

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
3 OCT 2005	
SEC: 1	1º 57a HORA 17a

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.- Facultase al Poder Ejecutivo Nacional a la Contratación por concesión de obra pública de la construcción, operación, conservación y mantenimiento del Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR).

Artículo 2.- Los concesionarios del EDIVIAR deberán construir las obras necesarias, reacondicionar las obras existentes, conservarlas y mantenerlas durante todo el plazo contractual y restituirla al Estado Nacional en perfecto estado de uso y mantenimiento, de acuerdo a lo establecido en el Plan EDIVIAR.

Artículo 3.- Créase el Fondo Vial Nacional (FVN), el cual financiará la obra EDIVIAR y estará compuesto por:

- a) un gravamen de hasta siete centavos de pesos (\$0.07) convertibles más IVA por litro y/o metro cúbico sobre los combustibles líquidos, gaseosos y cualquier otra forma de energía que en el futuro sea utilizada para propulsión de automotores, la cual registrá en todo el Territorio de la Nación para el financiamiento del Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR),
- b) otros recursos que el P.E.N. y la Comisión Vial Nacional (CVN) considere apropiado.

Artículo 4.- Lo recaudado del gravamen mencionado en el artículo 3 de la presente ley será percibido por las empresas refinadoras e importadoras de los combustibles y deberán depositar el importe en los doce (12) días hábiles siguientes a su percepción en la cuenta especial de los Bancos Fideicomisarios, dentro de los cuales deberá estar el Banco de la Nación Argentina.

Artículo 5.- Facultase al P.E.N. para establecer desgravaciones a los productores agropecuarios vinculados con este gravamen.

Artículo 6.- El gravamen creado tendrá vigencia hasta la finalización del EDIVIAR y/o las concesiones mencionadas en el artículo 1.

Artículo 7.- La obligación de pagar del contribuyente -adquirente a cualquier título de los combustibles mencionados- comenzará a regir a partir de la finalización del 30 % de las obras previstas en el Plan EDIVIAR

Artículo 8.- Los agentes de percepción del gravamen y los Bancos Fideicomisarios quedan sujetos a la Ley de Procedimientos Tributarios 11.683, complementarias y modificatorias, y la Ley sobre el Régimen Penal Tributario 24.769, complementarias y modificatorias.

Artículo 9.- Crease la Comisión Vial Nacional (CVN) dependiente de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios o cualquier organismo que la sustituya, la cual será la autoridad de aplicación de la presente Ley.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 10.- La CVN estará presidida por el Secretario de obras Públicas o la máxima autoridad de este Organismo, y estará integrada por:

- a) 1 representante de la Secretaría de Planeamiento Estratégico
- b) 2 representantes de la Dirección Nacional de Vialidad
- c) 2 Diputados Nacionales representantes de las Comisiones de Obras Públicas y Transporte
- d) 2 Senadores Nacionales representantes de las Comisiones de Obras Públicas y Transporte

Artículo 11.- La CVN tendrá las siguientes funciones:

- a) Dictar su propio reglamento interno y todas las normas que se requieran
- b) Elaborar y/o aprobar los pliegos de bases y condiciones
- c) Llevar adelante los procesos licitatorios
- d) Fiscalizar y controlar los contratos de concesión hasta la finalización de la misma


Artículo 12.- Los recursos con los que se solventará la CVN provendrá de:

- a) Del cero coma cinco por ciento (0.5 %) de los ingresos brutos derivados de los contratos de Concesión que pagaran las empresas concesionarias;
- b) Todo otro aporte que se disponga en el futuro

Artículo 13.- Se autoriza a la CVN a contratar obras que tengan vinculación física, técnica o de otra naturaleza con las concesiones.

Artículo 14.- Se faculta al Estado Nacional a gestionar y tomar los créditos que la CVN considere necesarios para la iniciación y puesta en marcha del EDIVIAR utilizando como aval o garantía los fondos futuros a recaudar con dicho gravamen.

Artículo 15.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


Dr. FERNANDO MONTOYA
Diputado de la Nación



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

FUNDAMENTOS

SR. PRESIDENTE:

La realidad demuestra que nuestro país necesita una mayor integración regional y también una mejor interrelación entre provincias. Si pretendemos ser protagonistas del actual mundo globalizado, es condición básica y fundamental contar con una red vial adecuada.

Para tal fin, hemos considerado tomar como base el Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR) producido por el Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas (C.I.M.O.P.), el Consejo Vial Federal (C.V.F), las Direcciones Provinciales de Vialidad y la Dirección Nacional de Vialidad.

Esta iniciativa cuenta en su análisis y estudio con la activa participación, cooperación, y el consenso de los entes oficiales con competencia específica en el tema vial argentino. Vale decir que dicha propuesta surgió de la concertación entre Consejo e Instituciones provinciales y nacionales, todos ellos expertos en materia vial, delineada luego de una amplia consulta y tendiendo a definir una política de ordenación territorial.

Para la ejecución de este plan es fundamental contar con recursos necesario para solventar las obras, por eso creamos el gravamen a los combustibles de hasta siete centavos de pesos (\$0.07) convertibles más IVA por litro o metro cúbico de combustibles. Consideramos que es el método más adecuado debido a que ya ha demostrado que ha funcionado en nuestro país y fue de esta manera como se construyó casi la totalidad de la infraestructura vial existente.

Los recursos de este gravamen serán retenidos por las empresas refinadoras e importadoras de los combustibles quienes deberán depositarlo en los bancos fideicomisarios, entre los cuales deberá estar el Banco de la Nación Argentina, por lo que esta institución representa en la Banca Nacional e Internacional y por la importancia que este plan tiene para el país.

La construcción, operación, conservación y mantenimiento de la red del EDIVIAR se realizará por las empresas que resulten adjudicatarias en el proceso licitatorio, las cuales percibirán el gravamen de forma gradual y proporcional, una vez que cada etapa del plan sea habilitado al tránsito.

En cuanto a la superposición del programa de obras a realizar, utilizando como base el EDIVIAR, con la actual red vial en la que existen contratos de diferentes modalidades; es que manifestamos que este plan respeta los contratos vigentes como principio básico de un país que intenta solidificar su confiabilidad.

Objetivos y Alcances

- **Contar con una base técnica racional** que permita organizar, clasificar y evaluar la información requerida para el gerenciamiento de la actividad vial en la Argentina, optimizando los programas fiscales y de administración, evitando así la improvisación, las inversiones inadecuadas y los gastos innecesarios.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

- **Lograr una integración regional del país**, para lo cual se plantea una interrelación de la red nacional con la redes provinciales y los caminos municipales y comunales.
- **Contemplar las necesidades reales de cada provincia**. Para confeccionar el trabajo se reunieron titulares de los organismos viales provinciales.
- **Comprender en forma global la problemática vial**. La propuesta es amplia: abarca desde el mejorado de calzadas naturales hasta la construcción de autopistas.
- **Potenciar el desarrollo de subregiones** mediante la articulación de la red nacional con la provincial y con los caminos de calzada natural. Estos últimos constituyen la primera vía de salida de las producciones regionales y su estado actual provoca el aislamiento de sus pobladores, un sobreprecio de fletes, demoras en la entrega de los productos y obstaculiza el despegue de las economías regionales.
- **Superar el actual sistema de rutas nacionales radiales al puerto de Buenos Aires**, el cual pudo ser justificable en épocas pasadas para otro modelo de país y otro perfil productivo pero resulta inadecuado en la actualidad. Con tal fin se priorizan tres corredores Este-Oeste (los bioceánicos y otros que surgen de compromisos internacionales ya asumidos) y dos ejes prioritarios Norte-Sur, con la inspiración de producir una más armónica redistribución económica para todas las regiones.
- **Incrementar la seguridad vial**, atendiendo a que los accidentes de tránsito provocan un tremendo costo social, pérdida de vidas humanas y un costo económico que origina, según un estudio realizado por la Asociación Argentina de Carreteras, un perjuicio de aproximadamente 5.000 millones por año. Es por ello que en la totalidad de las redes y cualquiera sea el sistema adoptado para cada tramo, se deberá cumplir con el respeto a las normas de diseño en cuanto a velocidad directriz, radios de curvas, intersecciones y accesos. Asimismo se plantea la necesidad de corregir las deficiencias de las condiciones físicas y medio-ambientales de los caminos (como baches, rugosidad, desagües, amortización de ruidos, iluminación, etc.).
- **Conservar el resto de las redes nacional y provinciales existentes y caminos naturales incorporados**. En la actualización del EDIVIAR 2003 se incorpora un rubro destinado a prever el presupuesto anual necesario para las tareas de conservación. De esta manera se gana patrimonio vial con las obras nuevas pero también se evitan pérdidas que genera la falta de conservación adecuada de lo ya ejecutado.
- **Reducir el costo de transporte carretero**, modernizando, ampliando y mejorando la transitabilidad y seguridad de las redes de caminos argentinos en: la red troncal nacional, la parte de la red provincial que complementa y alimenta a la red anterior, y los caminos naturales de jurisdicción provincial.
- **Lograr una optimización en la correcta aplicación de recursos**. Se ha planificado en distintos plazos su ejecución (corto, mediano y largo plazo) aplicando un modelo progresivo de inversión.

Costos y Relevamientos



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

Es de resaltar que se trata de un plan que es instrumento práctico de información actualizada y con la necesaria flexibilidad de adaptación a lo que las circunstancias vayan indicando como exigencia.

En principio, y con la salvedad que se continúan revisando y precisando datos, las longitudes y los presupuestos estimados – los que serán perfeccionados en la etapa de estudios de ingeniería y proyectos ejecutivos- de las distintas obras propuestas, se discriminarían como sigue:

DESCRIPCIÓN	LONGITUD EN KM.	PRESUPUESTO
Red Nacional	38.576,88	27.360.229.000
Red Provincial¹	38.407,8	16.897.552.000
Caminos Naturales²	36.924,00	2.844.797.000
Total	113.908,76	49.102.578.000

En las reuniones llevadas a cabo en las distintas zonales del CVF: NOA, NEA, Cuyo, Centro y Patagonia, participaron los responsables primarios de cada una, que son los que conocen en detalle las reales necesidades viales en las redes nacionales y provinciales.

Allí se tuvo en cuenta la actual red nacional y también el trabajo de reformulación de la Red Troncal Nacional, oportunamente contratado la DNV y que tiende a cumplir con uno de los principales objetivos que fijara el PEN en su decreto 823/89 conocido como Plan de Reconversión de la Vialidad Argentina.

Así y teniendo en cuenta los estudios “Bases para la formulación de una estrategia de ordenación territorial” elaborados por la Subsecretaría de Acción de Gobierno dependiente de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación, se plantearon, discutieron y acordaron soluciones, redes nacionales y provinciales respectivamente, que integran las Actas debidamente conformadas y que se consideraron las más eficientes en el concepto de la relación espacio costos.

El E.D.I.V.I.A.R. contempló propuestas de soluciones técnicas a las necesidades de las distintas redes, que abarcan desde el mejorado de las calzadas naturales hasta la construcción de autopistas, modernizando, ampliando y mejorando la transitabilidad y seguridad, con una idea integradora de la Red Vial Argentina y tendiendo a una efectiva reducción del costo del transporte y a aumentar la productividad y competitividad global y sectorial de los productos argentinos tanto en los mercados locales como internacionales. Asimismo, en la propuesta también se conjugan la articulación e integración de los distintos espacios regionales: la Cuenca del Plata con el Área Andina y el Patagónico Austral a través de la región pampeana, y el norte argentino formado por el nordeste creando un ámbito territorial unido.

El E.D.I.V.I.A.R. (actualizado en el año 2003) representa la voluntad de todo el espectro vial argentino en una planificación concertada del desarrollo futuro y de una política de ordenación territorial en el sector vial. La transparencia y validez de este plan permite tomar decisiones basadas en un real y firma sustento técnico atendiendo además a las políticas nacionales y provinciales de transporte, defensa, integración

¹ En el título segundo se identifica como *Autopista* a la ruta que tiene control total de accesos y construcción de calles colectoras, mientras que define a *Autovía* como la doble calzada sin o con control parcial de acceso sin calles colectoras continuas.

² El rubro mejoramiento de la red existente comprende los siguientes trabajos: ensanche de calzada existente, refuerzo estructural, ensanche de puentes y ejecución de nuevos puentes, pavimentación de banquetas, tercera trocha, construcción de variantes y accesos.




H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

territorial, desarrollo regional y de centros de producción y conexión con países limítrofes.

De esta manera, es de esperar que el mejoramiento incentive el despegue de las economías regionales con fuerte incidencia en los sectores agrícola ganaderos, pero también en lo forestal, minero y turístico.



DIR. NACIONAL
DR. FERNANDO MONTANA