



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Informe

Número:

Referencia: REGLAMENTO OPERATIVO DE LOS MÓDULOS “PUESTA EN VALOR DE CAMINOS RURALES” y “FORTALECIMIENTO DEL PARQUE VIAL MUNICIPAL”

PROGRAMA FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL DESARROLLO ECONOMICO, SOCIAL Y PRODUCTIVO

REGLAMENTO OPERATIVO DE LOS MÓDULOS “PUESTA EN VALOR DE CAMINOS RURALES” y “FORTALECIMIENTO DEL PARQUE VIAL MUNICIPAL”

1. INTRODUCCIÓN Y FUNDAMENTACIÓN

En nuestro país existen algo más de 500.000 km de caminos de tierra, de los cuales, alrededor de 150.000 km, corresponden a la red provincial (tierra y mejorados), mientras que el resto, forman parte de la red terciaria (red municipal y caminos vecinales).

Sólo en la Provincia de Buenos Aires, la longitud de la red vial es de aproximadamente 124.604 km, de los cuales, 4.672 km corresponden a Rutas Nacionales totalmente pavimentadas, y 36.052 km pertenecen a Rutas Provinciales, con 10.272 km pavimentados y 25.780 km sin pavimentar. El resto, aproximadamente 83.880 km, corresponden a la red terciaria, es decir, se hayan bajo la órbita de las jurisdicciones municipales, que resultan responsables de su mantenimiento y conservación.

Este mantenimiento, que se efectúa solamente con los equipos disponibles en las vialidades provinciales, los municipios o los consorcios camineros, en la mayoría de los casos resulta escaso, por lo que se genera un déficit crónico que implica cuantiosas pérdidas, tanto a los productores, como a los usuarios y consecuentemente al Estado.

En la actualidad, los caminos presentan severas erosiones de origen hidráulico y eólico, las cuales, sumadas a la interacción con la carga vehicular que los transita, conllevan a un deterioro más rápido, por lo que el servicio que prestan al usuario, resulta inadecuado.

Debido al considerable aumento registrado en la exportación de granos de nuestro país, en las últimas décadas, esta situación resultó agravada ya que, al deterioro que sufren los caminos por el transcurso del tiempo, se le suma el incremento del tránsito de cargas, en muchos casos superior al admisible y/o permitido, y el alto incremento poblacional; lo que se traduce en un bajo nivel de servicio ofrecido al usuario y en un importante índice de siniestralidad.

Debe mencionarse que todos los problemas señalados anteriormente, atentan contra el modelo de desarrollo de país que se impulsa. En efecto, la inadecuada provisión de servicios básicos y la falta de accesibilidad, entre otras causas, promueven la expulsión de la población, generando una mayor presión sobre la infraestructura de los grandes núcleos urbanos y/o de las ciudades intermedias, lo que se traduce, a posteriori, en mayores asentamientos informales.

Asimismo, en algunas actividades, las inadecuadas condiciones de transitabilidad, afectan la calidad comercial de los productos y, en ciertos productos específicos, afecta incluso, el precio recibido por los productores.

Es por ello que, aunque muchos de los caminos poseen un nivel de tránsito que no justificaría su pavimentación, la red terciaria necesita de inversiones para que, a través de la realización de obras básicas, y su posterior mantenimiento rutinario, se garantice la circulación por los mismos.

En estos nuevos tiempos, se torna necesario que la gestión de la red vial sea planificada y coordinada con una visión global, por los diferentes actores relacionados con la infraestructura del transporte multimodal (la Dirección Nacional de Vialidad, las Direcciones Provinciales de Vialidad, los Municipios, las Administraciones de Ferrocarriles, y de Puertos, etc.), generando una interrelación sinérgica que promueva el desarrollo y avale su sustentabilidad.

La necesidad de rehabilitación y mantenimiento de los caminos rurales se plantea, por ende, desde la óptica de la importancia que posee la red vial, no solo como instrumento para asegurar la conectividad de las zonas en donde se desarrolla la producción de bienes, con las zonas en donde lo hacen los mercados, sino porque cumplen, además, una importante función como articuladores clave en términos económicos, sociales y culturales.

Conforme lo descrito, la estrategia de un proyecto de rehabilitación y mantenimiento de esta tipología de caminos contempla, ante todo, la ejecución de obras de mejoramiento de su transitabilidad y el mantenimiento de los estándares de conservación de los caminos afectados, mejorando así las condiciones de tránsito. Es por ello, que estas obras favorecen el desarrollo de los sistemas productivos situados en la zona de influencia de los municipios, a la vez que implican una reducción de los costos de transporte de insumos y productos.

2. OBJETIVOS

A. Objetivo General

El Gobierno Nacional, a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV) organismo

descentralizado bajo la órbita del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP), pone en marcha la primera etapa del “PROGRAMA FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y PRODUCTIVO”, mediante la implementación de los módulos “PUERTA EN VALOR DE CAMINOS RURALES” y “FORTALECIMIENTO DEL PARQUE VIAL MUNICIPAL”, a fin de realizar obras viales que mejoren la calidad de vida de los habitantes de las zonas a intervenir, brindándoles mayor y mejor accesibilidad a los centros productivos, establecimientos educativos y de salud, seguridad vial en los accesos y el desarrollo de las economías regionales. Asimismo, a través de la adquisición de maquinaria y equipamiento vial, se pretende fortalecer a los Municipios para la conservación de las mismas, generando fuentes de empleo local sostenibles.

B. Objetivos Específicos

1. Asegurar las condiciones de transitabilidad y de conectividad de las redes primarias con las secundarias y terciarias.
2. Favorecer el tránsito de la producción a los principales centros de transformación, distribución y consumo.
3. Facilitar la articulación de los sistemas productivos con los económicos.
4. Mejorar la inserción de los productos en los mercados, ya sea por abastecimiento a la demanda intermedia (agroindustria), como también a la demanda final (consumidores).
5. Incrementar la competitividad de las empresas, al tornar más eficientes el aprovisionamiento de insumos y el traslado de la producción.
6. Impulsar el desarrollo y crecimiento de la infraestructura vial en zonas rurales.
7. Brindar mejores condiciones de seguridad vial.
8. Mejorar la accesibilidad, transitabilidad y conectividad de los usuarios.
9. Favorecer el desarrollo territorial sustentable, mejorando la calidad socio-ambiental de la población.
10. Permitir el acceso a establecimientos educativos y de salud para integrar distintas áreas.
11. Asistir a los municipios con maquinaria vial de calidad, para el mantenimiento posterior de la red vial.
12. Fortalecer a los municipios para la realización de las tareas de conservación de los caminos intervenidos, a través de la capacitación de los recursos humanos.
13. Generar fuentes de empleo para la mano de obra local de las zonas intervenidas.

3. DESTINATARIOS

Los beneficiarios del Programa son los habitantes, establecimientos productivos, educativos y de salud de los 1.298 municipios del país, quienes, a través de la intervención, puesta en valor y/o mejora de los accesos, sean de tierra o pavimentados, y del mejoramiento de la infraestructura vial en todos sus niveles, lograrán una red vial segura y sustentable, mayor accesibilidad, seguridad vial y el desarrollo de la economía.

4. ETAPAS DE EJECUCIÓN

La estrategia de un proyecto de construcción, rehabilitación y mantenimiento de Caminos Rurales y del Fortalecimiento del Parque Vial Municipal contempla, ante todo, la ejecución de obras de mejoramiento de su transitabilidad y el mantenimiento de los estándares de conservación, es decir, los módulos requieren inversión en infraestructura, adquisición de equipamiento, capacitación para los trabajadores y trabajadoras que lo utilicen, y criterios rectores para las actividades que desarrollen.

En este sentido, la ejecución de obras públicas, entre las que se incluye la puesta en valor de Caminos Rurales, es una tarea que encabeza la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV), que debe ser acompañada del trabajo de los gobiernos locales a fin de establecer sus necesidades y fortalecer sus capacidades.

La ejecución de los módulos comprende las siguientes etapas de ejecución:

- A. Identificación de los Proyectos
- B. Registro y procesamiento de la información
- C. Elección de las obras
- D. Planificación y ejecución de las obras
- E. Relevamiento e inventario
- F. Fortalecimiento, capacitación y formación de los equipos de trabajoG. Evaluación

A. Identificación de los Proyectos

Las obras serán propuestas / solicitadas por las Provincias y/o Municipios, a cuyo efecto deberán presentar a la COORDINACIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESPECIALES CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, en adelante “la COORDINACIÓN”, de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la siguiente información:

- i. Memoria Descriptiva del proyecto: la misma deberá incluir la descripción del proyecto

fundamentando su pedido como respuesta a una oportunidad de desarrollo productivo o problemática detectada en el territorio local o provincial. Su conexión con la RVN o la RVP o con el acceso a puertos o mercados centrales ii. Mapa de ubicación del proyecto iii. Carga Transportada iv. Definición técnica del proyecto

v. Días de intransitabilidad del camino.

vi. Cantidad de empleos generados para la realización de la obra.vii. Cantidad de población local beneficiada por su ejecución.

viii. Cantidad de centros de salud y educativos a los que favorece el acceso y la población beneficiada.

ix. Descripción sobre el impacto sobre la organización social y económica de la región donde se ejecutará el proyecto.

B. Registro y procesamiento de la información.

Las propuestas / solicitudes recibidas serán registradas por la COORDINACIÓN en el Sistema de Gestión.

Documental Electrónica (GDE). El número asignado será el que se utilizará para la identificación y seguimiento de cada uno de los ingresos.

C. Elección de las obras.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD financiará las obras que soliciten las Provincias y/o los Municipios, utilizando como criterio de selección el concepto de "RED", es decir, se priorizarán aquellas que constituyan interconexiones con la red primaria o secundaria pavimentadas, necesarias para la salida de la producción regional y para mejorar la conectividad social, de manera tal que, el camino o ruta objeto de intervención, no resultará elegible sólo en función al caudal de tránsito del mismo, sino en base a las toneladas de producción que viajan por ella, a los días de intransitabilidad que registra al mes y/o a la población que verá facilitado el acceso a la educación o a la salud.

D. Planificación y ejecución de las obras.

En todos los casos las obras serán ejecutadas por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, quien tendrá a cargo la aprobación, licitación, contratación, gestión, ejecución y control de cada proyecto.

E. Relevamiento e inventario.

La COORDINACION tendrá a su cargo la posibilidad de implementar procesos que permitan desarrollar inventarios de los parques viales de los municipios y provincias participantes de los

programas, como también generar procesos que permitan realizar relevamientos de inventario vial, a los fines de contar con herramientas para la toma de decisiones.

F. Fortalecimiento, capacitación y formación de los equipos de trabajo

Esta etapa contempla los trabajos previos de relevamiento y diagnóstico, para la adquisición de maquinaria y equipamiento vial con el objetivo de fortalecer la ejecución, operación, mejora y mantenimiento, por parte de las Provincias y/o Municipios, de las obras básicas de infraestructura municipal y del mantenimiento de las obras que se realicen con este Programa.

Las máquinas que se entreguen en este programa contarán con el servicio técnico durante las primeras DIEZ MIL (10.000) horas de uso, GPS y sistema de control de uso de combustible. Asimismo, la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD presentará el Plan de Mantenimiento Preventivo que deberán implementar los beneficiarios, una vez agotada la cantidad de horas mencionada, a fin de garantizar que los equipos recibidos se mantengan seguros y en condiciones de operación efectivas.

G. Evaluación

La COORDINACIÓN construirá una matriz de indicadores de seguimiento y evaluación que permita analizar los impactos de las acciones en desarrollo.

5. MODELO DE GESTIÓN

A. Aprobación y firma de Convenios

Una vez evaluada la documentación presentada por la PROVINCIA/MUNICIPIO, VIALIDAD NACIONAL dará la pre-aprobación para la suscripción de un Convenio Específico con la PROVINCIA/MUNICIPIO.

A la firma del convenio específico entregará el PROVINCIA/MUNICIPIO, la documentación del proyecto Básico de la obra solicitada y/o el proyecto ejecutivo, el que luego de ser aprobado por la VIALIDAD NACIONAL, podrá iniciar el proceso de contratación, el que estará enteramente a cargo de la VN –

Vialidad Nacional tendrá a su cargo a través del Distrito correspondiente las tareas relativas a la inspección de obra y supervisión.

B. Actos preliminares

Serán por cuenta y cargo de la Provincia o el Municipio los actos administrativos y gestiones judiciales o extrajudiciales que fuera menester llevar a cabo para concretar eventuales expropiaciones, constituir servidumbres u obtener permiso de paso, así como el pago de las indemnizaciones correspondientes y los costos que generan tales cuestiones.

Asimismo, será responsabilidad de la Provincia o el Municipio la obtención de los permisos locales necesarios para la ejecución del Proyecto, tales como habilitaciones y autorizaciones urbanísticas, permisos ambientales, el correspondiente trámite de impacto ambiental, aprobaciones en materia hidráulica y de agua y energía, u otros que fueren requeridos por la jurisdicción.

El incumplimiento de estos recaudos podrá generar el retraso del inicio de la obra y/o hasta la rescisión del Convenio.

c. Indemnidad

La Provincia o el Municipio se comprometen a mantener indemne al ESTADO NACIONAL por cualquier reclamo, demanda, sanción, juicio, daño, pérdida y/o cualquier otro concepto, incluyendo multas, costas judiciales y honorarios de abogados como consecuencia de la ejecución del Proyecto y por todas aquellas por las cuales la Provincia o el Municipio deban responder.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD podrá, sin necesidad de autorización, permiso o cualquier manifestación de voluntad previa por parte de la Provincia o el Municipio, encomendar la realización de las auditorías que considere necesarias, con el objeto de verificar la correcta ejecución del Proyecto, sin perjuicio de las tareas inherentes en la materia a cargo de la Provincia o el Municipio, comprometiéndose estas últimas a garantizar el ejercicio de las mismas. La Provincia o el Municipio no podrán obstaculizar la realización de las auditorías encomendadas por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, ni negarse a facilitar la documentación o información que le sea requerida.

6. FINANCIAMIENTO

La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD podrá financiar los proyectos ejecutivos que resulten elegibles conforme lo descrito en el apartado 4.C., en función de la disponibilidad de los recursos.

7. TRANSPARENCIA

A los fines previstos por la Ley N° 27.275 de Derecho de Acceso a la Información Pública, las partes intervinientes, asumirán las obligaciones vinculadas a dotar de transparencia, tanto el proceso de selección de la entidad ejecutora, como la exhibición de los estados de avance físico y financiero de las obras ejecutadas. VIALIDAD NACIONAL podrá requerir a las Provincias y/o Municipios, la utilización de herramientas informáticas y/o aplicaciones específicas para registrar los avances físicos, certificaciones, y demás información y/o documentación que los mismos deban suministrarle en el marco del presente programa.

Asimismo, podrá ejercer amplias facultades de auditoría sobre el grado de avance de las obras financiadas en el marco del presente Plan, de modo directo, o a través de universidades y/o de

los organismos de contralor provinciales o municipales.

8. EJECUCION E INSPECCION DE OBRA DE LOS CAMINOS RURALES

La VIALIDAD NACIONAL, contratará la ejecución de la obra, y dará inicio a la misma a través del Distrito Jurisdiccional que corresponda. La inspección de la obra la realizará el Distrito Jurisdiccional, que en caso de necesidad de apoyo a la gestión o imposibilidad técnica, solicitará a la COORDINACIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESPECIALES CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, la complementación con profesionales técnicos contratados para la inspección y/o con empresa consultoras para poder garantizar el cumplimiento del mismo.

La COORDINACIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESPECIALES CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, realizará verificaciones periódicas de la ejecución y avance de los trabajos a efectos de informar al Organismo Multilateral correspondiente sobre el mismo.

9. FORTALECIMIENTO DEL PARQUE VIAL

VIALIDAD NACIONAL realizará un relevamiento del Parque vial de la PROVINCIA/ MUNICIPIO, con un grupo de relevadores que estará a su exclusivo cargo. En ellos relevaran el inventario del parque vial como el estado del mismo, debiendo la PROVINCIA /MUNICIPIO, facilitar el espacio y documentación que se requiera para cumplimentar el mencionado relevamiento.

En función a los resultados obtenidos, VIALIDAD NACIONAL realizará un informe preliminar que contendrá los resultados del trabajo obtenido como así también cual sería el equipamiento necesario para el correcto mantenimiento de los caminos de su red vial. Este informe será la base que se tomará para programar y presupuestar las futuras adquisiciones de equipamiento que puedan realizarse en el marco del presente programa.