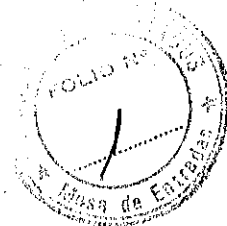
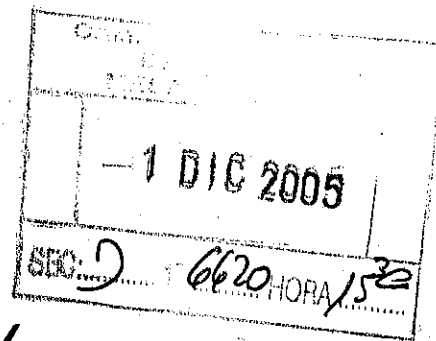


Proyecto de ley



SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA A CARGO DE ENTIDADES PRIVADAS (INFRA - PRIV)

ARTÍCULO 1°.— Establécese en el todo el territorio de la República Argentina el **SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA A CARGO DE ENTIDADES PRIVADAS (INFRA - PRIV)**

ARTÍCULO 2°.— En el marco del **INFRA - PRIV**, las empresas, entidades privadas en general o ciudadanos individuales pueden realizar obras de infraestructura de carácter y uso público, con recursos propios o créditos otorgados a su cargo.

ARTÍCULO 3°.— Todas las obras que se realicen bajo el presente régimen deben ser de utilidad pública y estar destinadas al beneficio de la mayor cantidad posible de beneficiarios.

ARTÍCULO 4°.— Las obras de infraestructura pública a construirse mediante este sistema podrán ser ejecutadas previa autorización de los organismos oficiales pertinentes. A efectos de ejecutarse una obra determinada, el o los interesados deberán presentar ante las autoridades correspondientes el proyecto global, acompañado de los fundamentos para su realización, los estudios de factibilidad técnica, registros de oposición, plazos de ejecución y forma de financiamiento previsto.

ARTÍCULO 5°.— El Poder Ejecutivo arbitrará los medios para la difusión y promoción de este régimen entre empresas, organizaciones privadas y la población en general, procurando respuestas ágiles y proactivas frente a las presentaciones de obras de infraestructura pública a realizarse en el marco del **INFRA - PRIV**.

ARTÍCULO 6°.— Las entidades descriptas en el artículo 2° podrán conformar consorcios o asociaciones al efecto de la obra de infraestructura propuesta. A los efectos del financiamiento de las obras, podrán computarse la suma de los aportes o los créditos particulares de cada uno de los aportantes, o de los aportes o créditos de la institución, consorcio o asociación.

ARTÍCULO 7°.— Los costos de las obras de infraestructura realizadas bajo el sistema **INFRA - PRIV** podrán ser descontados mediante los siguientes instrumentos:

- a) Como pago a cuenta de los impuestos, contribuciones o tasas — presentes o futuras— que tuvieran que abonar las entidades privadas que hubieran acometido tales emprendimientos;



- i) En este supuesto, se bonificará un 10% de los impuestos nacionales que se oblaran por este mecanismo, como fomento a la utilización de este sistema.
- b) Como cancelación de deudas impositivas o previsionales que tales entidades mantengan con el Fisco.
- c) Como pago total o parcial de multas que el Estado Nacional hubiese impuesto a entidades privadas por infracciones o incumplimiento en los contratos de prestación de servicios públicos privatizados o de convenios o acuerdos en general que hubieren suscripto con el Estado Nacional, en los casos que correspondiere. El pago de las multas mediante este mecanismo, no implica la modificación de contratos o sustitución de obligaciones oportunamente pactadas.
- d) Otros que la reglamentación establezca.

ARTÍCULO 8°.— En caso de que las Entidades Privadas tomaren créditos o contrajeran deudas de cualquier tipo a efectos de la ejecución de este tipo de Obras de Infraestructura, no podrán solicitar, bajo ninguna circunstancia, garantía alguna por parte del Estado Nacional.

ARTÍCULO 9°.— Las obras sujetas al sistema **INFRA – PRIV** no podrán superar, individualmente, el monto total de VEINTE MILLONES DE PESOS (\$20.000.000), computándose en el mismo el monto de las obras principales y de las accesorias o complementarias a las mismas. La reglamentación establecerá los mecanismos de revisión de este monto conforme a la evolución de los precios en general.

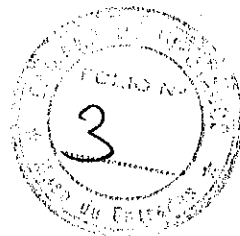
ARTÍCULO 10°.— El precio de las obras sujetas al sistema **INFRA – PRIV** será auditado por la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN, sobre la base de precios testigos conforme al emprendimiento que se proponga llevar a cabo. Este control tendrá por finalidad prevenir e impedir conductas tendientes a defraudar al fisco, y supondrá una colaboración con los privados para que puedan llevar adelante este tipo de obras con la mayor seguridad y celeridad posibles.

ARTÍCULO 11°.— Las obras a realizarse mediante el **INFRA – PRIV** deberán ser incluidas en la Ley de Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional, o consignadas posteriormente a su sanción mediante los mecanismos legales pertinentes. El monto total de este tipo de obras no podrá exceder el 30% del total de las partidas asignadas a obra pública dentro de la Jurisdicción 56 de la Ley de Presupuesto Nacional, correspondiente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

ARTÍCULO 12°.— Las obras a ejecutarse mediante este sistema podrán extenderse por más de un período presupuestario.

ARTÍCULO 13°.— Las obras objeto del Sistema **INFRA – PRIV**, podrán ser las siguientes:

- a) Obras de Jurisdicción Nacional:
 - i) carreteras,
 - ii) puentes,
 - iii) canalizaciones,



- iv) dragados,
 - v) caminos secundarios,
 - vi) obras de saneamiento de ríos, lagos o lagunas,
 - vii) cualquier otra que pertenezca a la órbita del Estado Nacional y que la reglamentación autorice.
- b) Obras en otras jurisdicciones: en caso de tratarse de obras propuestas que sean de Jurisdicciones provinciales o municipales, aquellas podrán ser realizadas mediante el sistema **INFRA – PRIV** previo acuerdo con el gobierno provincial o municipal correspondiente.
- c) Obras que comprendan múltiples jurisdicciones: Las obras propuestas que involucren dos o más jurisdicciones provinciales, o una jurisdicción provincial con otras municipales, o dos o más jurisdicciones municipales deberán contar con aprobación de todas las jurisdicciones correspondientes. La reglamentación establecerá sistemas ágiles de procedimientos cuando se trate de autorizaciones multijurisdiccionales.

ARTÍCULO 14°.— Las entidades que ejecuten las obras sujetas al presente régimen podrán incluir trabajadores de diferentes planes sociales que, al momento de la realización de las mismas, se encuentre implementando el Gobierno Nacional dentro de sus políticas de promoción y desarrollo social. En este supuesto, el Estado Nacional mantendrá las prestaciones otorgadas a los beneficiarios y la entidad privada adicionará el monto que fuera necesario hasta completar el sueldo de convenio que corresponda a cada caso conforme las condiciones laborales vigentes. También en estos supuestos, las Entidades deberán cumplimentar con lo dispuesto en la Ley de Accidentes de Trabajo.

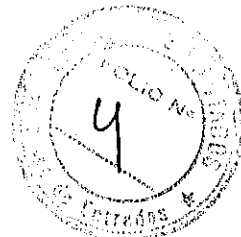
ARTÍCULO 15°.— Invítase a los estados provinciales a adherir a lo dispuesto en la presente Ley.

ARTÍCULO 16°.— Las provincias que adhieran al presente régimen, deberán establecer:

- a) los mecanismos de selección de las obras a ejecutarse mediante el presente sistema,
- b) los impuestos, tasas y contribuciones provinciales que serán afectados por el presente régimen,
- c) las pautas particulares de instrumentación de la presente ley en su jurisdicción,
- d) cuando fuere posible, la posibilidad que los municipios utilicen las previsiones de este régimen y su similar provincial, conforme lo establecido en el artículo 13.

ARTÍCULO 17°.— De forma.

MAURICIO BOSSA
DIPUTADO DE LA NACIÓN



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Las obras públicas en Argentina parecen no ser construidas ni en tiempo ni en forma. Es muy común suponer que si un camino se deteriora, un puente sufre una rotura, un canal es insuficiente o un río o arroyo desborda e inunda sucesivamente áreas productivas, eso seguirá durante mucho tiempo. Es, asimismo, opinión generalizada que, el Estado no tiene la capacidad de reacción o los recursos para atender esos "pequeños" inconvenientes, que sin embargo, son en muchos casos vitales para miles de ciudadanos que pagan sus impuestos y ven amenazadas sus actividades por el colapso de determinada ruta, el anegamiento de sus propiedades o el deterioro de alguna infraestructura vital para su calidad de vida.

Por otro lado, también es cierto que no hay nadie que conozca mejor los problemas locales que los propios usuarios o damnificados por el inconveniente del que se trate, especialmente cuando dicho inconveniente es generado por el déficit de determinada infraestructura pública.

Históricamente la burocracia gubernamental se ha mostrado lenta y torpe para resolver este tipo de problemas. Lo que para un funcionario o técnico de una repartición pública pudiera parecer un problema menor o de cuantía no preocupante, bien pudiera constituir una tragedia para productores agropecuarios, comerciantes o industriales establecidos a la vera o en las proximidades de tal infraestructura dañada o colapsada, con el consiguiente perjuicio económico.

Muchas veces (la mayoría, al decir verdad) las soluciones llegan tarde. En el ínterin, se han perdido enormes cantidades de recursos monetarios y dilapidados esfuerzos productivos. A tal punto llegan las molestias y los contratiempos de tales dificultades que muchos damnificados no dudarían – si esto les fuere permitido – hacerse cargo ellos mismos de los costos que entrañase la recuperación, mejoramiento o directa construcción de la infraestructura que se tratare.

Nuestro proyecto trata precisamente de permitir a los particulares que puedan hacerse cargo de *"realizar obras de infraestructura de carácter y uso público, con recursos propios o créditos otorgados a su cargo"*, con la condición que *"todas las obras que se realicen bajo el presente régimen deben ser de utilidad pública y estar destinadas al beneficio de la mayor cantidad posible de beneficiarios"*.

Es obvio que, como tales obras de infraestructura serán de uso público, el Estado debería "devolver" a los particulares el dinero invertido. Por tal motivo, y para materializar esta posibilidad, se prevé que quienes acometieran este tipo de tareas puedan utilizar los montos invertidos en los siguientes aspectos:

- a) Como pago a cuenta de los impuestos, contribuciones o tasas – presentes o futuras– que tuvieran que abonar las entidades privadas que hubieran acometido tales emprendimientos;



- b) Como cancelación de deudas impositivas o previsionales que tales entidades mantengan con el Fisco.
- c) Como pago total o parcial de multas que el Estado Nacional hubiese impuesto a entidades privadas por infracciones o incumplimiento en los contratos de prestación de servicios públicos privatizados o de convenios o acuerdos en general que hubieren suscripto con el Estado Nacional, en los casos que correspondiere. El pago de las multas mediante este mecanismo, no implica la modificación de contratos o sustitución de obligaciones oportunamente pactadas.
- d) Otros que la reglamentación establezca.

El proyecto contempla, además, el adecuado control estatal sobre los costos (para prevenir defraudaciones) y sobre la calidad de la obra (para prevenir futuras degradaciones), sin que esto entorpezca el espíritu de este proyecto.

Piénsese en un complemento de obra pública como el que proponemos: canales, caminos, alcantarillas, reparaciones a puentes, etc., que contribuyan, con el esfuerzo y financiación de los privados, al bienestar y a la productividad de la nación, sin tener que aguardar la decisión del Estado (muchas veces tardía e inoportuna) para socorrer a argentinos que, con poco dinero, podrían solucionar inconvenientes mayores derivados pequeños (al menos en términos relativos) déficit de infraestructura pública. Mediante el sistema propuesto, bien podrían construirse canales para drenaje de áreas afectadas por inundaciones, o recomposición de caminos, o puesta en servicio de puentes afectados por deficiencias estructurales.

Asimismo, y como beneficio colateral, el Estado podría mejorar su recaudación, al posibilitar que muchos actores privados destinaran el monto de sus impuestos a obras que luego le serán de utilidad directa, para ellos o para la comunidad a la que pertenecen. De esta forma, se podrán conformar consorcios o asociaciones *ad hoc* para la realización de obras específicas mediante formas de asociación simplificadas.

Por su parte, es sabido que la obra pública es un intensivo generador de mano de obra y con ello, del efecto multiplicador que esto genera en la economía, por lo que el SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA A CARGO DE ENTIDADES PRIVADAS (INFRA-PRIV), bien podría contribuir al esfuerzo nacional por generar mejor empleo y genuinas fuentes laborales.

También es conocido que las empresas prestadoras de servicios privatizados, en algunos casos, acumulan importantes montos en concepto de multas, y que transcurren años hasta que las mismas son sufragadas, generando con ello una demora en el ingreso de esos recursos al Estado. Asimismo, para estas empresas, se presenta la posibilidad de ahorrar costos al poder contratar la obra directamente y achicar, de esta manera, el monto de las acreencias gubernamentales.

Otro aspecto a tener en cuenta es que este mecanismo de realización de obras permite lograr agilidad en la satisfacción de la necesidad de que se trate, ya que los agentes privados pueden contratar a los efectores de las obras de manera directa, evitándose los largos procesos licitatorios.



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

H. Cámara de Diputados de la Nación



Asimismo, el Estado no perderá la capacidad de control, ya que será quien fije el "Precio de Referencia" de las obras a realizarse y se encargará de la dirección técnica de la misma así como la inspección permanente y aprobación de la misma.

En resumidas cuentas, nuestro proyecto resulta en una novedosa forma de utilizar los impulsos del sector privado (empresas, consorcios, individuos) en maximizar sus beneficios inmediatos con el imperativo gubernamental del interés público y la necesaria generalidad de uso que deben tener las obras realizadas por el Estado.

Es por estos argumentos, señor presidente, que solicitamos la aprobación del presente proyecto de Ley.

MAURICIO BOSSA
DIPUTADO DE LA NACIÓN