarcarse en una reforma del sistema de conservación vial; en efecto, nunca se había presentado un momento tan propicio como el actual.

¿Cuáles serían los elementos claves de una reforma de este tipo?

Primero que nada, se tiene que asegurar un financiamiento suficiente, oportuno y a largo plazo. El sistema de financiamiento tradicional basado en asignaciones presupuestarias fue incapaz de proporcionar los recursos necesarios y se puede predecir que esta situación se mantendrá en el futuro. Por ello, es indispensable establecer un sistema de financiamiento de la conservación vial independiente como por ejemplo mediante la constitución de un Fondo de Conservación Vial autónomo financiado mediante cargos de conservación que paguen los usuarios por el uso de las vías. También es necesario que los usuarios participen en el manejo del Fondo para asegurar el uso eficaz y eficiente de los recursos.

Tan importante como el financiamiento es contar con una institucionalidad capaz de llevar a cabo la conservación de manera económica. Es casi imposible que los organismos viales actuales, restringidos por las normas administrativas del sector público, a pesar de la buena voluntad de su personal, puedan manejar la conservación vial en forma adecuada. Es indispensable transformar estos organismos en entes autónomos que se rijan por las normas del sector privado.

Una reforma de la conservación no se puede implantar de la noche a la mañana. El proceso tiene que ser diseñado y planificado cuidadosamente con la participación de los diferentes grupos de interés, especialmente con una amplia representación de los usuarios directos e indirectos. La fase de transición entre el sistema existente y el nuevo requiere un período de al menos cinco años. Cada país cuenta con una situación distinta de la de los otros, por lo que cada uno tiene que buscar su propio camino en el proceso de la reforma.”

El objetivo principal a tener en cuenta consiste en desarrollar un nuevo esquema institucional, capaz de administrar de manera eficaz las vías públicas y que esté dotado de un financiamiento apropiado para las necesidades:

- el financiamiento de la conservación se efectúa mediante cargos de conservación vial (y no mediante la asignación de recursos fiscales), pagados por los usuarios, que son ingresados en uno o varios fondos de conservación vial;

- los usuarios juegan un papel importante en el manejo y control de estos fondos de conservación vial;
- el interés público en torno a la conservación vial es vigilado y defendido por al menos una entidad pública, y

la conservación vial es efectuada por empresas de gestión vial públicas, mixtas y/o privadas.

Dos son las causas fundamentales por las cuales los problemas relacionados con el estado de la red vial han llegado a ser graves. Por un lado, existe un sistema inadecuado de financiamiento para la conservación, pues es imposible que un financiamiento estable y seguro se base en los fondos fiscales, que se analizan y discuten políticamente cada año. Por otro, la forma de organización de la gestión de la conservación es inadecuada, pues es impracticable que una dependencia ministerial pueda manejar en forma eficiente la red vial de un país, debido al exceso de trabas burocráticas y a la falta de incentivos que prevalece en la administración pública, lo que está comprobado en mayor o menor grado en todas partes.

FINANCIAMIENTO CON CARGO A LOS USUARIOS

Debe asegurarse un financiamiento oportuno, suficiente y estable para la conservación vial. La única forma eficiente y exitosa de generar y mantener fondos suficientes para conservar la red vial es mediante pagos que efectúen los usuarios específicamente a ese fin, a cambio de los cuales tendrían derecho a recibir un eficaz servicio de conservación vial. Conviene a los usuarios pagar por este servicio, pues los caminos y calles deteriorados les significan un gasto mucho mayor. En otras palabras, pagan por la conservación, o las vías les "cobrarán una tarifa" mucho mayor, pues aumentarán sus costos operacionales.

Todo indica que un cargo de conservación incluido en el precio de los combustibles es la mejor forma de cobrar, ya que el costo de recaudación es en

general inferior a 1% del monto recaudado y además existe una relación entre la cantidad de combustible que se emplea y el uso de los caminos. La manera adecuada de recaudar el cargo es hacerlo al producirse las operaciones mayoristas de combustibles refinados, es decir, simultáneamente con las ventas de las refinerías a las empresas distribuidoras y al momento de efectuarse los trámites de importación. Con este sistema es difícil evadir el cobro. Sin perjuicio de los cargos en los combustibles, pueden emplearse mecanismos de cobro complementarios, incorporados, por ejemplo, en el permiso anual de circulación vehicular, que contribuyan a corregir algunas faltas de equidad derivadas del solo cobro a través de los combustibles.

Breves consideraciones sobre el peaje.-

El peaje sólo es razonable cobrarlo en caminos con un tránsito superior a 1 500 vehículos al día, debido a que el sistema tiene un costo (instalaciones, personal, etc.) que va de 10% a 30% del monto recaudado, proporción que se sobrepasa si los tránsitos son menores. Los peajes podrían reservarse para cobrar por ciertos mejoramientos viales, algunos de los cuales podrían realizarse por ejemplo, a través de concesiones.

Los pagos de los usuarios ingresarían a un Fondo de Conservación Vial, cuyo destino debiera ser sólo la conservación de la red existente, como una forma de asegurar que ese dinero no se destine a otras finalidades.

No es suficiente asegurar el financiamiento, sino que también se requiere contar con una institucionalidad eficaz, lo que significa desde luego una importante reorganización del sector.

Por de pronto, es aconsejable aislar las decisiones en torno a la conservación vial de la influencia de la política contingente. Además, la gestión de la conservación, función de carácter productivo, debería salir del ámbito de la administración

pública, que no es apropiado para ese tipo de procesos, pues las trabas administrativas los inhiben.

En este sentido, tampoco debe olvidarse que en la administración pública suele haber personal mal pagado, exceso de funcionarios, o más de alguno a quien incluso no le importa que las cosas se hagan o resulten bien o mal. Es por ello que la responsabilidad de la gestión de la conservación de los caminos debe entregarse a empresas especializadas, ya sean estatales, privadas o mixtas, que tendrían que atenerse a términos contractuales precisos.

A continuación paso a transcribir publicaciones que sobre el tema vial se efectuaron a fin de conocer la experiencia de otros países:

FONDO DESPEGA EN HONDURAS

Honduras es el primer país en América Latina que implanta un Fondo de Mantenimiento Vial

Mediante Decreto Legislativo 131-93, de agosto de 1993, se creó el Fondo de Mantenimiento Vial en Honduras, al término del gobierno anterior. Por múltiples razones, tanto económicas como políticas, el gobierno actual todavía no ha puesto en marcha esta ley. Esta situación cambiará, ya que recientemente el gobierno hondureño decidió reglamentar la ley y seguir adelante con el Fondo.

Los principales objetivos del Fondo consisten en proteger, preservar y mantener el patrimonio vial hondureño a través de un proceso de autofinanciamiento de la conservación, evitando que el sector público deba afrontar el costo de prestar este servicio. El Fondo es un entidad de interés público de duración indefinida, descentralizada, que tiene, dentro de los límites de la ley, independencia administrativa, técnica y financiera, y que se relaciona con el poder ejecutivo a

través de la Secretaría de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte (SECOPT).

Las funciones principales del Fondo son las siguientes:

- Evaluar y financiar los programas de mantenimiento de la red vial oficial.
- Estimular programas de asistencia técnica y canalizar recursos financieros y técnicos para el mejoramiento del servicio permanente de mantenimiento vial.
- Promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de mantenimiento vial.
- Establecer y supervisar, con la Unidad Ejecutora (que es la Dirección General de Conservación de Carreteras y Aeropuertos de la SECOPT), los mecanismos necesarios para hacer efectivos los ingresos que por tarifa directa o indirecta se perciban de los usuarios.
- Promover y fomentar iniciativas que posibiliten la utilización de materiales de buena calidad y precios adecuados al servicio de mantenimiento, así como tecnologías e innovaciones apropiadas al medio.
- Contratar y pagar, de conformidad con la ley y reglamento respectivos, a las empresas privadas que prestarán el servicio de mantenimiento vial.

¡Error! Nombre de archivo no válido.¡Error! Nombre de archivo no válido.

El órgano superior del Fondo es un comité integrado por los tres Secretarios o alternativamente los Subsecretarios de la SECOPT, las Secretarías de Estado de Hacienda y Crédito y de Economía y Comercio, un representante de la Asociación de Municipios, un representante de la Cámara Hondureña de la Industria y de la Construcción, un representante del Consejo Nacional de Transporte, y el Presidente del Colegio de Ingenieros Civiles.

El Comité establece, de conformidad con los procedimientos legales y en conjunto con la Unidad Ejecutora, las tarifas aplicables por el servicio de mantenimiento vial, y revisa periódicamente las mismas de conformidad con el aumento o disminución de las necesidades que la red vial demande, los ajustes cambiarios o cualquier otro factor que incida en los costos.

Los ingresos del Fondo provendrán mayormente de (i) los peajes, (ii) los préstamos o donaciones para el mantenimiento de la red vial, y (iii) un aporte del gobierno central, que "que no será menor al monto que el Estado perciba por el impuesto de producción y consumo que se cobra a las gasolinas y al diesel, y a los ingresos por tráfico de vehículos automotores, placas, revisión y matrícula". Justamente esta última disposición hace difícil al gobierno aplicar plenamente la ley, porque estos ingresos exceden las necesidades de financiamiento de la conservación vial y además son indispensables para el presupuesto de la nación, que todavía tiene que financiar la rehabilitación de una gran parte de la red. Por este motivo, se piensa transferir solamente una parte de estos ingresos al Fondo y complementarlos con cargos de conservación adicionales en conformidad con la necesidad creciente de recursos para el mantenimiento vial. Para aliviar al gobierno del peso que significaría financiar el Fondo durante los primeros dos años, el Banco Mundial ofreció utilizar una parte de un préstamo para el sector caminero, como aporte inicial al Fondo.

El Fondo tendrá éxito si es capaz de mantener la red vial en forma eficaz y eficiente, y si logra ganar el respaldo de la opinión pública para el pago de los cargos adicionales de conservación por parte de los usuarios.

El texto de la Ley del Fondo de Mantenimiento Vial se puede obtener en la SECOPT o el Programa IRF/GTZ de Conservación Vial.

UNA LECCION DE AFRICA

Hace más de un año Zambia está demostrando éxito en el financiamiento y en la gestión de sus redes viales.

El 24 de febrero de 1994, mediante el dictado de un Decreto Ley, se creó en Zambia el Consejo Vial Nacional, que empezó sus operaciones nueve meses después. El Consejo está integrado por siete representantes del sector privado, con derecho a voz y voto y por cinco del sector público, con derecho sólo a voz. Los integrantes del sector privado son designados por la Cámara de Comercio e Industria, la Asociación de Automovilistas, la Asociación de Ingenieros, el Instituto de Transporte, la Universidad del Cobre, la Asociación de Transportistas y la Cámara de la Agricultura. El Consejo elige a su presidente y vicepresidente.

El Consejo administra en forma ejecutiva un fondo vial, rinde cuentas sobre el uso de sus recursos y asesora al gobierno en cuanto al financiamiento de las redes viales. El Consejo se relaciona con el gobierno a través del Ministro de Comunicaciones y Transportes. Es autónomo, aunque en ciertos casos, como en lo relativo al aumento de los cargos aplicados en los combustibles, debe obtener la autorización del gobierno.

Existen además varios comités técnicos, compuestos por representantes de diversos grupos de interés. Es deber del Consejo, asesorado por dichos comités, asegurar que: (i) los programas den suficiente prioridad al mantenimiento; (ii) las asignaciones de recursos a las redes principal, urbana y rural sean adecuadas;

(iii) los estándares y especificaciones técnicas sean consistentes y económicos; (iv) el programa de egresos no sea mayor que los fondos disponibles, y (v) el programa sea razonable y aceptado por los usuarios.

Los recursos del Fondo Vial, que pueden usarse solamente para rehabilitación y mantenimiento vial, provienen de cargos en los combustibles (actualmente cuatro centavos de dólar por litro), de permisos de circulación, de derechos cobrados a vehículos extranjeros de paso y de parte de las multas por infracciones de tránsito. Los recursos se depositan en cuentas que generan intereses. Los cargos en los combustibles son recaudados por las diferentes compañías petroleras y son depositados diariamente. Los permisos de circulación para vehículos nacionales y extranjeros son cobrados bajo contrato por firmas privadas.

El Consejo no planifica ni ejecuta las obras en forma directa, sino que contrata para ello a firmas privadas. Los procedimientos de pago fueron diseñados especialmente para evitar atrasos.

La conservación se desarrolla del siguiente modo:

- El Consejo estima anualmente los ingresos del Fondo, sobre la base de los cargos de conservación vigentes y los aumentos previstos.
- El Consejo asigna los recursos disponibles, en consulta con el Ministro de Comunicaciones y Transportes, separadamente para los caminos principales, urbanos y vecinales. La distribución actual tiene una proporción de 40:20:40. El Fondo cubre aún todos los costos de mantenimiento de la red urbana, pensándose reducir en el futuro esa participación a 50%. Además, se pretende aportar el 70% del costo de conservación de la red no clasificada, quedando el 30% restante a cargo de las comunidades locales, con aportes opcionales consistentes en mano de obra.

- Las agencias viales preparan un plan anual de mantenimiento ajustado a los recursos asignados, el que debe someterse a la aprobación del Consejo. El Ministerio de Gobierno Local y Vivienda prepara los planes de conservación de las vías de tuición municipal.
- El mantenimiento se efectúa por contratos licitados de acuerdo con los procedimientos oficiales. El Consejo desembolsa los fondos una vez que se haya certificado que los trabajos se ejecutaron según las especificaciones.
- Al final de cada trimestre y de cada año, las cuentas del Consejo son auditadas para asegurar que los recursos del Fondo hayan sido recaudados y que se hayan desembolsado de acuerdo con los procedimientos aprobados.
- Muy importantes son las relaciones públicas. El Consejo tiene que ganarse el respaldo público en relación al pago de los cargos de conservación, para lo cual tiene que demostrar que los fondos se usan en forma eficaz y eficiente. Para estos efectos, el Consejo produce un programa semanal de radio (pagado por las compañías petroleras), publica mensualmente en los diarios principales el estado de las cuentas (con financiamiento de los bancos locales y otros entes comerciales) y ha empezado a publicar un boletín trimestral. Además, el Consejo mantiene contactos frecuentes con los medios de comunicación, los miembros del parlamento y la comunidad empresarial. Después de cada reunión del Consejo, el representante de la Cámara de Comercio e Industria publica un sumario de las reuniones en el boletín de la Cámara.

Un último punto de interés: recientemente un grupo de ministros echó mano del equivalente de dos millones setecientos mil dólares del Fondo, como adelanto

para la construcción de dos carreteras de interés político, poco antes de unas elecciones locales. El Consejo, que ya tenía asignados esos recursos a determinados entes locales, les informó acerca de lo sucedido y les sugirió ponerse en contacto con el Presidente para recuperar su dinero. Además, el Consejo aconsejó a sus organizaciones afiliadas que reclamaran con el mismo objeto. El resultado fue que el gobierno convirtió el dinero tomado en un préstamo, del cual ha repagado hasta ahora 700 000 mil dólares. De lo anterior caben extraer dos lecciones: nunca se debe acumular demasiado dinero en la cuenta, y es necesario tener un Consejo fuerte que pueda evitar que el gobierno se apodere de los recursos del Fondo de Conservación.

Ian G. Heggie, Banco Mundial.-

CONTRATO DE CONSERVACIÓN VIAL POR RESULTADOS

Una de las innovaciones propuestas por el Programa IRF/GTZ de Conservación Vial consiste en desarrollar la conservación mediante contratos de gestión de conservación, conocidos también como **conservación por resultados, por estándares** o por **niveles de servicio**.

El contrato se caracteriza por definir las condiciones en que deben mantenerse las vías, debiendo éstas en todo momento presentar un estado igual o mejor que el nivel especificado. Las condiciones límite se establecen mediante parámetros que puedan ser medidos objetivamente.

Entre estas condiciones se cuenta el IRI; **Error! Nombre de archivo no válido.** (Índice de Rugosidad Internacional), que mide las irregularidades de la superficie y que tiene una estrecha relación con los costos operacionales de los vehículos.



Otras exigencias pueden consistir en mantener la ~~vía libre~~ de baches, controlar las fisuras y grietas, y, por razones de seguridad, asegurar una fricción mínima entre los neumáticos y la superficie de rodadura. El sistema de drenaje debe estar siempre expedito para que fluyan las aguas y la vegetación debe ser controlada de modo que no sobrepase una altura determinada. A su vez, la señalización debe mantenerse limpia, evidenciando una retrorreflectividad adecuada. La mayoría de estos parámetros, aunque con valores admisibles diferentes, son aplicables también a caminos no pavimentados.

El contratista debe garantizar el estado exigido de las vías, para lo cual tiene la responsabilidad de definir y encargarse de que se realicen las obras físicas de conservación, las que deben ejecutarse a lo sumo justo antes de que se sobrepasen los límites admisibles; para ello, requiere contar con un buen sistema de planificación, que permita anticiparse a las necesidades. Su manera de trabajar debe ser esencialmente preventiva y no reactiva, como tiende a ser la práctica actual de los organismos viales.

La remuneración del contratista se efectúa en pagos regulares, en principio de monto uniforme, que incluyen el valor de las obras y los costos administrativos propios. Cabe precisar que los pagos proceden si la vía está en mejores condiciones que los estándares exigidos, y no dependen de los volúmenes de obra realizados, como es el caso de los contratos a precios unitarios. Por todo lo señalado, se está en presencia de un **contrato de servicios**.

Este tipo de contrato tiene la ventaja de que las tres partes interesadas, es decir, la agencia vial, el contratista y los usuarios, saben a qué atenerse en cuanto al estado de la vía. La explicitación de las metas que han de cumplirse mejora cualquier desempeño. La desventaja reside principalmente en que se trata de una modalidad innovativa. El contratista debe asumir riesgos desconocidos hasta el

momento, relacionados con la predicción de las necesidades de conservación durante todo el lapso del contrato.

Los contratos de gestión de conservación ya son una realidad. De hecho, las concesiones de Argentina pertenecen a esta categoría, con el agregado que incluyen una rehabilitación inicial. Actualmente, en ese país se están otorgando contratos de conservación por resultados propiamente tales, si bien regidos por la ley de concesiones, pero sin derecho al cobro de peaje.

Hay básicamente dos formas de llegar a contratar la conservación por estándares. Una es a través de un proceso evolutivo, que puede comenzar con la contratación de algunas actividades puntuales de conservación, seguido de una etapa en que se contraten globalmente las necesidades de una vía, sobre la base de precios unitarios. Durante esta etapa, puede formarse o fortalecerse la industria de la conservación en el sector privado. Chile ha seguido este camino y está por licitar dos contratos por estándares.

Algo parecido se ha hecho en el estado australiano de Nueva Gales del Sur, donde ha culminado un proceso de aproximadamente una década, que se inició con el mejoramiento de la conservación por administración. Recientemente se otorgó un primer contrato por resultados, de diez años de duración, que resultó de un costo inferior a dos tercios de la modalidad por administración.

Otra opción consiste en desarrollar experiencias piloto. En la actualidad se está preparando la documentación para licitar contratos de esta índole en los estados brasileños de Santa Catarina y Rio Grande do Sul, y en Colombia y Uruguay. Lo importante en esta opción es seguir un proceso transparente y abierto, en que se invite al diálogo a los contratistas potenciales.

Mención especial merece otra experiencia que se prepara en Uruguay. Se celebrarán sendos contratos con dos microempresas formadas por trabajadores

viales que desean emigrar al sector privado, contando para ello con apoyo oficial, en el marco de la reforma del Estado. Uno de los contratos incluye mantener limpio el sistema de drenaje, la vegetación controlada y el pavimento sin baches ni fisuras. El otro contempla la limpieza y el recambio de señales verticales. Luego de una primera etapa a precios unitarios destinada a corregir las deficiencias de las rutas, los pagos se efectuarán por cumplimiento de estándares. Gran entusiasmo reina en los trabajadores involucrados en estas faenas, pues tienen la esperanza de duplicar sus ingresos e incursionar como pequeños empresarios en trabajos afines. Asimismo, la garantía de poder volver a su empleo anterior al cabo de un año, si no están satisfechos con los resultados.

AVANCES EN EL PERU

La comunidad vial peruana espera que se materialicen cambios substanciales que den a la conservación vial una auténtica oportunidad de mejoramiento. Ello quedó de manifiesto una vez más durante el segundo seminario PROVIAL, celebrado a fines de noviembre de 1995, que contó con excelente asistencia y dio lugar a animados debates. Fue inaugurado por el Ministro de Transporte Juan Castilla y clausurado por el Primer Ministro Dante Córdova, quienes destacaron la relevancia de la conservación y las medidas concretas que se han estado tomando.

Conjuntamente con la reconstrucción de la red caminera básica, labor que ha tenido un importante avance, el país ha emprendido decididamente la reforma de su institucionalidad vial. En el primer número de este boletín se dio cuenta de los principios que rigen los cambios, reseñándose aquí su estado actual.

Los avances se han dado en dos campos. Uno es el referente a la creación de una nueva agencia vial, que tendrá a su cargo la administración de la red nacional.

Actuará como mandante de todas las acciones que se requieran, las que serán ejecutadas por contratos de obras públicas o por concesión. La actual Dirección General de Caminos pasará a ser el ente normativo del Ministerio de Transporte en materia de vías públicas.

La nueva agencia vial tendrá un alto grado de autonomía, con muchas de las características de una empresa estatal. Se contratará personal altamente calificado, reducido en número y regido por las reglas laborales del sector privado. Las actuales unidades ejecutoras, PERT y SINMAC, creadas respectivamente para la reconstrucción de la red y su posterior conservación, serán la base del organismo vial en gestación. El proyecto de ley correspondiente ya está preparado.

El otro aspecto en marcha es la contratación de la conservación. La rehabilitación incluyó el mantenimiento de la ruta durante dos años, plazos que pronto empezarán a vencer. En una primera etapa se contratará la conservación en forma global, pagadera a precios unitarios, por un período limitado, durante el cual se prepararán contratos de gestión de conservación, conocidos también como de conservación por resultados. (Véase el artículo sobre el tema en este mismo boletín.) En principio, se otorgarán concesiones en todas las vías en que ello sea rentable para las empresas privadas.

El sistema se encuentra en proceso de definición. Se cuenta con la asesoría del Programa IRF/GTZ de Conservación Vial, que preparó una propuesta sobre el tema.

MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL DE LAS

AGENCIAS VIALES

Alberto Bull

Ingeniero Civil

Consultor Programa IRF/GTZ

Nuevos aires soplan en el ámbito de las agencias viales. En efecto, en diversas partes del mundo se están produciendo notables cambios encaminados a aumentar la efectividad institucional. Aunque las medidas concretas que se han estado adoptando no son las mismas en los distintos países, como tampoco abarcan los mismos aspectos ni tienen los mismos enfoques, se percibe un anhelo, al parecer incontenible, de innovar en materia de principios y prácticas, de modo de mejorar el desempeño global del sector. El XX Congreso Mundial de Carreteras, celebrado en Montreal, Canadá, en septiembre de 1995 fue una vitrina en que se exhibieron en buena medida las iniciativas que se están materializando.

Esta firme tendencia, que promete; **Error! Nombre de archivo no válido.** transformar profundamente la institucionalidad vial por primera vez en décadas, es el resultado de la difundida insatisfacción con el estilo y las formas tradicionales de manejar los caminos, los alcances de las labores desempeñadas y los logros obtenidos hasta ahora. Para muchos se ha tornado evidente la imperiosa necesidad de reformular los organismos viales, a fin de lograr un cambio cualitativo en los resultados que se obtienen. En este artículo se reseñan las transformaciones surgidas en este ámbito, que apuntan en la misma dirección de los planteamientos sobre el nuevo enfoque para la gestión de conservación de redes viales que propugna el Programa IRF/GTZ.

En primer lugar, cabe destacar un énfasis en la **actitud de servicio a los usuarios**, que son los receptores, beneficiados o perjudicados, de las acciones y omisiones de la agencia vial. Los usuarios de las vías no son meros seres anónimos, confundidos en una gran masa inidentificable, sino una considerable cantidad de personas y entidades que utilizan las vías para sus actividades económicas, sociales y de recreación, contribuyendo con ello al dinamismo de cualquier país. Las deficiencias de las redes viales, en particular las relativas a su estado, perjudican directamente a los usuarios y de paso, entorpecen considerablemente el desarrollo de los países. Sin desconocer que la labor de las agencias viales supone también la dimensión de servir a la nación como un todo, los usuarios deben ser el objetivo primordial de su quehacer, especialmente en lo que a conservación se refiere. Caminos y calles deben estar en buen estado, debiendo hacerse todos los esfuerzos para ello, porque así lo precisan los usuarios.

Una actitud de servicio a los usuarios implica una nueva cultura institucional. Los concesionarios de caminos han sido pioneros en este aspecto; para ellos, quienes emplean sus vías no son simplemente usuarios, sino clientes a los cuales es necesario atender. En este sentido, varias agencias viales han tomado medidas concretas, como encuestas, consultas, declaración de intenciones, etc., que procuran expresamente poner en práctica una actitud de servicio al usuario. Otras acciones que apuntan en el mismo sentido se mencionan a continuación.

Una forma de estar al servicio de los usuarios consiste en implantar un mecanismo de amplia rendición de cuentas (*accountability*) de aspectos sustantivos o finalistas de la misión de una institución. En cuanto a la conservación, son relevantes a lo menos tres: (i) el estado de las vías, (ii) el valor del patrimonio vial, y (iii) el rendimiento de los recursos. Así se supera la

práctica tradicional, meramente procesal, de rendir cuentas tan sólo de la forma en que se gastan los recursos recibidos, sin nexo explícito con su productividad. Una agencia vial tiene que ser eficiente y eficaz. Es por ello que se están desarrollando **indicadores** que permitan medir la calidad de la gestión. Por el momento, se puede estimar que los indicadores están en una fase experimental, esperándose que con el tiempo se puedan decantar aquellos que son verdaderamente ventajosos para los propósitos perseguidos y asequibles al público en general. Sin ser exhaustivos, se pueden mencionar los siguientes tipos de indicadores:

- de *calidad de servicio*: entre estos se consideran el estado de las vías, por ejemplo a través de clasificación de la red en estados denominados genéricamente "bueno", "regular" y "malo", medición de rugosidades (IRI) y coeficientes de fricción. En el ámbito institucional, se pueden analizar los tiempos habituales de reacción frente a necesidades, como reparar baches o atención de emergencias, y de actuación en aspectos tales como adjudicación de contratos, pagos a terceros, etc.
- de *eficacia*: al respecto, es muy conveniente calcular periódicamente el valor del patrimonio vial, de modo de poder seguir su evolución. Además, se puede mantener un registro de los kilómetros conservados anualmente, del porcentaje de cumplimiento del plan de inversiones y otros aspectos similares.
- **¡Error! Nombre de archivo no válido.**
¡Error! Nombre de archivo no válido. de *eficiencia*: en este orden de cosas, se cuentan las mediciones referentes al rendimiento de los recursos, la

proporción de los gastos de administración en el total de la inversión, y los porcentajes en que aumentan habitualmente los contratos.

Cabe precisar que lo que verdaderamente importa es que los resultados alcanzados sean de conocimiento no sólo de las autoridades, sino de los usuarios y del público en general. Sin duda que un organismo vial sometido a escrutinio público a través indicadores objetivos mejorará ostensiblemente su desempeño y cualquier retroceso se considerará inaceptable. Ello traerá consigo un aumento de la calidad de los trabajos. En numerosos países se están formulando indicadores como los comentados, siendo posiblemente Australia la nación en que este sistema está más difundido.

Un paso adicional es la fijación pública de **niveles de servicio o estado de conservación** en que van a ser mantenidas las vías. Los límites admisibles deben determinarse mediante técnicas de evaluación económica, a fin de determinar el valor mínimo combinado de los costos en las vías y de la operación de los vehículos. El proceso puede iniciarse con las vías principales que estén en condición conservable. Al publicitarse los límites que han de ser respetados, los usuarios saben a qué atenerse en cuanto a la calidad de vías que pueden esperar, situación que hoy día virtualmente no existe. Por otra parte, el compromiso público contribuye a obtener un mayor volumen de recursos para la conservación.

Otra práctica conveniente consiste en **separar las funciones ejecutoras de las normativas**, radicándolas en entidades diferentes. Es así que la defensa del interés público, la dictación de normas y la supervisión del sector pueden asignarse a un órgano del ministerio competente, en tanto que la gestión vial se pone en manos de las agencias viales. Esta es una manera de hacer explícitas las

responsabilidades en cada uno de esos ámbitos, lo que minimiza la ocurrencia de tareas no abordadas y facilita el análisis de eventuales fallas.

Complementariamente a lo señalado, las **agencias viales actuarían por mandato**. El ministerio competente les fijaría las metas (estado de los caminos, productividad) y evaluaría el desempeño. Si bien Nueva Zelandia ha sido pionera en esta materia, a estas alturas ya se han sumado otros países.

Actuar de la manera comentada resulta mucho más exigente que hacerlo en la forma tradicional, por la evidente necesidad de alcanzar resultados preestablecidos. Como consecuencia lógica, debe liberarse al organismo vial de las trabas y limitaciones que conlleva la pertenencia a la administración pública. Ello da paso a un proceso de **empresarización del organismo vial**, es decir, su transformación en un ente estatal con un alto grado de autonomía. Se le facilita así la reorientación de procedimientos para que pueda alcanzar las metas que se le fijen. Nueva Zelandia y el Reino Unido han dado pasos significativos en este sentido.

Cerrando el círculo, es imprescindible escuchar a los usuarios, verdaderos clientes a quienes es necesario servir. Si bien es cierto que el contacto habitual con éstos puede ser concebido como un obstáculo o una incomodidad, hay que dejar de lado ese temor, pues ellos tienen mucho que aportar, al ser inspectores cotidianos de las rutas. Una de las opciones para poner en práctica este mecanismo es abrir oficinas de informaciones y reclamos. Otra es la formación de un **Comité Asesor de Usuarios**, que en un comienzo puede ser de carácter informal, con el cual se tratarían todos los temas relevantes, como por ejemplo, el presupuesto anual y el estado mínimo que se fije para las vías, antes de su aprobación. Ello respaldaría el proceso de *accountability* y representaría una voz organizada del sector que se atiende.

REFORMA DE LA CONSERVACION VIAL EN

BRASIL

Rogério Tizzot

Ingeniero Civil

Consultor Programa IRF/GTZ

En julio de 1995, se inició la asesoría del Programa IRF/GTZ a los organismos viales brasileños, con miras a la reforma de la conservación vial. La asesoría se presta al Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), encargado de la red federal, al Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina (DER/SC) y al Departamento Autónomo de Estradas de Rodagem de Rio Grande do Sul (DAER/RS).

¡Error! Nombre de archivo no válido. La estrategia de la reforma en el ámbito del DNER es propiciar ante el Congreso Nacional las enmiendas que deben introducirse en la constitución nacional para permitir la creación del Fondo Nacional de Transportes, destinado a garantizar los recursos para la conservación vial. En estos momentos se encuentran en el Congreso dos propuestas en trámite para la creación del fondo, presentadas por dos diputados federales. Dado que la constitución actual no permite los tributos o cargos dedicados, existe gran discusión entre el Gobierno de Brasil y el Congreso Nacional acerca de la reformulación del sistema tributario.

El DNER representó al Congreso la urgente necesidad de crear el fondo, debido a la crítica situación en que se encuentra la red nacional. De los 51 000 kilómetros nacionales pavimentados, solamente 28% se encuentra en buenas

condiciones, mientras que 54% se halla en estado regular y el 18% restante, en mal estado. Lo más grave es que no existen los recursos necesarios para conservar la parte de la red en estado regular, lo que redundará en el acelerado deterioro de la misma.

La discusión acerca de la reforma impositiva es muy compleja, porque también hay que discutir las recaudaciones de los 25 estados, en un país de dimensiones continentales; sin embargo, existe una conciencia creciente acerca de la urgente necesidad de crear condiciones financieras e institucionales que garanticen una adecuada conservación de la red vial.

El Programa IRF/GTZ presentó al DNER una propuesta preliminar de reforma en septiembre de 1995, la cual contiene los siguientes puntos:

- Creación del Fondo Nacional de la Conservación Vial, con los recursos recaudados a través de un cargo por concepto de conservación vial, cobrable a los usuarios en conjunto con la venta de los combustibles.
- Creación del Consejo Nacional de Conservación Vial, integrado por representantes del sector público y privado, con participación activa de los usuarios. Durante un período de transición el DNER sería el organismo ejecutivo responsable de las acciones necesarias para la adecuada conservación vial.
- Reformulación del sistema de gestión de la conservación vial, de manera que garantice eficacia y eficiencia en la planificación, ejecución y control de los servicios de conservación, sobre la base de parámetros predefinidos en cuanto al estado de los caminos.

La propuesta preliminar elaborada para los organismos viales de Santa Catarina y Rio Grande do Sul, que cuentan con redes viales de 6 300 y 9 500 kilómetros respectivamente, sigue la misma idea de la propuesta presentada al DNER, con

algunas diferencias, pues, al contrario del gobierno central, los gobiernos provinciales disponen actualmente de la facultad de cobrar gravámenes sobre los combustibles y permisos de circulación.

Debido a la prohibición de la Constitución Nacional en relación con los cargos dedicados y considerando que el cambio depende de las discusiones en el Congreso Nacional, se optó por una alternativa transitoria que consiste en una propuesta para elaborar una ley que destine obligatoriamente a la conservación vial una parte de los recursos recaudados por los gobiernos estatales por concepto de impuesto a los combustibles y permisos de circulación.

Además del análisis y la discusión de las propuestas preliminares con las entidades involucradas, los dos organismos viales estatales están preparando sendos proyectos piloto de contratación de la gestión de la conservación. En este tipo de contratos, la empresa responsable debe mantener la red siempre en mejores condiciones que las que se hayan estipulado previamente. Los pagos no se efectúan por las cantidades de obras ejecutadas en las diferentes actividades de conservación, sino por el cumplimiento del estado mínimo aceptable. En los sistemas tradicionales de contratos pagados a precios unitarios, las empresas tienen incentivos para ejecutar una mayor cantidad de obras; en cambio, en los contratos de gestión, se estimula la calidad.

Los proyectos piloto se encuentran en etapa de relevamiento del estado actual de las redes seleccionadas, que abarcan unos 400 kilómetros en Santa Catarina y unos 300 kilómetros en Rio Grande do Sul. Además, se están implantando sistemas de administración de pavimentos para la totalidad de la red, lo que dificulta un tanto la velocidad de desarrollo del proyecto piloto.

Cabe destacar que por el solo hecho de efectuar los relevamientos para los proyectos piloto se ha creado conciencia de la importancia de disponer de datos

sistemáticos, confiables y actualizados de la red vial. Ello ha contribuido a la creación de una nueva mentalidad en los directores de los organismos viales, quienes participan de la lucha por mejorar la conservación.

Otro aspecto importante es la discusión acerca de la necesidad de la reforma en general, lo cual contribuye a la concientización de gobernantes y políticos acerca de las pérdidas del patrimonio del país, debido a la falta de recursos para la conservación vial.

PRIMER FONDO MUNICIPAL DE MANTENIMIENTO

VIAL

Artículo extractado de un documento preparado por:

Ing. MSc. Joaquín Caraballo, Consultor

Ing. Cand. PhD. Yassuo Nishimoto, Especialista Sectorial, BID

Lic. Héctor García, Jefe Unidad Coordinadora Programa BID-MSPS

Seguramente para la fecha de publicación de este artículo, el Fondo de Mantenimiento Vial de San Pedro Sula, Honduras, ya será una realidad. Se espera que para inicios de 1996 se haya constituido el **Instituto Municipal de Vías (IMVIAL)**, entidad autónoma, de carácter mixto, con una mayoría de miembros del sector privado, encargada de llevar a cabo la gestión vial, y se hayan transferido los recursos presupuestales provenientes de cargos a los usuarios de las vías públicas a un **fondo vial** manejado por el **Instituto**. Una junta directiva estará a cargo de este último y contratará a un gerente a plazo fijo para asumir el manejo ejecutivo del mismo.

San Pedro Sula es la segunda ciudad de Honduras, con unos 450 000 habitantes y unos 1 200 kilómetros de calles y caminos urbanos y rurales. El inventario

inicial de la condición de la red vial indica que cerca de 60% de la misma se encuentra en buen estado, en tanto que el 40% restante se distribuye entre vías en regular estado (20%), que necesitan mantenimiento periódico y otras en mal estado (20%), que requieren rehabilitación. Del total de los 1 200 kilómetros de vías, unos 800 kilómetros (67%) se encuentran sin pavimentar, lo que incluye vías urbanas, suburbanas y rurales.

El costo de mantenimiento rutinario para prestar un adecuado nivel de servicio es de unos dos millones de dólares anuales. El costo de rehabilitación de la totalidad de su red vial es de unos 15 millones de dólares, y la pavimentación de la totalidad de la red requeriría recursos de entre 35 y 60 millones de dólares, según el tipo de solución adoptada.

El IMVIAL se hará cargo de la gestión de las calles y los caminos de jurisdicción municipal. Los recursos deberán aplicarse prioritariamente al mantenimiento de las vías, y a la seguridad y educación vial. Todas las obras y servicios serán ejecutados por contrato con personas o firmas del sector privado. La comunidad en general tendrá amplia injerencia a través de una participación mayoritaria en la Junta Directiva.

El **Instituto** y el **Fondo Vial** se desarrollarán siguiendo las siguientes etapas:

1. **Etapas inicial.** Luego de su creación y de la adopción del esquema de trabajo, el IMVIAL operará inicialmente un Fondo integrado por las transferencias de los recursos municipales relacionados con el uso de las vías, que ascienden a unos 830 mil dólares anuales. Estos provienen principalmente de cobros por concepto de servicio de vías (matrícula anual de vehículos), contribuciones por mejoras y otros ingresos varios (multas, parquímetros, tasa de rotura de pavimentos, etc.).

2. **Etapa de mejoramiento de la gestión.** El servicio expandirá su cobertura a otras vías no consideradas inicialmente, a medida que se cuente con mayores ingresos de las mismas fuentes, maximizándose así las recaudaciones, lo que puede incrementar los recursos a unos dos millones de dólares anuales.
3. **Etapa de expansión.** A mediano plazo (1 año) habrá una segunda expansión de recursos para mostrar un cambio significativo de la condición de las vías. Se aplicarán tasas mayores a los cobros realizados, especialmente por concepto de multas, y se adoptarán otras medidas, como colocación de bonos, solicitud de préstamos y otras actividades financieras. Esto puede incrementar las disponibilidades a unos tres millones de dólares anuales, con lo cual se podrá comenzar a rehabilitar las vías deterioradas.
4. **Etapa de consolidación.** A un plazo más largo (2 años), se espera lograr un mayor involucramiento ciudadano y entonces podrán llevarse a cabo otros proyectos, tales como rehabilitación y mejoramiento de vías, los que serán financiados mediante contribuciones por mejoras; se aplicarán allí nuevos aportes de la comunidad, de acuerdo con los deseos de ésta de tener un nivel de servicio más alto y por ende, un mejor nivel de vida. Ello puede incrementar los fondos al equivalente de seis millones de dólares anuales.

El afianzamiento del Instituto y del Fondo Vial son claves para su éxito. Para respaldarlo, se ha acordado con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que los recursos de contrapartida del próximo programa de inversión denominado Gestión Integral de la Red Vial, provengan del Fondo Vial.

Con la creación del IMVIAL y del Fondo se esperan alcanzar los objetivos más críticos de la conservación vial moderna: contar con **recursos** (i) **suficientes**, (ii) **estables**, y (iii) manejados con **transparencia**, **eficacia** y **eficiencia**. Este ejemplo de gestión municipal podrá ser seguido por entidades del mismo nivel o de nivel superior, siempre que exista el deseo claro y expreso de las autoridades públicas de permitir que la gestión vial se lleve a cabo de la forma más efectiva posible, con la participación activa de la comunidad en la toma de decisiones y en el manejo de los recursos.

QUIEN GANA Y QUIEN PIERDE CON LA REFORMA

El Programa IRF/GTZ de Conservación Vial ha propuesto un nuevo enfoque para llevar a cabo la gestión de conservación de las redes viales. Este consiste en que los usuarios paguen por el servicio, mediante cargos en los combustibles y en el permiso de circulación, a cambio de lo cual tendrán derecho a contar con vías en buen estado, y a costo razonable, amén de la posibilidad de intervenir en el proceso con voz y eventualmente aun con voto.

Las proposiciones representan una transformación importante, ante lo cual muchos pueden preguntarse: ¿cómo me beneficia a mí, o no será que tal vez me perjudique? Siempre las ideas nuevas despiertan desconfianza, porque implican cambios, en tanto que lo conocido otorga la tranquilidad de saber desenvolverse en un medio conocido, aunque no sea el más favorable.

¡Error! Nombre de archivo no válido. ¿Cómo pueden ganar los **usuarios** al tener que pagar por la conservación, cosa que hoy día no hacen explícitamente? Importantes ahorros pueden esperar, ya que el mantenimiento es mucho más económico que los sobrecostos de operación que induce un camino en mal

estado. No hay que engañarse; si falta conservación, las vías terminarán por "cobrar" a los usuarios mucho más -aproximadamente el triple de lo que se rehúsen a pagar- en la forma de mayores gastos en combustibles, repuestos, tiempo de viaje, etc. Esta es la triste experiencia ya vivida por los usuarios de muchos países. En todo caso, la introducción de los cargos debe ser paulatina, para evitar la inflación y el empozamiento de recursos, y permitir el desarrollo de las empresas del ramo.

Cabe preguntarse cómo afecta este sistema al **ministerio de Hacienda o Finanzas**? Sin duda que gana, porque prácticamente podrá desentenderse tanto de la conservación, como de la rehabilitación y reconstrucción subsecuentes a la degradación de las vías, lo cual puede liberar recursos para otras acuciantes prioridades, sobre todo de carácter social. Nótese que el esquema propuesto no resta recursos a las arcas fiscales, sino los pide a los propios usuarios.

¿Qué sucede con las **autoridades** y los **políticos** en general? Se ven beneficiados al no tener que sufrir las repercusiones derivadas de la destrucción de las vías. El mantenimiento tal vez no otorgue votos, pero la destrucción de las vías sí los quita. Adicionalmente, pueden destinar los recursos liberados de la reconstrucción a mejoramientos y obras nuevas que signifiquen progreso y también inauguraciones.

¿Ganan las **empresas viales**? Parece evidente que sí, pues la conservación es un tipo de trabajo permanente, aunque de índole distinta al que han estado habituadas, por lo que tendrían que reorientarse.

¿Y los **trabajadores**? En términos generales, obtienen el gran beneficio de la creación de numerosas ocupaciones estables en un área que de por sí es intensiva en mano de obra. Los trabajadores de las futuras agencias viales, incluidos los profesionales, tendrán una ocupación en la cual se alcanzan metas, con el

consiguiente aumento de prestigio y autoestima, pudiendo además aspirar a mejores remuneraciones.

¿Qué ocurre con los **productores** y los **consumidores**? Las vías en buen estado significan menores costos de transporte; esto hace que los productos lleguen a menor precio a los mercados, factor crucial en un mundo altamente competitivo y cada vez más abierto. Ello sucede especialmente con las frutas y otros productos sensibles a la condición de las rutas. En definitiva, el país como un todo es el ganador indiscutido.

¿Quién pierde entonces? En realidad, si el esquema funciona, cuesta encontrar perdedores. Habría que buscarlos entre los que no se puedan amoldar al cambio y entre los que están sacando provecho de la situación actual. Por ejemplo, el trabajador acostumbrado a holgazanear o las empresas que suponen que escamotear las especificaciones se traducirá en ganancias fáciles. "A río revuelto", más de alguien puede lograr ventajas, pero no por razones que convengan a la sociedad.

Como se puede ver, las razones de muchos de los que tienen que perder con las transformaciones son poco valederas y no debieran ser motivo para obstaculizarlas. De todos modos, será necesario apoyar a quienes estén en situación más precaria frente al cambio -como el sector laboral- mediante capacitación, pago de indemnizaciones u otorgamiento de jubilaciones anticipadas.

CONCLUSION

La Provincia de Tucumán carece de un régimen adecuado para la implementación sin inconvenientes del sistema de financiación de obras públicas mediante concesión o peaje por lo que aplicar uno adecuado exige reformular el sistema legislativo, sustituyendo las normas vigentes por las que recojan la

experiencia adquirida y contemplen armónicamente los derechos y obligaciones del Estado, concesionarios y usuarios.-