



Relevamiento del estado de la red vial y la recaudación para su mantenimiento.

La Provincia de Buenos Aires tiene mas de 120.000 kms de caminos rurales de tierra, por el cual transitan anualmente más de 45 millones de toneladas de grano, 2.500 millones de litros de leche y más de 9 millones de cabezas de ganado entre lo que va a faena y movimiento de la invernada, de ahí lo importante de los caminos rurales para la producción agropecuaria, pero no todo es producción, hay familias que dependen de estos ya que viven en áreas rurales, y los necesitan llevar sus hijos a la escuela o para su normal estilo de vida. El camino es una herramienta fundamental para el desarrollo de la actividad agropecuaria y el arraigo de aquellas comunidades que viven en el interior, sin caminos pavimentados. El estado de estos ha sido una preocupación constante para las Rurales que componen CARBAP.

El mantenimiento de los caminos esta a cargo de los municipios, para el financiamiento de la conservación de los mismos, se abona lo que se llama una tasa vial, cada municipio determina su valor, al igual que la tasa de guías y señales, además la Provincia envía el 12% de lo recaudado del impuesto inmobiliario rural, Ley 13.010, el cual vuelve a los municipios como un fondo compensador para el mantenimiento de la parte de los caminos rurales que son provinciales.

En el siguiente informe se pone de manifiesto el estado critico de la red vial, a pesar del aporte millonario, mas de 4.700 millones de pesos durante el 2018, aportaran los productores para el mantenimiento de estos, que salvo muy pocas excepciones esos fondos se terminan derivando a gastos generales en lo municipios y no a prestar el servicio del mantenimiento de la red vial como debería ser.

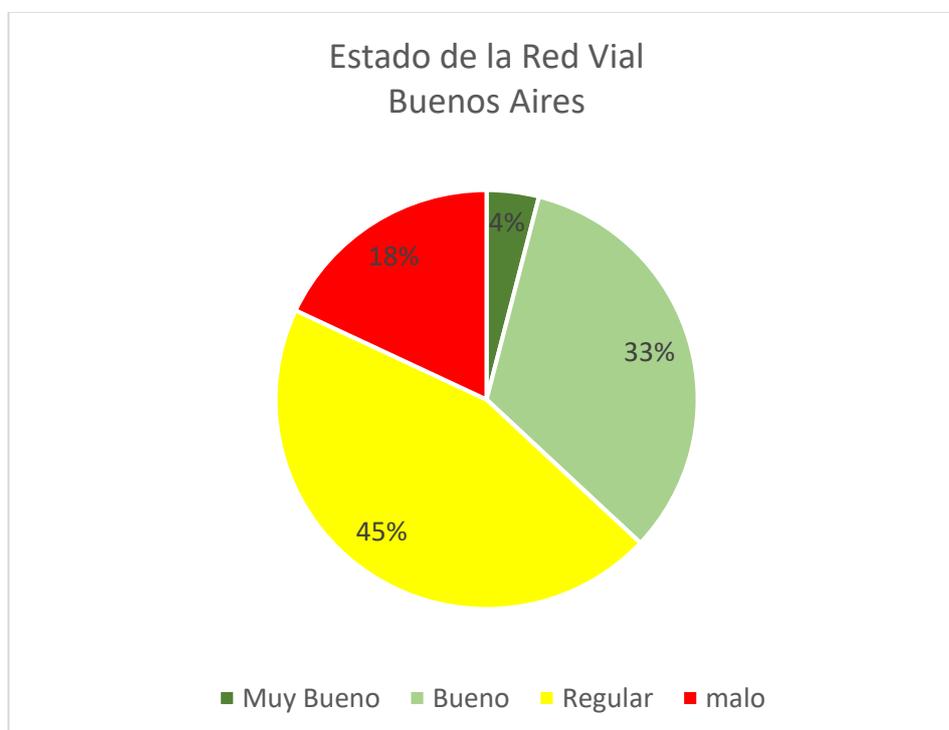
En marzo de este año, la Gobernadora Maria Eugenia Vidal anuncio, un plan para reparar 12.000 kms de caminos, de los cuales, según lo anunciado, 4.000 km se deberían de haber reparado este año, dicho plan, por el momento se encuentra en la etapa de promesa.

En mayo, en la localidad de Rauch, CARBAP organizo el Simposio de Caminos Rurales, donde se expuso la problemática y estado de situación de la red vial de la Provincia. Asistieron además de productores, el Ministro de Agroindustria, ingeniero agrónomo Leonardo Sarquis, funcionarios de Vialidad de Buenos Aires y La Pampa, Intendentes Municipales y funcionarios encargados de la red vial de los



municipios. Lamentablemente, han pasado mas de 6 meses, y es muy poco lo que se ha logrado en mejora de los caminos rurales. Cabe destacar que los pocos intendentes que participaron son aquellos que tienen los caminos con el mantenimiento adecuado. La mayoría de los intendentes, los cuales faltaron, ve a las tasas viales y de guías como un mero impuesto que se recauda y es de libre disponibilidad. Lamentablemente esta práctica, no es corregida, ni siquiera advertida por parte los Concejales Municipales, ni por el tribunal de cuentas de la Provincia.

De acuerdo a un relevamiento que se hizo entre las rurales sobre el estado de los caminos, el resultado fue el siguiente:



Los productores consideran que unos 70.000 kms de caminos se encuentran condiciones regulares o malas. La mayoría de los municipios con caminos en condiciones buenas o muy buenas son aquellos en donde los productores a través de Entes viales, como consorcios, comisiones viales, o una especie de vinculación público-privada, tienen intervención directa en el manejo de los fondos y la asignación y control de estos. También en la mayoría de esos casos, varía de acuerdo con el convenio de cada municipio, se deriva a esos entes el 70 a 75% de lo recaudado de la tasa vial y los aportes provenientes de la ley 13.010.



El financiamiento del mantenimiento de la red vial

Tasa de Marcas y Señales (guías)

En su origen, lo que motivó la creación del tributo de “guías”, fue el atender el “cuidado de las calles y caminos vecinales” que se deterioraban con el paso de las “tropas y tropillas” que provocaban su “pisoteo” y obligaban a “rastrear” los caminos para emparejarlos, alisarlos para su uso vehicular.

Por eso se percibía un gravamen “por cabeza”, para que su monto total resultara de la cantidad de hacienda en tránsito y fuera “directamente proporcional al deterioro” que el paso de los animales provocaría. Era pues, una especie de “permiso de transitar con animales” que intentaba solventar aunque fuera parcialmente, el “costo de mantenimiento” de los caminos, realizado bajo el consiguiente “servicio municipal”. Por lo tanto al crearse la tasa vial, y dejar de moverse animales a través de arreos, la tasa de guías y señales debería de haber desaparecido, pero lejos de eso, lo que terminó sucediendo fue que se derivaron esos recursos a otros gastos municipales que nada tienen que ver con el mantenimiento de los caminos.

Si bien el registro de la propiedad de los animales vacunos es potestad de la Provincia, a los municipios les fue cedido por el Código rural, la expedición de los certificados o autorizaciones (guías) que necesitan los productores para cumplir con las leyes vigentes y el Estado tenga un control de los movimientos, por lo que la tasa de marcas y señales debería tener el mismo valor monetario en todos los municipios ya que se trata del mismo servicio, y si analizamos dichos valores, se observa que hay municipios que cobran hasta 120 pesos por cabeza y otros menos de la mitad.

Tasa Vial o de Servicios viales

Las tasas viales se crearon cuando la provincia, en el proceso militar de los 60, les transfirió a los municipios la responsabilidad del mantenimiento de todos los caminos de tierra, habilitando la creación de una tasa para financiar dicho mantenimiento. La mayoría de los municipios cobra una tasa por hectárea, y dicho valor se pone arbitrariamente, sin tener un plan de mantenimiento de los caminos y del costo de dicho plan de obras.

Como cada municipio es autónomo, las dispersiones del valor de la tasa oscilan dentro de la provincia, existiendo municipios que cobran hasta 10 veces más que otros.



Ley 13.010

Esta ley, sancionada a fines del 2002, se creo en el marco de descentralización tributaria de la Provincia, en la misma, aquellos municipios que suscriban a esta Ley la provincia les enviaría por coparticipación el 35% de lo recaudado por el impuesto inmobiliario rural. Y a su vez también trasladaba a los municipios la obligación del mantenimiento de los caminos provinciales de tierra. Para esto, la Ley 13.010, Art 1 Inciso b. establece un fondo compensador que se debe conformar con el 12% de lo recaudado por el impuesto inmobiliario, con el fin de financiar el mantenimiento de los caminos.

Luego la Ley 13.450, del 2006, establece en su articulo 4, que se deben establecer mecanismos para el seguimiento y evaluación de la tereas de mantenimiento y obras que realizan los Municipios en los caminos provinciales, esto aun no ha sido implementado, y nadie tiene un control de como se gastan esos recursos y las obras realizadas con los mismos.

Detalle de recursos recaudados para el mantenimiento de caminos

	Importe
Tasa Vial	3.329.375.711
Ley 13.010	854.431.203
Guías y Señales	610.000.000
Total	4.793.806.914

Desde CARBAP, a través de sus rurales se reunió la información de lo que se paga de tasas viales en cada municipio y de guías para realizar los cálculos de recaudación. El aporte de la Ley 13.010 se obtuvo de la pagina web del ministerio de Economía de la Provincia, el cual detalla cuanto le envía mensualmente a cada municipio.

Como se observa la cantidad de recursos que se destina anualmente a la conservación y mantenimiento de la red vial es muy significativa, si consideramos que hay 120.000 kilómetros de caminos de tierra a mantener, en promedio son unos 40.000 pesos anuales por kilómetro, más que suficiente para que los mismos estén en muy buen estado. Una caja que la mayoría de los intendentes manejan sin ningún control, ya que como se dijo anteriormente el tribunal de cuentas hace años que ha decidido no inmiscuirse en estas cuestiones.

Si bien el costo del mantenimiento de los caminos difiere entre municipios ya que, influyen cuestiones de tipo de suelo, precipitaciones, producción, etc., no se encuentra una relación entre lo que se cobra por las tasas y el servicio que se presta, hay localidades que anualmente disponen de mas de 100.000



pesos por kilómetro de camino rural y el estado es regular o malo, y otros distritos con menos de 40.000 pesos anuales los tienen en perfecto estado.

El otro común denominador es que además de no prestar un servicio adecuado, los municipios no han invertido en modernizar los parques de maquinaria vial, y se encuentran con maquinas viejas, las cuales tienen mayor desgaste y por lo tanto mayor costo de mantenimiento, o con un insuficiente numero de estas para mantener adecuadamente la totalidad de los kilómetros de camino.

Tengamos en cuenta que con la recaudación anual de las tasas de viales, de guías, más el 12% del impuesto inmobiliario, alcanza para comprar mas de 1.000 motoniveladoras nuevas, lo que equivale a unas 10 máquinas nuevas por municipio por año.

En los próximos días, los Intendentes estarán enviando, o ya lo han hecho, los presupuestos fiscales que definen los valores de las tasas para el 2019. De acuerdo con los números analizados, la mayoría de los distritos no tienen ninguna necesidad de aumentar dichos valores ya que lo que recaudaron en 2018 fue muy superior a lo ejecutado.

Hay que tener en cuenta, la diferencia entre el concepto de “Tasa” e “Impuesto”, las tasas se cobran como contraprestación de un servicio que da el Estado, en este caso el mantenimiento de la red vial, de acuerdo con la definición jurídica lo que se cobra por estas tasas debe ser igual al costo del servicio brindado.

Otro punto para mencionar del abuso de muchos Municipios es que dentro de la tasa vial, o bajo el concepto de Tasa, han ido incorporando cargos (seguridad, cultura, salud, alumbrado, etc) por supuestos servicios, que desde ya no prestan y son meramente recaudatorios y en muchos casos su valor supera el de la misma tasa vial. Y para algunas actividades intensivas, este tipo de tasas, llegan a volverlas inviables. Acá nuevamente la Provincia no hace nada para evitar estos abusos de los municipios.

Desde CARBAP, en el 2019, en el segundo simposio que organizaremos sobre el tema de la transitabilidad de los caminos, invitaremos a funcionarios provinciales, diputados, Intendentes, productores, a buscar herramientas y mecanismos legales que aseguren que los recursos aportados sean efectivamente utilizados para el mantenimiento de los caminos. Asimismo instamos a las autoridades municipales a no continuar gravando las actividades productivas con tasas por las cuales no prestan ningún tipo de servicio y que lo único que buscan es seguir financiando un Estado cada vez mas grande e ineficiente.