



Provincia de Buenos Aires Honorable Cámara de Diputados

EL HONORABLE SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

Artículo 1º: Modifíquese el artículo 49 de la ley 6021, que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 49: Las obras podrán recibirse parcial o totalmente conforme con lo establecido en el contrato, pero la recepción parcial también podrá hacerse cuando se considere conveniente por la repartición respectiva.

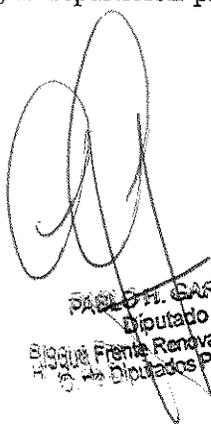
La recepción total o parcial tendrá carácter provisional hasta tanto se haya cumplido el plazo de garantía o conservación que fije el contrato.

Cuando los contratos versen sobre obras públicas viales, dicho plazo no podrá ser inferior a tres (3) años desde la recepción parcial o total.

Dentro de los treinta (30) días de solicitadas por el contratista, la repartición procederá a efectuar las recepciones pertinentes.”

Artículo 2º: Comuníquese, etc.


LISANDRO E. BONELLI
Diputado
Bloque Frente Renovador
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.


PABLO H. GARATE
Diputado
Bloque Frente Renovador - UNA
H. C. Diputados Pcia. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires

Honorable Cámara de Diputados

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Las rutas inconclusas en diferentes puntos del país, principalmente en el sur de la Patagonia; los sobrepuestos de las obras en llevadas a cabo en la provincia de Córdoba; las denuncias por la compra de ferrocarriles usados y la suma de casos que a diario surgen a la luz, destaparon una realidad que existe desde hace mucho tiempo: la corrupción en el ámbito de la obra pública.

A estos acontecimientos de malversación de fondos públicos, que enriquecieron ilícitamente a determinados funcionarios a expensas del progreso infraestructural de nuestro país, hay que sumarle los accidentes de tránsito y las muertes producidas por rutas construidas con materiales inadecuados, o de manera negligente. O cómo olvidar los accidentes de gran magnitud ocurridos por el mal mantenimiento de los ferrocarriles.

A nivel nacional, el estado lamentable de las rutas 9, 8, 7 y 3, son ejemplo de dicha situación, concentrando una gran cantidad de accidentes de tránsito.

Desgraciadamente, nuestra provincia tampoco ha estado exenta de este tipo de situaciones. Es de público conocimiento el paupérrimo estado de la obra pública en la Provincia de Buenos Aires. A tal punto que a inicios de abril del corriente, el Poder Legislativo bonaerense sancionó una ley declarando el estado de emergencia por un año en esta materia.

Casos emblemáticos de rutas provinciales en mal estado son la ruta 11 de La Plata a Magdalena; la 178 de Pergamino a Salto; la 88 de Mar del Plata hasta Quequén; la 51 de Ramallo hasta Bahía Blanca; y la recientemente reparada ruta 41 de Bahía de Samborombón hasta Baradero.

Lo más doloroso de esta situación es la altísima tasa de accidentes que tienen lugar en la provincia cobrándose la vida de miles de ciudadanos. Así, el censo¹ de la Asociación

¹ <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertosarg2015>



Provincia de Buenos Aires Honorable Cámara de Diputados

Luchemos por la Vida reveló que en 2015 se produjeron 2.322 muertes por accidentes vehiculares en Buenos Aires, sobre un total a nivel nacional de 7.472.

Claro está que gran parte de este triste fenómeno es en muchos casos consecuencia de los malos hábitos de manejo, de la falta de respeto a las velocidades máximas y de las normas de tránsito. Pero está demostrado que este lamentable récord tiene una clara relación con el mal estado de mantenimiento y con los defectos de diseño de las rutas. El Instituto del Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería ha producido un interesante documento titulado "Relación entre los caminos y la gente que muere en y por ellos"². Allí se exponen con criterio técnico las causas y consecuencias de defectos de diseño, construcción y mantenimiento, que, pudiendo corregirse, evitarían estadísticamente muchos accidentes y muertes.

Entonces, si bien inciden múltiples factores en el muchas veces ruinoso estado de una ruta, como ser el clima, las precipitaciones, el caudal del tránsito y el peso de los vehículos, la etapa fundamental en donde se la debe prevenir es la correspondiente a su construcción. Porque sin una buena estructura, las rutas terminan arruinándose aunque se les dé el uso previsto. Y por más que se asfalten los baches y las grietas, estos arreglos no dejan de ser parches.

El presente proyecto de ley propone una solución al problema del deplorable estado de nuestras rutas cuando su causa es producto de hechos de corrupción. Con ese fin, se pone el foco en combatir la connivencia entre los contratistas y los inspectores de las obras que aprueban las labores viales de rutas que no están aptas para su habilitación, por el riesgo de que tal situación desencadene accidentes y trágicas muertes.

Uno se preguntará entonces cuál es el mecanismo delictivo merced del cual se dan estas situaciones. Pasemos entonces a explicarlo.

La ley 6.021 de obras públicas de la provincia de Buenos Aires establece en la reglamentación de su artículo 40 que el avance de la obra debe ser supervisado

²http://www.acadning.org.ar/Institutos/ANI_Instituto_dcl%20Transporte_%20Relacion_caminos_gente_%20que_muere.pdf



Provincia de Buenos Aires Honorable Cámara de Diputados

mensualmente por un inspector de la administración, encargado de medir cualitativa y cuantitativa la infraestructura construida hasta el momento de la verificación. Obtenido el visto bueno por parte de dicho profesional, procede el pago al contratista, para que continúe con la siguiente etapa de la obra.

Es en este momento cuando ocurren los arreglos dinerarios, que establecen como contraprestación hacer caso omiso frente al uso de materiales de mala calidad o en menor cantidad que la debida y al incumplimiento de procedimientos estándar.

El contratista deshonesto se preocupa únicamente de que el estado de la obra -en el caso que nos ocupa, una ruta- dure lo suficiente como para que comience a desmoronarse a *posteriori* de la entrega definitiva. Por ende, una solución parecería ser reforzar las auditorías sobre los inspectores.

Sin embargo, este remedio es ineficaz debido a que la cadena de corrupción simplemente se expandiría a un eslabón superior de ella. Y aunque el nuevo auditor no estuviera dispuesto a colaborar con el engaño, las presiones y extorsiones del ámbito lo terminarían obligando.

Por dicho motivo, nuestra propuesta busca implementar un sistema con parámetros objetivos e imparciales sobre la calidad de las obras. Y qué mejor testigo de esto que la realidad y el paso del tiempo.

Lo que queremos decir es que al fijar un piso al plazo de la recepción provisional, extendemos el tiempo que rige la garantía de conservación de la obra. De esa manera, el contratista no podrá especular con la vida útil de los materiales y el plazo de garantía, viéndose así obligado a utilizar materiales de buena calidad y a construir la obra en regla. De lo contrario, deberá responder con la garantía de conservación, en consonancia con lo mandado por los artículos 16, 50 y siguientes de la citada norma, y los demás gastos necesarios para reparar los desperfectos, en caso de que la garantía sea insuficiente.

En cuanto al plazo, consideramos que tres años es un período suficiente para lograr nuestro objetivo sin afectar gravemente a los contratistas honestos, teniendo en cuenta que en la práctica se estila pactar un plazo de garantía de conservación de solo dos años.



Provincia de Buenos Aires Honorable Cámara de Diputados

Es de nuestro convencimiento que la presente iniciativa será un importante aporte para disminuir los posibles casos de corrupción, y lo que es más importante aún, salvará muchas vidas de quienes transitan por las rutas de nuestra Provincia.

Por todo lo expuesto, señor Presidente, solicitamos la aprobación del presente proyecto de ley.

LISANDRO E. BONELLI
Diputado
Bloque Frente Renovador
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.

PABLO H. GARATE
Diputado
Bloque Frente Renovador - UNA
H. C. de Diputados Pcia. Bs. As.