



## LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON FUERZA DE LEY

### **Título I: Objeto. Fines. Naturaleza**

**Artículo 1°:** Créase en la Provincia de Entre Ríos el **Régimen de Consorcios Camineros Rurales**, que serán entidades de bien público de servicios a la comunidad sin fines de lucro, que tendrán como objetivos exclusivamente los que establece la presente Ley. El Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, a través del **Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios (MPIS)** tendrán a su cargo la “promoción y el fomento” para la creación y organización de los Consorcios Camineros Rurales.

**Artículo 2°:** Los Consorcios Camineros rurales tendrán como objetivos la realización de trabajos para conservar, mantener, reparar, reformar y mejorar la red vial terciaria, comunal o vecinal de la Provincia, y eventualmente con el acuerdo de la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) tramos de red secundaria, así como la realización de obras directamente vinculadas, complementarias y/o necesarias para aquellas, en el marco y con las condiciones que determina la presente, su reglamentación, los convenios y/o contratos que suscriban con la Dirección Provincial de Vialidad.

**Artículo 3°:** Una vez cumplimentados los requisitos legales, los Consorcios Camineros Rurales funcionarán como personas Jurídicas sin fines de lucro.

**Artículo 4°:** Constituidos los Consorcios Camineros Rurales, podrán asociarse para conformar consorcios regionales y/o un consorcio provincial o la creación de una Asociación Provincial de Consorcios.

**Artículo 5°:** Dada la naturaleza de personas jurídicas públicas no estatales de los Consorcios Camineros Rurales, la Dirección de Vialidad queda autorizada por la presente a efectuar contrataciones con ellos mediante adjudicación directa, los trabajos a que se refiere el artículo 2°, como también el alquiler, venta o cesión temporal a título gratuito de equipos viales, materiales y transportes necesarios para los mismos, de acuerdo a lo que establece la presente Ley. Dicho organismo provincial, tendrá a su cargo el control del correcto uso de las maquinarias propiedad de la Provincia y el contralor periódico del estado general y transitabilidad de los caminos rurales o vecinales atendidos por los consorcios.

**Artículo 6°:** Los Municipios de la Provincia, Comunas y Centros de población rural, podrán contratar en forma directa con los Consorcios Camineros Rurales, trabajos y obras similares a los que dichos Consorcios realicen para la Dirección de Vialidad Provincial, siempre que no se impida o perjudique el cumplimiento de la finalidad específica que origina su creación.

**Artículo 7°:** Para el cumplimiento de sus objetivos, los Consorcios Camineros Rurales, estarán también facultados a:

- a) Efectuar el mantenimiento y rehabilitación de canales y de los sistemas de escurrimiento natural del agua, en zonas rurales.
- b) Contratar trabajos afines con otras reparticiones oficiales o con instituciones Públicas o privadas, con domicilio real o propiedades en la zona de jurisdicción del consorcio respectivo.
- c) Señalizar, forestar y ejecutar todo otro tipo de mejoramiento en las obras de su jurisdicción.
- d) Realizar las actividades de Capacitación y concientización comunitaria orientadas a la seguridad, mantenimiento y conservación del patrimonio vial e hídrico.
- e) Colaborar con Consorcios vecinos y celebrar acuerdos bi y multilaterales, con el objeto de adquirir y/o utilizar en común, maquinarias, ejecutar obras viales en general, reparar y mantener caminos, construir obras de arte menores, alcantarillas, puentes y todo tipo de obras de naturaleza vial y de seguridad que mejore las condiciones de las vías de circulación.

**Artículo 8°:** Los trabajos que realicen los Consorcios Camineros Rurales, podrán ser ejecutados directamente o con intervención de terceros. Los proyectos podrán ser confeccionados por la DPV o por los mismos consorcios. En aquellos casos en los que sea el Consorcio sea el que confecciona el proyecto, el mismo deberá ser puesto a consideración de la Dirección de Vialidad Provincial, quien hará el estudio del mismo, formulará las observaciones pertinentes y una vez aprobado técnicamente, determinará y propondrá las condiciones de la contratación más acorde a la magnitud y características de la obra, entre los organismos. En todos los casos de proyectos aprobados, la DPV deberá poner en conocimiento de ello al Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de la Provincia.

**Artículo 9°:** Para el caso de ejecución de obras de rehabilitación y mantenimiento de canales y de los sistemas de escurrimiento natural del agua en áreas rurales, la DPV deberá dar intervención a la Dirección de Hidráulica de la Provincia, la cual asumirá la responsabilidad del control y aprobación técnica de la obra, siendo de todas maneras, la DPV; la encargada de coordinar la relación entre dicho órgano técnico y el Consorcio.

**Artículo 10°:** Los Consorcios Camineros Rurales gozarán de exención en todos los impuestos y tasas provinciales en sus actividades y bienes, que le son inherentes en virtud de la presente Ley.

## **TITULO II: Integración, Constitución orgánica y características.**

**Artículo 11°:** Los consorcios Camineros Rurales, estarán integrados por vecinos de una zona de influencia del futuro Consorcio, quienes deberán de manera conjunta convocarse en asamblea general de un número no inferior a diez (10) y constituir por elección de presentes una denominada Comisión Provisoria, la que estará compuesta por un número de 5 miembros, personas reales, mayores de 18 años, hábiles y con domicilio real en la zona de influencia. Ésta comisión deberá presentar ante el Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios la siguiente documentación:

- a) Nota requerimiento de habilitación de nuevo consorcio con firmas de los designados.
- b) Acta con firma de presente en Asamblea consignándose domicilios y números de documento Nacional de Identidad, acompañando registro de futuros socios activos, no inferior a quince (15).
- c) Determinación de la jurisdicción de actuación de caminos que pretende atender en acuerdo con la DPV, el que no podrá ser inferior a 80 kilómetros, presentando el croquis respectivo.

Para la conformación de la Comisión Provisoria y la 1° Comisión Directiva, no se exigirá contar con una antigüedad mínima como socio consorcista, en tanto los estatutos determinarán los requisitos para integrar las sucesivas comisiones y sus correspondientes períodos de mandatos.

El Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios deberá expedirse en un plazo no mayor a sesenta (60) días corridos por resolución fundada sobre la viabilidad de constitución del Consorcio. Para aquellos casos que resulte negativa la solicitud presentada, deberán ser notificadas las razones de la decisión de parte del MPIS siendo notificados a los interesados las observaciones y devueltas la totalidad de la documentación, quienes podrán realizar las salvedades correspondientes solicitando una nueva presentación con la documentación completa.

En el supuesto que en una misma jurisdicción se presentase más de una Comisión Provisoria, tendrá prioridad la primera presentación, salvo que ya existieran consorcios en funcionamiento.

Con la documentación que acredite la autorización del MPIS para avanzar con el trámite, la Comisión Provisoria deberá realizar los trámites correspondientes ante la DIPJER para su constitución como Persona Jurídica sin fines de lucro, con los requisitos que aquella establezca para ello.

**Artículo 12°:** El Consorcio Caminero deberá aprobar en Asamblea de socios activos consorcistas su propio estatuto tipo para su funcionamiento adecuado a la presente Ley, el que deberá definir con precisión los fundamentos y finalidades del consorcio.

**Artículo 13°:** El consorcio Caminero Rural estará constituido por socios consorcistas, conforme las siguientes categorías:

- a) Socios activos: serán las personas físicas mayores de dieciocho años (18) hábiles y las personas jurídicas privadas, representadas cada una de éstas por una persona física mayor de dieciocho años (18) hábil, que sean propietarios, arrendatarios, inquilinos de propiedades, inmuebles rurales ubicados en la jurisdicción del Consorcio, con domicilio real en la misma o en localidad próxima, distante a no más de 50 kilómetros de los tramos mantenidos por el Consorcio.
- b) Socios de representación necesaria: serán las personas físicas mayores de dieciocho (18) años, hábiles que actuarán en nombre y representación del/ los municipio/s, junta/s de gobierno o comunas de jurisdicción del consorcio. Podrán además integrar ésta categoría, representantes de escuelas rurales, Centros de Salud, si las hubiere; en jurisdicción del consorcio. Los socios consorcistas de representación necesaria, ocuparán vocalías titulares de la Comisión Directiva, con voz y voto en la toma de decisiones en dicho órgano, al igual que en la Asamblea General, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el estatuto.
- c) Socios adherentes: serán las personas físicas, mayores de dieciocho (18) años, hábiles, y las personas jurídicas públicas y privadas, representada cada una de ellas por una persona física mayor de dieciocho (18) años, hábil, y que cumpla con los requisitos establecidos en el estatuto tipo, que posean intereses dentro de la jurisdicción del Consorcio, originados en el ejercicio de sus actividades normales, sin tener domicilio legal o real en la jurisdicción del Consorcio, ni en la localidad próxima. El socio consorcista adherente, sólo tendrá voz en la asamblea general, pero en ningún caso podrá ocupar cargos en los órganos de gobierno del Consorcio.

El registro de socios consorcistas se mantendrá permanentemente abierto y quienes soliciten su ingreso, podrán ser aceptados como tales, tanto en reunión del cuerpo directivo o como en asamblea general de socios.

Si la DPV lo crea conveniente, remitirá los formularios dispuestos al efecto, al Juzgado de Paz o a la Intendencia Municipal más cercana para facilitar el registro de nuevos asociados sin perjuicio del registro que se lleve a cabo en la sede del Consorcio.

En caso de conflicto o controversia originada entre un postulante a ingresar al Consorcio y las autoridades del mismo, las partes podrán acudir a mediación y/o arbitrio de la

Dirección Provincial de Vialidad, la cual deberá resolver la cuestión en un plazo no mayor a sesenta (60) días corridos.

**Artículo 14°:** La estructura orgánica de los Consorcios Camineros Rurales, serán al menos, las siguientes: a) Asamblea General, b) Comisión directiva, c) Comisión Revisora de cuentas. El ministerio de Planeamiento, infraestructura y Servicios, de considerar, podrá incorporar en forma optativa, la figura de un síndico que integrará la Comisión revisora de cuentas.

**Artículo 15°:** Los Consorcistas son personal y solidariamente responsables del manejo de los bienes que les son confiados, no respondiendo con sus bienes personales por los actos ejecutados u obligaciones contraídas en representación del Consorcio, salvo que se determine que hubo dolo o culpa en el ejercicio de sus funciones.

**Artículo 16°:** La Dirección de Inspección de Personas Jurídicas de Entre Ríos, determinará los requisitos de constitución de la persona jurídica del consorcio Caminero Rural, en todo lo que no fuera establecido por la presente norma. La sola aprobación de DIPJ a la constitución de un Consorcio en su carácter de persona jurídica, no implica la finalización del trámite final de reconocimiento a los efectos de la presente Ley, el cual debe ser tramitado asimismo ante el Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de la Provincia.

### **Título III. De los Recursos.**

**Artículo 17°:** Los recursos de los Consorcios Camineros Rurales, podrán provenir de las siguientes fuentes:

- a) De los aportes que la Dirección de Vialidad Provincial efectúe en cumplimiento de los contratos que se suscriban para la realización de obras específicas o mantenimientos periódicos/regulares.
- b) De los aportes privados, que en forma de cuotas ordinarias o extraordinarias; integren los socios consorcistas.
- c) De pago o aportes que efectúen personas físicas o jurídicas asociadas o no al consorcio, como retribución por las obras realizadas en vías de ingreso, acceso, caminos u otra obra vial dentro de sus propiedades, o en beneficio de las mismas.
- d) De los pagos-aportes que otros organismos públicos, nacionales, provinciales o municipales, efectúen en cumplimiento de contratos específicos de obra.
- e) Del fondo de desarrollo y conservación vial, creado por Ley N°9602, en la medida y formas que se establece en el artículo N° 28 de la presente Ley.
- f) De otros fondos de origen público que se establezcan en el futuro, a éstos fines.

**Artículo N°18:** los aportes que realice la Dirección Provincial de Vialidad podrán ser monetarios o en especie, incluyendo maquinaria, equipamiento, asesoramiento técnico, profesional y/o administrativo, mano de obra o materiales. Los aportes en maquinarias o equipamiento no podrán ser definitivos, ni adquirir carácter de donación, pudiendo adquirir la forma de cesión temporal por el tiempo que dure una obra específica o por un determinado plazo de tiempo.

**Artículo N°19:** El Estado entrerriano actuará como garante de los Consorcios Camineros rurales en las operaciones para la adquisición de maquinarias y herramientas a crédito, a través de los programas y herramientas que el mismo dispone al efecto, cuando le sea solicitado y debidamente fundamentado.

**Artículo N°20:** En los contratos que suscriban los Consorcios Camineros Rurales con la Dirección Provincial de Vialidad, por trabajos de mantenimiento o conservación periódica o permanente de caminos de tierra, ripio, broza u otro tipo de mejorado y sus estructuras complementarias o accesorias; **se integrará con un aporte del 70%** de su financiamiento por parte de dicho organismo estatal, **de las fuentes a) y e) del artículo 17** de la presente norma, debiendo el restante 30% integrarse mediante aportes de fuentes de los tipos b) o c) establecidos en el artículo 17°.

**Artículo N°21:** Las obras viales no contempladas en el artículo anterior, podrán incluir financiación por parte de la Dirección Provincial de Vialidad Provincial de hasta el 85 % de su costo.

**Artículo N°22:** Los contratos que suscriban los Consorcios Camineros Rurales con la Dirección Provincial de Vialidad, tanto los de mantenimiento o conservación periódica, como los de otra obra específica y no periódica, contemplarán como aportes de la DPV los fondos recibidos por los Consorcios de manera periódica desde el Fondo de Desarrollo y Conservación vial, pudiendo ser contemplados con aportes específicos del contrato, cuando las características y costos de los trabajos; así lo requiera y se fundamente técnicamente. Los Consorcios podrán ejecutar trabajos de mantenimiento propios de su función, aún sin mediar convenio o contrato anual específico que contemple nuevos aportes por parte de la DPV, siempre que éste organismo autorice los mismos, tanto en términos técnicos como administrativos, de manera formal. La Dirección Provincial de Vialidad deberá controlar dichos trabajos, en la misma forma en que controla los trabajos por convenio.

**Artículo N°23:** Los Consorcios Camineros Rurales, podrán realizar obras nuevas y trabajos de mantenimiento en caminos, accesos y otro tipo de vía de comunicación de propiedad privada, en ambos casos podrá aceptarse pagos en especie como retribución, pero no es servicio o trabajo por parte del privado.

**Artículo 24:** Las utilidades que obtengan los consorcios camineros serán invertidas única y exclusivamente en obras o trabajos que se enmarquen en los objetivos detallados en el artículo 2° de la presente Ley, incluyéndose en los mismos los gastos de mantenimiento material u administrativo que implique la estructura del consorcio.

**Artículo 25:** En la ejecución de sus obras, los Consorcios camineros deberán atender con sus propios recursos las eventualidades que surjan de las mismas, así como las diferencias reclamadas por retraso en los pagos por el tiempo que transcurra con posterioridad al desembolso de los fondos de la Dirección Provincial de Vialidad.

**Artículo 26°:** Los Consorcios serán responsables del personal que contraten y de todos los problemas que se susciten con los mismos por interpretación y cumplimiento de las leyes laborales.

**Artículo 27°:** Fondo de Desarrollo – Conservación Vial – Ley N°9.602. Será redistribuido entre los Consorcios Camineros Rurales reconocidos y las zonales de Vialidad en forma íntegra, en proporción a los Kilómetros de vías **terciarias y eventualmente secundarias en los términos del art N°2**, cuyo mantenimiento y conservación tengan a su cargo. Cuando en la jurisdicción de una zonal no hubiera Consorcio constituido y reconocido, los fondos irán íntegramente a dicha Zonal. En la medida en que se constituyan Consorcios Camineros y logren reconocimiento, los tramos que le serán adjudicados se utilizarán para calcular el monto de los fondos que recibirán por parte de cada Consorcio reconocido. La reglamentación de ésta Ley contemplará una fórmula para la distribución de los fondos que incorporen: **los costos operativos para las tareas de mantenimiento según la DPV**, los factores climáticos regionales, tipo de suelo y la cantidad de kilómetros a mantener. La mencionada fórmula no podrá diferir según se trate de fondos a transferirse a Consorcios o a la Zonal de la DPV dónde el mismo se encuentre.

**Artículo N°28:** Los recursos financieros provenientes del Fondo de desarrollo y Conservación Vial que, habiendo sido transferidos en tiempo y forma al Consorcio, no hubieran sido ejecutados en el transcurso del ejercicio correspondiente a su desembolso, o durante los seis meses posteriores a la finalización del mismo, deberán ser devueltos a la DPV. Se exceptuará de ésta obligación a los casos en que dichos fondos se resguarden en reserva para su aplicación a uno o más proyectos específicos de obra o adquisición de maquinaria, para lo cual el Consorcio deberá haber informado del mismo a la DPV y obtenido su autorización por escrito. Ésta autorización deberá tener plazo perentorio a

dicha reserva de fondos, pudiendo éste plazo ser prorrogado por una sola vez por la misma DPV, a solicitud del Consorcio.

**Artículo N°29:** Ante la disolución definitiva de un Consorcio Caminero y la pérdida de su personería jurídica, sus bienes serán transferidos a la Dirección Provincial de Vialidad, debiendo por tanto los Estatutos Sociales que se aprueben, ajustarse a ésta disposición.

#### **Autoridad de Aplicación y Controles.**

**Artículo N°30:** Autoridad de aplicación. El Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios en representación del gobierno provincial, será la autoridad de aplicación de la presente Ley, ejercerá las funciones de órgano máximo de resolución de conflictos o controversias originadas. Se faculta a la Dirección Provincial de Vialidad, a ejercer el control y fiscalización técnica, contable y administrativa de los Consorcios Camineros Rurales y de todas las obras de arte específicas y de mantenimiento que el Consorcio ejecute, y a la Dirección de Inspección de Personas Jurídicas, en todo lo relacionado a requisitos de constitución y mantenimiento de la personería del Consorcio y su requisitos institucionales, debiendo los consorcios poner a disposición de ambos organismos la documentación que les sea requerida por el funcionario autorizado.

**Artículo N°31:** Cuando los Consorcios Camineros Rurales dispongan o administren fondos o bienes Públicos, estarán sometidos al control externo del Tribunal de cuentas de la Provincia.

**Artículo N°32:** para cumplir la función de fiscalización que emana de la Ley, la dirección de Vialidad Provincial tendrá libre acceso a los libros de actas, registros administrativos, financieros, de movimiento de fondos y de personal a que se refiere la reglamentación y estatuto, y a toda otra información que corresponda ser suministrada por la Comisión Directiva, debiendo ésta aportar la documentación que le sea requerida.

**Artículo N°33:** Las medidas sancionatorias administrativas por la autoridad de aplicación incluirán:

- a) Apercibimiento simple.
- b) Apercibimiento de cesación inmediata de la conducta/práctica cuestionada.
- c) Cancelación unilateral de contrato.
- d) Retiro de aportes materiales/técnicos/humanos y reclamo/retiro de aportes financieros.
- e) Suspensión temporal.
- f) Suspensión temporal hasta recambio de autoridades.

- g) Retiro del reconocimiento legal, con disolución definitiva y solicitud de anulación de personería Jurídica a DIPJER.

**Artículo N°34:** De forma.

Autor:

Julia Ester Calleros

Diputada Provincial

Co-autores:

Carlos A. Damasco

Vilma E. Vazquez

Débora B. Todoni

Gladys L. Salinas

## **Fundamentación:**

Sres:

Diputados:

Son tiempos en donde se deben generar instrumentos legales que permitan afianzar y consolidar el trabajo articulado entre el sector público - privado y toda una comunidad provincial inmersa; organizada regionalmente o por zonas. Con la celebración de éstos espacios participativos que permiten focalizar problemáticas urgentes y establecer resoluciones efectivas, estaremos en presencia de un nuevo enfoque de “integridad y transparencia”. La autonomía estatal se enmarca dentro de la configuración de la articulación público-privado, y sus capacidades se verán fortalecidas en la medida que genere esos espacios dinámicos de desarrollo.

El escenario político de hoy, se ve en la necesidad de descentralizar de manera orgánica, ésa amplia lista de bienes públicos que debe generar y sostener todo estado. Las vías de comunicación, los referidos aquí caminos secundarios, terciarios, rurales y comunales; ocupan un lugar de importancia en la “planificación estratégica gubernamental” y representa un factor clave del desarrollo territorial, la accesibilidad y conectividad de los espacios y de sus habitantes; impactan en la productividad de sus actividades, generando bienestar en su población, su trabajo, su educación, su cultura e ineludiblemente para el diario desarrollo de las actividades económicas y sociales de una población. Y por ello es que estamos en presencia de una necesidad de reparar, mantener y mejorar esas vías; es esencial para el desarrollo y el bienestar de nuestra población, ya no solamente la rural, sino de la población toda. Nuestro Estado Provincial atiende infinidad de actividades que sostienen o mejoran la vida de los entrerrianos, y es su deber y una exigencia de estos mismos ciudadanos, el de mejorar permanentemente el nivel de prestación de sus funciones. En lo que a los sectores rurales se refiere, el gobierno trabaja fuertemente mediante distintos programas de asistencia a la producción primaria, construyendo viviendas, escuelas, mejorando la comunicación, la seguridad, etc. Pero también es cierto que el paso del tiempo va generando nuevas necesidades, problemáticas y desafíos que todo gobierno debe afrontar, que requieren de la utilización de recursos escasos para sus resoluciones. La Dirección Provincial de Vialidad realiza un gran trabajo, desde su creación en el año 1.932, para el desarrollo y el mantenimiento de vías primarias, secundarias y terciarias. El Gobierno provincial destina importantes partidas presupuestarias a estos fines, así como también gestiona con el nivel nacional programas especiales de financiamiento para conservación de caminos. Pero como lo viene demostrando el siglo XXI en diversos aspectos de la gestión estatal, por la complejidad de las tramas de problemas a resolver y la mayor necesidad de recursos a aplicar a los mismos, el trabajo colaborativo y organizado entre el Estado y la sociedad civil se impone como una opción ineludible 1

[https://entrerios.gov.ar/minpro/index.php?codigo=&cod=2011&codtiponoticia=1&noticia=ver\\_noticia&modulo=noticia](https://entrerios.gov.ar/minpro/index.php?codigo=&cod=2011&codtiponoticia=1&noticia=ver_noticia&modulo=noticia) para la gestión de los problemas públicos. Concepciones como las de trabajo en red o gestión asociada pueden aportar elementos importantísimos para la atención y satisfacción de necesidades que hasta ahora solo se reclama al Estado. Más aún, cuando además de implicar asociación en las tareas se puede acordar asociación

en el aporte de los recursos. El resultado sería netamente incremental. Los ejemplos del trabajo del Estado asociado a entidades de la sociedad civil pueden observarse en muchos aspectos de la gestión pública. Recordemos que la crisis del 2001 disparó una gran cantidad de programas en el ámbito del Desarrollo Social que, iniciados y generados desde el Estado, reconocieron la necesidad de contar con la participación de las organizaciones civiles, por sus aportes en llegada al territorio, capacidad organizativa, conocimiento de los destinatarios de las políticas y por el compromiso ético que aportaban hacia ambos lados del mostrador, hacia los beneficiarios y hacia el Estado. De la misma manera, en términos de Producción, el trabajo con instituciones gremiales que representan a productores agropecuarios, industriales o de servicios, tiene numerosos antecedentes, tanto para el control de la actividad, como para la gestión de documentación, financiamiento para la inversión, capacitación, etc. Los Colegios profesionales desde hace décadas gestionan junto al Estado el control de la actividad especializada de las profesiones liberales. La educación se gestiona de manera asociada a instituciones de la sociedad civil, entre las cuales históricamente las religiosas han tenido una presencia muy fuerte, desde los orígenes de nuestra organización nacional. En fin, son muchos los ámbitos donde el Estado se vincula, de distintas maneras y en diferente grado, con entidades civiles, a los fines de potenciar la capacidad de gestión mediante la sumatoria de recursos de ambas partes, además del conocimiento, la experiencia, los contactos, la experiencia, y por último, pero no menos importante, la misma presencia permanente de dichas entidades en el territorio donde se debe trabajar. Es justamente por esto últimos argumentos, que entendemos, a partir de relevamientos de experiencias positivas tanto dentro de la provincia como en provincias vecinas, de diferentes características económicas, territoriales, geográficas, que proponemos legislar para promover el sistema de Consorcios Camineros en Entre Ríos, a fin de mejorar el desempeño de la atención de la problemática vial en nuestros caminos rurales. Como detalla muy bien el Ing. Oscar Maldonado en su artículo de la Revista Carreteras “Los Consorcios Camineros son entidades de bien público, reconocidas por ley, que colaboran con el Estado a través de su Ente responsable (la Dirección Provincial de Vialidad) para la ejecución de trabajos viales, construcción, conservación, mejoramiento, , específicamente en los caminos de la Red Terciaria o Vecinal, pudiendo en forma accesoria ampliar su campo de acción a los caminos de la Red Secundaria, o también subsidiariamente contratar trabajos afines con reparticiones oficiales o instituciones públicas o privadas, siempre que no se desvirtúe su fin principal. Destacamos el concepto de que no son empresas lucrativas, ni de beneficencia. Son entidades de servicios a la comunidad mediante acciones y esfuerzos de tipo cooperativo, con la participación consciente y voluntaria de la gente de campo”<sup>2</sup>

La revisión de literatura especializada, análisis técnicos y antecedentes históricos permite observar que el sistema de Consorcios Camineros no solo ha sido utilizado, generalmente con buenos resultados, en diferentes realidades geográficas de nuestro país, sino que también su concepto ha sido contemplado por gobiernos de distintos momentos históricos, gestionados desde diferentes visiones políticas nacionales y provinciales, y diferentes paradigmas ideológicos económicos, con sus visiones sobre la responsabilidad del Estado en la prestación de los servicios y la gestión de los recursos. La evaluación de los resultados obtenidos suele destacar, como determinantes en los mismos, tanto la variable estatal como la social, pero destacando que, con altas y bajas, estas entidades han logrado continuidad en el tiempo y un nivel de legitimidad (de ejercicio, podría decirse) que se sostiene hasta hoy. Y es que si durante el período de varias décadas del siglo XX

(desde la crisis del 30 hasta fines de los años 80) en el cual la concepción estatista primó en los modelos de desarrollo del país, tanto los Estados Nacionales como provinciales, además de desarrollar sus fuertemente sus Direcciones de Vialidad y dotarlas de buena cantidad de recursos, también afectaron financiamiento específico para conservación de caminos rurales que se canalizó por vía de los Consorcios Camineros, en donde los hubo, y esto promovió de manera decisiva su creación y desarrollo, a partir de los años 50. Por otra parte, cuando la concepción liberal de la economía que sustentó el golpe cívico-religioso-militar de 1.976, eliminó el importante financiamiento que significó el Plan de Caminos del fomento Agrícola, en el año 1.977, los Consorcios que trabajaban con base en dicho aporte económico disminuyeron su desarrollo, pasando a depender en mayor medida de las DPV y de los aportes de sus asociados. Tanto el análisis de los antecedentes como las experiencias actuales relevadas permiten concluir que la utilización y el fomento del sistema de Consorcios Camineros por parte de un gobierno provincial, no solo no se encuentra en conflicto con la idea de un estado fuerte y presente, que fortalezca una Vialidad profesional, equipada, activa y con la camiseta de la provincia bien puesta, sino que puede observarse que cuando se trabaja con la mirada centrada en el objetivo central y se combinan bien los aportes, los resultados permiten no solo la mejora de los caminos y un mejor aprovechamiento de los recursos, sino también de la imagen de la entidad estatal, la actividad social 2 Maldonado, O. "Red de Caminos rurales y vecinales en la República Argentina. Conservación por intermedio de Consorcios Camineros". En Revista CARRETERAS. Num. 130. Marzo de 1989. Pag. 13. y solidaria de los vecinos, y una mejor relación entre ambas partes, cosa que no se encuentra muy difundida por estos días en nuestros territorios. En su artículo de 2.018, H. Martín Civitaresi, analiza y describe la dinámica del sistema de consorcios en una de las provincias en las que su desarrollo es más exitoso, Córdoba, de la siguiente manera: "Hay dos factores concatenados que explican el origen y funcionamiento de los consorcios camineros. El primero tiene que ver con que la Dirección Nacional de Vialidad dictó normas administrativas que le imprimieron agilidad a la administración pública y la DPV apoyaba técnica y financieramente a los consorcios camineros. El segundo está vinculado al hecho de que las obras fueron realizadas directamente por los consorcios, es decir, por los propios interesados. De esta manera, se puede interpretar que un consorcio caminero se trata de una acción colectiva asociada al mantenimiento de los caminos rurales que se desarrolló sobre la base de un capital social que se construyó con dos factores determinantes. Por un lado, un conjunto de normas planteadas desde los gobiernos nacional y provincial, junto con la promoción y el financiamiento. Por otro, con el capital social de los productores agropecuarios, no sólo en la conformación de los consorcios camineros sino también en la construcción de redes inter organizacionales (ACCPC, ACC) que permitieron generar confianza y operatividad en las interacciones." De manera que se puede generalizar que las sinergias entre el Estado, en cualquiera de sus escalas, y aquellos grupos sociales organizados pueden dividirse en dos: complementariedad e imbricación. En la primera, el Estado crea las condiciones para que las organizaciones sociales se desarrollen, garantizando derechos sociales y políticos a partir del reconocimiento legal de organizaciones como los consorcios camineros. En la segunda, existe una interrelación directa entre la organización pública y las organizaciones sociales. Los consorcios camineros se fueron construyendo a partir de un conjunto de normas planteadas desde los gobiernos nacional y provincial, junto con la promoción y el financiamiento, pero también con la capacidad de organización propia de los productores

agropecuarios.”<sup>3</sup> Es importante expresar que tenemos muy presente, en la presentación de este proyecto, que no estamos inventando un método totalmente nuevo ni proponiendo un sistema totalmente ajeno a la provincia de Entre Ríos. Además de los antecedentes históricos que pueden encontrarse desde mediados del siglo XX, los Consorcios Camineros como sistema de conservación y/o mejora de los caminos rurales, o de la red terciaria tienen presencia actual, legal y real, en nuestro territorio. La Ley N° 4.220 sancionada el 5 de noviembre de 1.959, modificatoria de la Ley N° 2936 de Vialidad, ya disponía entre las atribuciones y deberes de dicho organismo, en su Artículo 4°, inc. k) “Fomentar los Consorcios vecinales de caminos, controlar su funcionamiento administrativo, 3 Civitaresi, H. Martín. “Caminos rurales, consorcios camineros y Desarrollo regional en la provincia de Córdoba (Argentina) en la segunda mitad del S. XX.” En Revista Tiempo y Economía, Vol. 5, num 2. 2.018. dirigirlos y asesorarlos técnicamente, someter a la aprobación del Poder Ejecutivo los subsidios a acordarse a los consorcios, en dinero, Útiles, maquinas, etc. Que no podrán ser menores que el aporte de los mismos”. Muchos años después, el Decreto N° 1.661 del año 1.990, haciendo referencia al mandato de la mencionada Ley N° 4.220, aprueba la Reglamentación para la constitución y funcionamiento de los Consorcios Camineros, confeccionado por la Dirección Provincial de Vialidad. Encontramos también, por otro lado, que el Inciso h) del Artículo 12 de la Ley N° 6.351 de Obras Públicas de E. Ríos, habilita la contratación directa con los Consorcios vecinales, así como sociedades cooperativas, “o cualquier entidad de bien público constituida conforme a disposiciones legales vigentes, la realización de obras que sean de la finalidad específica de las mismas”. El organismo vial provincial cuenta entonces con antecedentes normativos antiguos y claros para la promoción y el control de los Consorcios, así como la capacidad de acordar con los mismos los trabajos a realizarse y su financiamiento. Existe en el área Conservación, de la DPV un departamento Consorcios, que es el sector específico de contacto con estos entes. Por el otro lado, algunos (pocos) Consorcios se encuentran constituidos, y menos aún tienen actividad regular en su zona. Uno de ellos, seguramente el de mayor trayectoria, experiencia y volumen de actividad, sea el Consorcio Caminero de Gilbert. El mismo se inició allá por 1.981, y transitó diversos contextos económicos y regulatorios, exhibiendo en la actualidad un muy interesante presente, que lo lleva a transformarse en referencia para algunos grupos que se muestran interesados en constituirse legalmente y organizarse laboralmente en otras zonas de la provincia. La experiencia positiva de Gilbert (gestada mucho tiempo antes del Decreto N° 1.661) sumada a los escasísimos efectos que, en cuestión de promoción del surgimiento y organización de Consorcios, ha mostrado el Decreto mencionado, cuyo Art. 1 de la Reglamentación establece que “promoverá y fomentará en todo el Territorio de la Provincia la creación y organización de los Consorcios Camineros”, nos lleva a interpretar que la estructura normativa vigente no genera las condiciones necesarias para que los Consorcios proliferen en la provincia, y es por ello que proponemos una herramienta institucional más potente, actualizada, más sencilla y con mejores incentivos. Queremos proponer con el presente Proyecto de Ley un régimen de Consorcios simple, que pueda adaptarse a las distintas realidades de cada rincón de nuestro territorio. Por ese motivo, a diferencia de otros proyectos o normativa ya vigente en otras provincias, no avanzamos aquí en excesivas regulaciones sobre los aspectos institucionales y normativos de la constitución interna de los Consorcios, sino que, estableciendo condiciones básicas mínimas, derivamos en la DIPJER la reglamentación de los estatutos básicos, así como el control de personería de los

Consortios. Entendemos que las personas que constituirán los Consortios son productores, empresarios rurales, trabajadores o granjeros que deben realizar una tarea adicional a sus obligaciones diarias al trabajar para estos grupos viales, aportando tiempo y dinero que ya normalmente son escasos, y que además cada comunidad de vecinos tiene sus características propias, en cuanto al nivel de participación, de aportes, a los niveles de consenso y/o disenso, conflictividad, etc., y que por ello el Estado no debe complejizar más aún esa organización interna, sino permitir diferentes modalidades de funcionamiento interno, una vez cumplidos los requisitos legales básicos. Por otro lado, el elemento más potente que se propone para la promoción de los Consortios radica en la incorporación de un sistema de aportes financieros permanentes y automáticos a los mismos, a partir de la distribución de los recursos de Fondo de Desarrollo - Conservación Vial, en forma permanente para los consortios constituidos, en virtud y relación a la cantidad de kilómetros mantenidos, y de acuerdo a las características del suelo y del clima de su región, como forma de garantizar al Consorcio una base económica para el desarrollo de sus actividades, que presenta una cierta independencia de la firma de los convenios específicos de mantenimiento con la DPV. Claramente estos fondos participados a los consortios estarán bajo control de la DPV, pero también formarán parte de los Convenios de mantenimiento que se establezcan, como una base mínima que se podrá reforzar con mayores aportes de Vialidad, cuando las características del trabajo a realizar así lo requieran y las partes lo acuerden. Por otro lado, no se debe olvidar el aporte que los consorcistas y vecinos deben realizar, en virtud de su compromiso con el sistema, en recursos materiales, además del trabajo de gestión, y de los ingresos que puedan obtenerse a partir de la realización de obras a otros organismos y privados, el cual ha sido demostrado como importante por la experiencia relevada. Coincidiendo con las conclusiones del citado Civitaresi en el artículo mencionado, es indudable que la presencia de buenos caminos rurales representa un mejoramiento de la calidad de vida de la población rural, traducida en beneficios económicos y sociales. Además del evidente efecto sobre la disminución en los costos de transporte de la producción de productos agropecuarios y la valorización de predios, la conectividad asociada a una red de caminos vecinales permite un acceso más fluido a servicios esenciales como salud, educación, etc.; consolidación del asentamiento de la población en zonas rurales y, como consecuencia de eso, reducción de la migración interna. Asimismo, posibilita una mayor interrelación política, social e institucional de localidades rurales. El transporte y las organizaciones que lo facilitan tienen un impacto directo sobre el proceso de construcción social del territorio, donde cobran relieve la historia regional, las estrategias de los actores y sus proyectos, las iniciativas integradas, las regulaciones y la coordinación. Por los motivos expuestos, solicitamos a los Sres. Diputados el acompañamiento a presente Proyecto de Ley.