



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA
REUNIDOS EN CONGRESO, SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

OBSERVATORIO PARLAMENTARIO DE INFRAESTRUCTURA VIAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1°.- Creación.

Créase el Observatorio Parlamentario de Infraestructura Vial (OPIV) como organismo permanente en el ámbito del Honorable Congreso de la Nación, con autonomía funcional y autarquía financiera, destinado al control técnico, seguimiento, fiscalización y transparencia del estado y gestión de la red de caminos nacionales.

ARTÍCULO 2°.- Naturaleza jurídica.

El OPIV es un órgano técnico de control parlamentario, que actúa en el marco de los artículos 71, 75 inciso 32, 85 y concordantes de la Constitución Nacional, sin invadir facultades propias del Poder Ejecutivo Nacional.

ARTÍCULO 3°.- Objetivos.

El OPIV tendrá los siguientes objetivos:

- a) Realizar el seguimiento técnico permanente del estado de conservación de la red vial nacional mediante metodologías estandarizadas nacionales e internacionales;

- b) Fiscalizar el cumplimiento de contratos de concesión, obra pública vial y acuerdos de mantenimiento de rutas nacionales;
- c) Evaluar la ejecución presupuestaria en materia de infraestructura vial nacional, tanto de administración directa como de concesiones;
- d) Promover la transparencia y garantizar el acceso ciudadano universal a información actualizada sobre el estado de las rutas nacionales;
- e) Elaborar recomendaciones técnicas al Poder Ejecutivo Nacional sobre medidas de intervención prioritaria, mejora de gestión vial y asignación eficiente de recursos;
- f) Asesorar técnicamente al Honorable Congreso de la Nación en el tratamiento de proyectos legislativos vinculados a infraestructura vial, transporte y obras públicas;
- g) Recibir, procesar y dar respuesta a denuncias ciudadanas sobre el estado de las rutas nacionales;
- h) Promover estudios, investigaciones y la adopción de mejores prácticas internacionales en materia de gestión y conservación vial.

ARTÍCULO 4º.- Alcance territorial.

El OPIV ejercerá sus competencias sobre:

- a) La totalidad de la Red Troncal Nacional de Caminos definida por el Decreto 1.595/96 y normas complementarias;
- b) Las rutas nacionales concesionadas o bajo cualquier otra modalidad de gestión delegada;
- c) Las rutas provinciales que reciban financiamiento total o parcial del Estado Nacional, en lo relativo a la inversión federal;
- d) Los corredores viales de integración internacional que transiten por territorio argentino.



ARTÍCULO 5°.- Principios rectores.

El OPIV se regirá por los principios de:

- a) Independencia técnica: Las evaluaciones y recomendaciones se basarán exclusivamente en criterios profesionales y evidencia empírica;
- b) Transparencia activa: Toda información generada será de acceso público irrestricto, salvo excepciones fundadas en seguridad nacional;
- c) Participación ciudadana: Mecanismos permanentes de consulta y recepción de aportes de la sociedad civil;
- d) Federalismo: Representación equitativa de las provincias y consideración de sus particularidades territoriales;
- e) Eficiencia: Uso óptimo de recursos para maximizar el alcance y efectividad del control;
- f) Colaboración interinstitucional: Coordinación con organismos nacionales, provinciales e internacionales competentes.

TÍTULO II

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

CAPÍTULO I – COMISIÓN BICAMERAL

ARTÍCULO 6°.- Composición.

El OPIV estará dirigido por una Comisión Bicameral integrada por doce (12) miembros:

- a) Seis (6) Diputados Nacionales, designados por la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación;
- b) Seis (6) Senadores Nacionales, designados por la Comisión de Transporte de la



Honorable Cámara de Senadores de la Nación.

La designación respetará la proporción de representación política de los bloques parlamentarios en cada Cámara, garantizando la representación de las minorías en no menos del cuarenta por ciento (40%) de la composición total.

ARTÍCULO 7°.- Mandato.

Los miembros de la Comisión Bicameral durarán cuatro (4) años en sus funciones, pudiendo ser reelectos. La renovación se efectuará por mitades cada dos (2) años.

En caso de vacancia, renuncia o cese en el cargo legislativo, el reemplazante será designado por el mismo procedimiento del artículo 6° y completará el mandato de su antecesor.

ARTÍCULO 8°.- Presidencia.

La Presidencia de la Comisión Bicameral será ejercida rotativamente cada un (1) año, alternándose entre un Diputado y un Senador Nacional.

El Presidente tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Convocar y presidir las reuniones de la Comisión;
- b) Representar al OPIV ante autoridades nacionales, provinciales e internacionales;
- c) Ejercer la superintendencia administrativa del organismo;
- d) Suscribir acuerdos y convenios previamente aprobados por la Comisión;
- e) Presentar los informes del OPIV ante el plenario de las Cámaras del Congreso.

En caso de empate en las votaciones de la Comisión, el Presidente tendrá doble voto.

ARTÍCULO 9°.- Funcionamiento.

La Comisión Bicameral sesionará ordinariamente al menos una (1) vez por mes durante el período de sesiones ordinarias del Congreso, y extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o lo solicite la mayoría de sus miembros.

El quórum para sesionar será de la mayoría absoluta de sus miembros. Las decisiones se



adoptarán por mayoría simple de los presentes, salvo disposición en contrario de esta ley.

ARTÍCULO 10°.- Atribuciones de la Comisión Bicameral.

Son atribuciones de la Comisión Bicameral:

- a) Aprobar el Plan Anual de Trabajo y el presupuesto del OPIV;
- b) Designar y remover al Director Ejecutivo conforme al procedimiento establecido en esta ley;
- c) Aprobar el Reglamento Interno del OPIV y sus modificaciones;
- d) Aprobar la estructura organizacional y el escalafón del personal;
- e) Aprobar los informes trimestrales y anuales antes de su publicación;
- f) Definir las prioridades de investigación y fiscalización;
- g) Aprobar la celebración de convenios con organismos nacionales, provinciales, internacionales, universidades y entidades de la sociedad civil;
- h) Dictar las normas complementarias necesarias para el funcionamiento del organismo;
- i) Ejercer todas las demás atribuciones conferidas por esta ley y su reglamentación.

CAPÍTULO II – DIRECCIÓN EJECUTIVA

ARTÍCULO 11°.- Director Ejecutivo.

La conducción técnica y la gestión operativa del OPIV estarán a cargo de un Director Ejecutivo, designado por la Comisión Bicameral por mayoría de dos tercios (2/3) de sus miembros.

ARTÍCULO 12°.- Requisitos.

Para ser designado Director Ejecutivo se requiere:

- a) Ser argentino nativo o naturalizado con al menos diez (10) años de residencia en el país;
- b) Poseer título universitario de grado en Ingeniería Civil, Ingeniería Vial, Ingeniería en Transporte o carreras afines;
- c) Acreditar quince (15) años mínimos de experiencia profesional demostrable en infraestructura vial, transporte o gestión de obra pública;
- d) Poseer formación de posgrado en gestión pública, políticas públicas, especialización vial o áreas relacionadas;
- e) No estar comprendido en ninguna de las incompatibilidades establecidas en el artículo 13.

ARTÍCULO 13°.- Incompatibilidades.

No podrá ser designado Director Ejecutivo quien:

- a) Haya ejercido cargos directivos o gerenciales en la Dirección Nacional de Vialidad, el Órgano de Control de Concesiones Viales, empresas concesionarias viales, contratistas de obra pública vial o consultoras del sector, en los cinco (5) años previos a su designación;
- b) Tenga intereses societarios directos o indirectos en empresas vinculadas a la construcción, mantenimiento, concesión o consultoría de obra pública vial;
- c) Ejercer simultáneamente actividad profesional privada relacionada con obra pública vial, salvo actividad académica o de investigación sin fines de lucro;
- d) Ejercer cargos partidarios, electivos o políticos durante el desempeño de la función;
- e) Se encuentre inhabilitado para ejercer cargos públicos por condena penal firme;
- f) Tenga parentesco por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado con miembros de la Comisión Bicameral, el Ministro de Economía, el Ministro de Obras Públicas o el Director Nacional de Vialidad.

ARTÍCULO 14°.- Mandato y remuneración.

El Director Ejecutivo durará cinco (5) años en su mandato, pudiendo ser renovado por una única vez mediante el mismo procedimiento de designación.

Percibirá una remuneración equivalente a la de Secretario Parlamentario del Honorable Congreso de la Nación, conforme a la escala salarial vigente.

ARTÍCULO 15°.- Remoción.

El Director Ejecutivo sólo podrá ser removido de su cargo por:

- a) Falta grave en el ejercicio de sus funciones;
- b) Mal desempeño debidamente comprobado;
- c) Comisión de delito doloso;
- d) Incapacidad física o mental sobreviniente que impida el ejercicio del cargo;
- e) Configuración de alguna de las incompatibilidades previstas en el artículo 13.

La remoción requerirá el voto de dos tercios (2/3) de los miembros de la Comisión Bicameral, previo sumario administrativo que garantice el derecho de defensa del imputado.

ARTÍCULO 16°.- Atribuciones del Director Ejecutivo.

Son atribuciones del Director Ejecutivo:

- a) Ejercer la representación legal del OPIV;
- b) Ejecutar las decisiones de la Comisión Bicameral;
- c) Elaborar el Plan Anual de Trabajo y el proyecto de presupuesto para aprobación de la Comisión;
- d) Conducir técnicamente al personal del OPIV y dictar las instrucciones de servicio;
- e) Coordinar la elaboración de los informes trimestrales, anuales y especiales;
- f) Suscribir convenios previamente aprobados por la Comisión;

- g) Ordenar inspecciones, relevamientos y auditorías técnicas;
- h) Requerir información a organismos públicos y concesionarios conforme a las facultades de esta ley;
- i) Administrar los recursos del organismo conforme a las normas de la Ley 24.156;
- j) Proponer a la Comisión modificaciones al Reglamento Interno y a la estructura organizacional;
- k) Ejercer las demás atribuciones conferidas por esta ley, el Reglamento Interno y las decisiones de la Comisión Bicameral.

CAPÍTULO III – PERSONAL Y ESTRUCTURA

ARTÍCULO 17º.- Personal permanente.

El OPIV contará con una planta de personal profesional permanente de hasta veinte (20) agentes, distribuidos en las áreas que determine su estructura organizacional. Al menos el setenta por ciento (70%) de dicha planta deberá poseer título universitario de grado en disciplinas técnicas, económicas o jurídicas afines al objeto del organismo.

El ingreso se realizará exclusivamente mediante concurso público y abierto, conforme a los procedimientos de la Ley 25.164 (Marco de Empleo Público) y la normativa del Honorable Congreso de la Nación.

ARTÍCULO 18º.- Concurso público.

El concurso para ingreso al personal del OPIV será evaluado por un tribunal integrado por:

- a) Dos (2) miembros designados por la Comisión Bicameral;
- b) Tres (3) especialistas en las disciplinas requeridas, propuestos por universidades nacionales o colegios profesionales.



El procedimiento garantizará transparencia, igualdad de oportunidades y selección por idoneidad. Las bases del concurso, nómina de inscriptos, tribunal evaluador y resultados serán públicos.

ARTÍCULO 19°.- Estructura organizacional.

La Comisión Bicameral aprobará la estructura organizacional del OPIV, que deberá contemplar como mínimo las siguientes áreas:

- a) Subdirección Técnica: Coordinación de metodologías de relevamiento, estándares técnicos y capacitación del personal;
- b) Subdirección de Relevamiento y Auditoría: Inspecciones de campo, auditorías técnicas de contratos y concesiones;
- c) Subdirección de Análisis e Investigación: Procesamiento de datos, análisis estadístico, estudios económicos y evaluación de políticas públicas;
- d) Área de Comunicación y Transparencia: Gestión de la plataforma digital, atención de denuncias ciudadanas y difusión de informes.

ARTÍCULO 20°.- Régimen del personal.

El personal del OPIV se regirá por:

- a) El escalafón que apruebe la Comisión Bicameral, compatible con el régimen del personal del Congreso Nacional;
- b) Las normas laborales y previsionales aplicables al empleo público nacional;
- c) El régimen disciplinario del Congreso Nacional;
- d) Estabilidad en el cargo, con remoción únicamente por sumario administrativo que garantice el debido proceso.

ARTÍCULO 21°.- Remuneraciones.

Las remuneraciones del personal del OPIV se determinarán por la Comisión Bicameral, tomando como referencia las escalas salariales del Honorable Congreso de la Nación.



CAPÍTULO IV – CONSEJO ASESOR TÉCNICO

ARTÍCULO 22°.- Creación y composición.

Créase el Consejo Asesor Técnico del OPIV, integrado por ocho (8) miembros ad honorem:

- a) Dos (2) decanos o vicedecanos de Facultades de Ingeniería de universidades nacionales con especialización en vías de comunicación, propuestos por el Consejo Interuniversitario Nacional;
- b) Un (1) representante del Consejo Profesional de Ingeniería Civil;
- c) Un (1) representante del Consejo Federal de Inversiones;
- d) Un (1) experto en logística y transporte de cargas;
- e) Un (1) especialista en seguridad vial;
- f) Dos (2) representantes de organizaciones de la sociedad civil relacionadas con usuarios viales, transportistas o víctimas de accidentes de tránsito.

Los miembros del Consejo serán designados por la Comisión Bicameral por períodos de tres (3) años, renovables.

ARTÍCULO 23°.- Funciones del Consejo Asesor.

El Consejo Asesor Técnico tendrá las siguientes funciones:

- a) Asesorar técnicamente al OPIV en la definición de metodologías de relevamiento y estándares de calidad;
- b) Validar la rigurosidad técnica de los informes antes de su publicación;
- c) Proponer líneas de investigación y estudios especiales;
- d) Sugerir mejoras en los procesos de fiscalización y transparencia;
- e) Facilitar la vinculación del OPIV con ámbitos académicos, profesionales y de la



sociedad civil.

Las recomendaciones del Consejo no serán vinculantes para el OPIV.

TÍTULO III

FACULTADES Y ATRIBUCIONES

CAPÍTULO I – ACCESO A LA INFORMACIÓN

ARTÍCULO 24°.- Acceso irrestricto a información pública.

Los organismos del Poder Ejecutivo Nacional, entes autárquicos y descentralizados, empresas del Estado, sociedades con participación estatal y concesionarios de obra pública vial deberán suministrar al OPIV, en forma completa, veraz y oportuna, toda documentación, información, registros técnicos, bases de datos, estudios, proyectos, contratos y antecedentes que éste requiera en el ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 25°.- Plazo de respuesta.

La información requerida por el OPIV deberá ser remitida en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles contados desde la notificación del requerimiento.

En casos excepcionales debidamente fundados, el organismo o entidad requerida podrá solicitar una prórroga de hasta cinco (5) días hábiles adicionales. Dicha prórroga deberá resolverse mediante decisión fundada del Director Ejecutivo antes del vencimiento del plazo original, entendiéndose otorgada si no mediare pronunciamiento expreso en contrario.

ARTÍCULO 26°.- Incumplimiento.

El incumplimiento injustificado de la obligación de suministrar información, la remisión de información falsa, incompleta o adulterada, o el entorpecimiento de las funciones

del OPIV por parte de funcionarios públicos, hará pasible a los responsables de las sanciones previstas en el artículo 239 del Código Penal de la Nación, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas y civiles que pudieran corresponder.

El OPIV comunicará los incumplimientos a la Auditoría General de la Nación, la Oficina Anticorrupción y, en su caso, a la justicia competente.

ARTÍCULO 27°.- Información de empresas concesionarias y contratistas.

Las empresas concesionarias de rutas nacionales y los contratistas de obra pública vial deberán suministrar al OPIV la información técnica, económica y operativa relacionada con los contratos celebrados con el Estado Nacional, incluyendo:

- a) Estados de avance de obras;
- b) Informes de gestión de la conservación vial;
- c) Registros de calidad de materiales y ensayos;
- d) Estados financieros vinculados al contrato;
- e) Estructura de costos y precios;
- f) Cumplimiento de obligaciones laborales y previsionales;
- g) Toda otra información necesaria para la fiscalización del contrato.

El incumplimiento por parte de empresas privadas será considerado falta grave contractual, pasible de las penalidades previstas en el contrato respectivo, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que pudieran corresponder.

CAPÍTULO II – INSPECCIONES Y AUDITORÍAS

ARTÍCULO 28°.- Facultad de inspección.

El OPIV podrá realizar inspecciones programadas o sorpresivas en:

- a) Cualquier tramo de la red vial nacional;

- b) Obras en ejecución;
- c) Plantas de producción de materiales viales;
- d) Laboratorios de ensayo;
- e) Sedes de organismos competentes;
- f) Instalaciones de empresas concesionarias y contratistas.

ARTÍCULO 29°.- Alcance de las inspecciones.

Durante las inspecciones, el personal del OPIV debidamente acreditado tendrá acceso irrestricto a:

- a) Instalaciones, obras y tramos viales;
- b) Documentación técnica y administrativa in situ;
- c) Equipamiento y maquinaria afectada a las obras o al mantenimiento;
- d) Toma de muestras de materiales para ensayos en laboratorios independientes;
- e) Entrevistas con personal técnico, obreros y responsables de la obra o concesión.

ARTÍCULO 30°.- Obligación de colaboración.

Los responsables de las obras, concesiones o instalaciones inspeccionadas deberán:

- a) Permitir el ingreso inmediato del personal del OPIV;
- b) Facilitar el acceso a la documentación y elementos solicitados;
- c) Proveer los medios necesarios para la toma de muestras;
- d) Responder las consultas técnicas formuladas;
- e) Suscribir las actas de inspección correspondientes.

El entorpecimiento, obstrucción o negativa injustificada a la inspección configurará las faltas previstas en el artículo 26.

ARTÍCULO 31°.- Inspecciones sorpresivas.

Las inspecciones sorpresivas no requerirán notificación previa al organismo o empresa

inspeccionada. Podrán ser dispuestas por el Director Ejecutivo:

- a) Ante denuncias de irregularidades;
- b) En caso de riesgo inminente para la seguridad vial;
- c) Para verificar el cumplimiento de recomendaciones previas;
- d) Por indicación de la Comisión Bicameral.

ARTÍCULO 32°.- Auditorías técnicas de contratos.

El OPIV realizará auditorías técnicas periódicas de:

- a) Contratos de concesión vial vigentes;
- b) Contratos de obra pública en ejecución;
- c) Acuerdos de mantenimiento preventivo y correctivo;
- d) Cumplimiento de estándares técnicos y plazos contractuales.

Las auditorías evaluarán cumplimiento de parámetros de calidad, adecuación de materiales y procedimientos a las especificaciones, ejecución presupuestaria y certificación de avances, aplicación de penalidades por incumplimientos y coherencia entre lo ejecutado y lo certificado.

CAPÍTULO III – PODER DE CONVOCATORIA

ARTÍCULO 33°.- Citación a funcionarios y responsables.

El OPIV, a través de su Comisión Bicameral o por indicación del Director Ejecutivo, podrá convocar a audiencia pública a:

- a) Funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad, del Órgano de Control de Concesiones Viales y de cualquier organismo nacional, provincial o municipal competente en materia vial;
- b) Representantes de empresas concesionarias y contratistas de obra pública vial;

- c) Consultores, proyectistas y laboratorios de ensayo;
- d) Cualquier persona física o jurídica vinculada a la gestión, construcción, mantenimiento o fiscalización de rutas nacionales.

ARTÍCULO 34°.- Obligación de comparecer.

Las personas convocadas conforme al artículo 33 tendrán obligación de comparecer a la audiencia en la fecha y hora indicada, bajo apercibimiento de lo dispuesto en el artículo 239 del Código Penal de la Nación y demás normas concordantes.

La citación se cursará con al menos cinco (5) días hábiles de anticipación, por medio fehaciente.

ARTÍCULO 35°.- Desarrollo de las audiencias.

Las audiencias serán públicas, salvo que razones debidamente fundadas de seguridad nacional o secreto comercial justifiquen su carácter reservado, lo cual será resuelto por la Comisión Bicameral.

Los convocados deberán responder los interrogatorios formulados con veracidad y aportar la documentación que les sea requerida. El falso testimonio o la ocultación de información hará pasible al responsable de las sanciones penales correspondientes.

ARTÍCULO 36°.- Grabación y publicación.

Las audiencias públicas serán grabadas en formato audiovisual y las versiones taquigráficas serán publicadas en la plataforma digital del OPIV dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a su realización.

CAPÍTULO IV – METODOLOGÍAS TÉCNICAS

ARTÍCULO 37°.- Estándares técnicos.

El OPIV utilizará metodologías técnicas estandarizadas y reconocidas

internacionalmente para el relevamiento del estado de la infraestructura vial, en particular el Índice de Rugosidad Internacional (IRI) conforme a normas ASTM, AASHTO y Banco Mundial.

La Comisión Bicameral aprobará por recomendación técnica del Director Ejecutivo y el Consejo Asesor las metodologías complementarias que se consideren necesarias.

Las referencias a normas técnicas internacionales contenidas en esta ley se entenderán efectuadas a sus versiones vigentes o a aquellas que en el futuro las reemplacen.

ARTÍCULO 38°.- Tecnologías de relevamiento.

El OPIV podrá utilizar tecnologías de teledetección satelital y procesamiento de imágenes georreferenciadas, vehículos equipados con perfilómetros láser y cámaras de alta resolución, drones y vehículos aéreos no tripulados para inspección de tramos de difícil acceso, sistemas de información geográfica para georreferenciación y análisis espacial, e inteligencia artificial y aprendizaje automático para procesamiento masivo de datos y detección de anomalías.

ARTÍCULO 39°.- Clasificación del estado vial.

El OPIV clasificará el estado de cada tramo de la red vial nacional en las siguientes categorías:

- a) Bueno: IRI menor a dos coma cinco (2,5) metros por kilómetro, sin defectos significativos, tránsito fluido y seguro;
- b) Regular: IRI entre dos coma cinco (2,5) y cuatro (4) metros por kilómetro, defectos menores, requiere mantenimiento preventivo en corto plazo;
- c) Malo: IRI mayor a cuatro (4) metros por kilómetro, deterioro severo, riesgo para la seguridad vial, requiere intervención urgente.

Esta clasificación será publicada en la plataforma digital mediante mapas interactivos.

ARTÍCULO 40°.- Verificación de calidad.



El OPIV podrá tomar muestras aleatorias de materiales en obras en ejecución o concluidas, para su ensayo en laboratorios acreditados.

Los costos de los ensayos serán solventados por el OPIV. En caso de detectarse incumplimientos de las especificaciones técnicas, el organismo competente deberá iniciar los procedimientos sancionatorios correspondientes, informando al OPIV sobre las medidas adoptadas.

TÍTULO IV

PRODUCTOS E INFORMES

CAPÍTULO I – INFORMES TRIMESTRALES

ARTÍCULO 41°.- Informe trimestral obligatorio.

El OPIV elaborará y publicará un Informe Trimestral Público sobre el estado de la red vial nacional, el cual será presentado en audiencia pública ante las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras del Congreso.

El informe deberá estar disponible en la plataforma digital dentro de los quince (15) días corridos posteriores al cierre de cada trimestre calendario.

ARTÍCULO 42°.- Contenido mínimo del informe trimestral.

Cada informe trimestral contendrá, como mínimo:

- a) Mapa de calor de la red vial nacional con estado de cada tramo clasificado según el artículo 39, con datos georreferenciados y actualizados;
- b) Ranking provincial con porcentaje de rutas en buen, regular y mal estado por provincia, con comparación intertemporal;
- c) Identificación de los tramos críticos de mayor riesgo o deterioro que requieren

intervención prioritaria;

d) Análisis del presupuesto asignado, ejecutado y certificado en obra pública vial, tanto de administración directa como de concesiones;

e) Evaluación del desempeño de concesionarios, multas aplicadas, incumplimientos detectados y medidas correctivas;

f) Síntesis de denuncias recibidas, verificaciones realizadas y respuestas emitidas;

g) Recomendaciones al Poder Ejecutivo con medidas sugeridas de intervención técnica, reasignación de recursos o modificaciones normativas.

ARTÍCULO 43°.- Presentación en audiencia pública.

El Director Ejecutivo presentará el informe trimestral en audiencia pública conjunta de las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras.

La audiencia será transmitida en vivo y quedará registrada en versión taquigráfica. Podrán participar legisladores, funcionarios convocados, representantes de organizaciones de la sociedad civil y medios de comunicación.

CAPÍTULO II – INFORME ANUAL

ARTÍCULO 44°.- Informe anual.

El OPIV elaborará un Informe Anual comprensivo del estado y evolución de la infraestructura vial nacional, que será presentado ante el Congreso Nacional durante el primer trimestre de cada año.

ARTÍCULO 45°.- Contenido del informe anual.

El informe anual incluirá:

a) Análisis evolutivo con comparación del estado de la red vial en los últimos cinco (5) años, identificando tendencias de mejora o deterioro;

- b) Evaluación de políticas públicas con análisis de impacto de programas, planes y normativas viales implementadas por el Ejecutivo;
- c) Proyecciones presupuestarias con estimación de recursos necesarios para mantener y mejorar la red vial en los próximos cinco años;
- d) Estudios especiales e investigaciones sobre temas específicos;
- e) Propuestas de mejora normativa con recomendaciones de reformas legislativas o reglamentarias en materia vial;
- f) Desempeño del OPIV con autoevaluación de la gestión del organismo, ejecución presupuestaria propia, cumplimiento de metas y desafíos futuros.

CAPÍTULO III – INFORMES ESPECIALES

ARTÍCULO 46°.- Informes especiales.

El OPIV podrá elaborar informes especiales en los siguientes casos:

- a) A pedido de comisiones del Congreso Nacional;
- b) Por iniciativa de la Comisión Bicameral ante situaciones de emergencia;
- c) A solicitud de al menos cinco (5) legisladores nacionales;
- d) Por decisión del Director Ejecutivo ante detección de irregularidades graves.

Los informes especiales serán publicados en la plataforma digital dentro de los treinta (30) días corridos desde su encargo o detección de la situación.

CAPÍTULO IV – RECOMENDACIONES AL PODER EJECUTIVO

ARTÍCULO 47°.- Carácter de las recomendaciones.

Las recomendaciones formuladas por el OPIV en sus informes tendrán carácter técnico



y no vinculante, pero el Poder Ejecutivo Nacional deberá:

- a) Tomar conocimiento formal de las mismas;
- b) Evaluar su pertinencia y viabilidad;
- c) Responder fundadamente dentro de los treinta (30) días corridos, indicando medidas que adoptará en consecuencia, razones técnicas o presupuestarias para no adoptar alguna recomendación y cronograma de implementación de las medidas aceptadas.

ARTÍCULO 48°.- Publicidad de las respuestas.

Las respuestas del Poder Ejecutivo a las recomendaciones del OPIV serán publicadas en la plataforma digital del organismo, junto con el informe que las originó.

La falta de respuesta en el plazo establecido será consignada expresamente en el informe trimestral posterior y comunicada a las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras.

CAPÍTULO V – ASESORAMIENTO AL CONGRESO

ARTÍCULO 49°.- Asesoramiento técnico legislativo.

El OPIV prestará asesoramiento técnico especializado al Congreso Nacional en el tratamiento de proyectos de ley en materia de infraestructura vial, transporte y obras públicas, proyectos de presupuesto nacional en el capítulo vial, tratados o acuerdos internacionales relacionados con corredores viales de integración y creación o modificación de organismos competentes en materia vial.

ARTÍCULO 50°.- Informes técnicos para comisiones.

Las comisiones del Congreso Nacional podrán requerir al OPIV la elaboración de informes técnicos sobre viabilidad técnica y presupuestaria de proyectos viales,



evaluación de impacto ambiental de obras propuestas, análisis de alternativas técnicas para resolver problemáticas viales y benchmarking internacional de soluciones aplicadas en otros países.

TÍTULO V

TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CAPÍTULO I – PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA VIAL

ARTÍCULO 51°.- Creación.

Créase la Plataforma Nacional de Transparencia Vial, sistema digital de acceso público y gratuito destinado a promover la transparencia, el control ciudadano y la rendición de cuentas en materia de infraestructura vial nacional.

ARTÍCULO 52°.- Responsabilidad de gestión.

La Plataforma será desarrollada, administrada y actualizada por el OPIV, en coordinación con el organismo competente en materia de innovación pública y gobierno abierto de la Jefatura de Gabinete de Ministros o el que en el futuro lo reemplace.

ARTÍCULO 53°.- Contenido obligatorio.

La Plataforma contendrá, como mínimo, la siguiente información actualizada:

- a) Mapa interactivo nacional con visualización georreferenciada de la totalidad de la red vial nacional, con clasificación por estado según código de colores;
- b) Fichas técnicas de tramos con Índice de Rugosidad Internacional y fecha de medición, última intervención realizada, estado de conservación y observaciones técnicas y organismo responsable;
- c) Texto completo de contratos de concesión, obra pública y mantenimiento

vigentes, con anexos técnicos y financieros;

d) Presupuesto asignado, ejecutado y certificado por ruta, desagregado por obra o contrato;

e) Registro de multas aplicadas a concesionarios y contratistas, con monto, causa y estado de ejecución;

f) Versión completa de informes trimestrales, anuales y especiales, en formato descargable;

g) Estado de tramitación de denuncias ciudadanas, con respuestas del OPIV;

h) Obras en ejecución y planificadas, con plazos y porcentaje de avance.

ARTÍCULO 54°.- Actualización y accesibilidad.

La información contenida en la Plataforma deberá:

a) Actualizarse trimestralmente en lo relativo a estado de rutas e informes del OPIV;

b) Actualizarse en tiempo real respecto de denuncias ciudadanas, respuestas del organismo y novedades de obras en ejecución;

c) Ser accesible desde cualquier dispositivo;

d) Estar diseñada con criterios de usabilidad y accesibilidad universal, cumpliendo estándares internacionales;

e) Permitir la descarga de datos en formatos abiertos y reutilizables.

ARTÍCULO 55°.- API abierta.

La Plataforma dispondrá de una Interfaz de Programación de Aplicaciones (API) abierta y documentada, que permita a desarrolladores, investigadores, organizaciones de la sociedad civil y medios de comunicación acceder programáticamente a los datos publicados, crear aplicaciones, visualizaciones y análisis propios e integrar la información vial en plataformas de terceros.

El acceso a la API será gratuito, sin necesidad de registro previo, y estará sujeto únicamente a límites técnicos razonables de cantidad de consultas para prevenir abusos.

CAPÍTULO II – PARTICIPACIÓN CIUDADANA

ARTÍCULO 56°.- Denuncias ciudadanas georreferenciadas.

Toda persona física o jurídica podrá realizar denuncias sobre el estado de las rutas nacionales a través de la Plataforma, sin necesidad de registro previo.

ARTÍCULO 57°.- Procedimiento de denuncia.

La denuncia deberá contener ubicación georreferenciada con coordenadas GPS del tramo o punto denunciado, fotografía o video con registro visual del estado del tramo, descripción breve del tipo de problema y datos de contacto opcionales para recibir notificaciones sobre el estado de tramitación.

El sistema asignará automáticamente un número de seguimiento que permitirá al denunciante consultar el estado de su reclamo.

ARTÍCULO 58°.- Obligación de verificación y respuesta.

El OPIV deberá:

- a) Verificar la denuncia en un plazo no mayor a treinta (30) días corridos desde su recepción, mediante inspección presencial o análisis de teledetección;
- b) Publicar en la Plataforma el resultado de la verificación;
- c) Comunicar al organismo competente las denuncias confirmadas, requiriendo adopción de medidas correctivas;
- d) Informar al denunciante sobre las acciones adoptadas.

ARTÍCULO 59°.- Seguimiento de denuncias.

Cada denuncia tendrá los siguientes estados visibles en la Plataforma: recibida, en



verificación, confirmada, en intervención, resuelta, no confirmada y archivada.

ARTÍCULO 60°.- Audiencias públicas abiertas.

El OPIV realizará audiencias públicas abiertas al menos cuatro (4) veces al año, distribuidas regionalmente, para presentar el informe trimestral con datos específicos de la región, recibir testimonios de usuarios, transportistas, víctimas de accidentes y organizaciones locales, dialogar con autoridades provinciales y municipales y recabar información sobre problemáticas no detectadas por el relevamiento oficial.

Las audiencias serán transmitidas en vivo y las versiones taquigráficas publicadas en la Plataforma.

ARTÍCULO 61°.- Colaboración con organizaciones de la sociedad civil.

El OPIV podrá celebrar convenios de colaboración con organizaciones de víctimas de accidentes de tránsito, cámaras de transporte de cargas y pasajeros, colegios profesionales de ingenieros civiles, universidades nacionales con carreras de Ingeniería Vial y organizaciones no gubernamentales dedicadas a transparencia y control ciudadano.

Los convenios podrán contemplar intercambio de información y datos, capacitación de voluntarios en metodologías de relevamiento, participación en auditorías sociales y difusión de informes del OPIV.

TÍTULO VI

FINANCIAMIENTO Y ADMINISTRACIÓN

ARTÍCULO 62°.- Recursos del OPIV.

El OPIV se financiará con:

- a) Una asignación equivalente al cero coma tres por ciento (0,3%) de la

recaudación del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono establecido en la Ley 23.966 y sus modificatorias, que se detraerá del porcentaje correspondiente a la Administración Central, sin afectar los porcentajes de distribución automática a provincias ni las asignaciones específicas vigentes, y que será transferida automáticamente en forma mensual;

b) Donaciones, legados y aportes de organismos internacionales, que deberán ser aceptados por la Comisión Bicameral y no podrán implicar condicionamientos que afecten la independencia del organismo;

c) Recursos provenientes de convenios de cooperación técnica con organismos nacionales, provinciales o internacionales, previamente aprobados por la Comisión Bicameral.

ARTÍCULO 63°.- Transferencia automática.

La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) o el organismo que en el futuro la reemplace transferirá mensualmente al OPIV, dentro de los diez (10) días corridos del mes siguiente al de la recaudación, el porcentaje establecido en el inciso a) del artículo 62.

La transferencia será automática, sin necesidad de acto administrativo previo, y tendrá prioridad sobre cualquier otra afectación del tributo.

ARTÍCULO 64°.- Autarquía financiera.

El OPIV administrará sus recursos con autarquía financiera, sujetándose a las normas de la Ley 24.156 (Administración Financiera y Control del Sector Público Nacional, B.O. 29/9/92) y sus modificatorias.

El Director Ejecutivo será el responsable de la administración de los recursos, con rendición de cuentas ante la Comisión Bicameral.

ARTÍCULO 65°.- Presupuesto anual.



El Director Ejecutivo elaborará anualmente el proyecto de presupuesto del OPIV, el cual será sometido a aprobación de la Comisión Bicameral antes del treinta (30) de septiembre de cada año.

El presupuesto aprobado integrará el Presupuesto General del Honorable Congreso de la Nación, en un capítulo específico e identificable.

ARTÍCULO 66°.- Ejecución presupuestaria.

La ejecución presupuestaria se realizará conforme a las normas de la Ley 24.156 (Administración Financiera y Control del Sector Público Nacional, B.O. 29/9/92), el régimen de contrataciones del Congreso Nacional y las pautas de transparencia y rendición de cuentas establecidas en esta ley.

El Director Ejecutivo informará trimestralmente a la Comisión Bicameral sobre la ejecución presupuestaria.

ARTÍCULO 67°.- Intangibilidad institucional.

El presupuesto asignado al OPIV no podrá ser reducido ni reasignado durante el ejercicio en curso mediante decisiones administrativas, salvo por ley formal del Congreso Nacional.

Las partidas presupuestarias del organismo tendrán carácter institucional prioritario y su ejecución no podrá ser objeto de limitaciones financieras discrecionales.

ARTÍCULO 68°.- Control externo.

La Auditoría General de la Nación ejercerá el control externo de la gestión económica, financiera y patrimonial del OPIV, conforme a las competencias establecidas en la Ley 24.156 y el artículo 85 de la Constitución Nacional.

La AGN elevará anualmente un informe sobre la gestión del OPIV a las Comisiones de Transporte y de Presupuesto y Hacienda de ambas Cámaras.

ARTÍCULO 69°.- Rendición de cuentas.



El Director Ejecutivo rendirá cuentas de su gestión financiera ante la Comisión Bicameral dentro de los noventa (90) días corridos posteriores al cierre de cada ejercicio fiscal.

La rendición incluirá estados contables auditados, informe de ejecución presupuestaria, detalle de contrataciones realizadas, inversiones en equipamiento y tecnología e informe de auditoría de la AGN.

La rendición será publicada en la Plataforma digital.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 70°.- Reglamento Interno.

La Comisión Bicameral dictará el Reglamento Interno del OPIV en un plazo no mayor a noventa (90) días corridos desde su constitución.

El Reglamento establecerá procedimientos de trabajo de la Comisión Bicameral, organización y funciones del staff técnico, protocolos de inspecciones y auditorías, metodología de elaboración de informes, régimen de denuncias ciudadanas, normas de ética y transparencia del personal y toda otra disposición necesaria para el funcionamiento del organismo.

El Reglamento será publicado en el Boletín Oficial y en la Plataforma digital.

ARTÍCULO 71°.- Cooperación interinstitucional.

El OPIV podrá celebrar convenios de cooperación técnica con organismos nacionales, vialidades provinciales y municipales, universidades nacionales y centros de investigación, organismos internacionales y agencias viales de otros países.

Los convenios no podrán implicar subordinación jerárquica ni comprometer la independencia técnica del OPIV.

ARTÍCULO 72°.- Protección de datos personales.

El OPIV adecuará el tratamiento de datos personales a las disposiciones de la Ley 25.326 (Protección de Datos Personales, B.O. 2/11/2000) y sus modificatorias.

Los datos de denunciantes ciudadanos serán confidenciales y no podrán ser divulgados sin consentimiento expreso. Las denuncias publicadas en la Plataforma serán anonimizadas. El organismo designará un Responsable de Protección de Datos.

ARTÍCULO 73°.- Confidencialidad excepcional.

Podrán ser exceptuadas de publicación aquellas informaciones que comprometan la seguridad nacional, defensa o relaciones exteriores debidamente certificado por la autoridad competente, contengan secretos industriales o comerciales legítimamente protegidos previa acreditación por el titular del derecho o afecten la estrategia procesal del Estado en juicios en trámite.

La decisión de reservar información deberá ser fundada, notificada a la Comisión Bicameral y revisable judicialmente.

ARTÍCULO 74°.- Cláusula antidiscriminatoria.

En la designación del personal, contratación de servicios y celebración de convenios, el OPIV respetará los principios de igualdad, no discriminación y diversidad establecidos en la Constitución Nacional, tratados internacionales de derechos humanos y legislación vigente.

ARTÍCULO 75°.- Cláusula federal.

El OPIV promoverá la descentralización federal de sus actividades, procurando distribución regional equitativa de las inspecciones, realización de audiencias públicas en distintas provincias, contratación de profesionales de diversas regiones del país y articulación con vialidades provinciales para intercambio de información.



TÍTULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

ARTÍCULO 76°.- Constitución de la Comisión Bicameral.

Las Comisiones de Transporte de ambas Cámaras deberán designar a los miembros de la Comisión Bicameral dentro de los sesenta (60) días corridos contados desde la publicación de esta ley en el Boletín Oficial.

La Comisión quedará constituida en su primera reunión, que deberá celebrarse dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la designación del último de sus miembros.

ARTÍCULO 77°.- Designación del Director Ejecutivo.

La Comisión Bicameral deberá designar al Director Ejecutivo dentro de los noventa (90) días corridos contados desde su constitución.

Hasta tanto asuma el Director Ejecutivo titular, la Comisión Bicameral podrá designar un Director Ejecutivo interino, quien ejercerá las atribuciones del cargo con las limitaciones que la Comisión establezca.

ARTÍCULO 78°.- Implementación gradual.

El OPIV implementará sus funciones de manera gradual conforme al cronograma que establezca la Comisión Bicameral en el Reglamento Interno.

ARTÍCULO 79°.- Presupuesto inicial.

Para el primer año de funcionamiento, el Poder Ejecutivo Nacional deberá prever en el proyecto de Ley de Presupuesto del año siguiente a la sanción de la presente ley una partida específica para el OPIV equivalente al monto que correspondería según el artículo 62 inciso a), estimado sobre la base de la recaudación del año anterior.

A partir del segundo año, la transferencia automática prevista en el artículo 63 operará plenamente.



ARTÍCULO 80°.- Integración de información existente.

Los organismos competentes deberán remitir al OPIV, dentro de los noventa (90) días corridos de su requerimiento, toda la información histórica disponible sobre estado de rutas de los últimos diez años, contratos de concesión y obra pública vigentes, presupuesto ejecutado en obra vial de los últimos cinco años, multas aplicadas a concesionarios y su estado de ejecución y base de datos georreferenciada de la red vial nacional.

ARTÍCULO 81°.- Coordinación con organismos existentes.

El OPIV no sustituye ni deroga las competencias de la Dirección Nacional de Vialidad en la ejecución de obra pública vial, el Órgano de Control de Concesiones Viales en la fiscalización de concesiones y la Auditoría General de la Nación en el control externo contable del sector público.

El OPIV ejercerá funciones complementarias de transparencia, control técnico y asesoramiento al Congreso, pudiendo recomendar medidas correctivas a los organismos mencionados.

El ejercicio de las funciones del OPIV se inscribe en el marco del control parlamentario previsto en la Constitución Nacional, sin sustituir competencias ejecutivas ni jurisdiccionales.

ARTÍCULO 82°.- Evaluación externa periódica.

Cada cinco (5) años el Congreso Nacional dispondrá una evaluación externa independiente del funcionamiento del OPIV, a cargo de una institución académica pública o entidad técnica de reconocido prestigio, cuyos resultados serán públicos y serán remitidos a ambas Cámaras.

ARTÍCULO 83°.- Cláusula de mejora continua.

La Comisión Bicameral evaluará anualmente el funcionamiento del OPIV y podrá



proponer al Congreso Nacional modificaciones a esta ley para optimizar su desempeño, siempre respetando los principios de independencia, transparencia y federalismo.

ARTÍCULO 84°.- Vigencia.

La presente ley entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 85°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Lic. Marcela Marina Pagano

Diputada de la Nación



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El sistema vial argentino atraviesa una crisis estructural sin precedentes. Según datos recientes, dos de cada tres rutas nacionales se encuentran en mal estado, comprometiendo no solo la conectividad territorial sino también la seguridad de millones de argentinos que transitan diariamente por estas vías.

Esta situación no es producto del azar ni de la fatalidad: es la consecuencia directa de décadas de opacidad, clientelismo y abandono sistemático del mantenimiento preventivo. La red vial nacional, que debería ser un activo estratégico para el desarrollo federal y la integración productiva, se ha convertido en un pasivo que genera sobrecostos logísticos, accidentes mortales y aislamiento de comunidades enteras.

I. DIAGNÓSTICO DE LA CRISIS VIAL

1. Deterioro crítico de la infraestructura

La red vial nacional comprende aproximadamente dieciocho mil quinientos (18.500) kilómetros de rutas troncales que vertebran el país. De este total, el sesenta y siete por ciento (67%) presenta estado regular a malo según mediciones de Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el treinta y cinco por ciento (35%) requiere intervención urgente por riesgo de colapso estructural y solo el treinta y tres por ciento (33%) se encuentra en condiciones aceptables de transitabilidad. Este deterioro no es homogéneo: las provincias del interior, especialmente del norte y la Patagonia, presentan los peores indicadores, profundizando las asimetrías territoriales.

2. Impacto económico

El mal estado de las rutas genera consecuencias económicas devastadoras: sobre costo logístico del dieciocho al veinticinco por ciento (18-25%) por mayor consumo de combustible, daños a vehículos y tiempos de tránsito; pérdida de competitividad exportadora con productos agroindustriales que llegan a puerto con hasta treinta por ciento (30%) de sobre costo; restricción de cargas en tramos críticos que obliga a limitar el peso transportado encareciendo fletes; e inflación estructural, dado que el setenta por ciento (70%) del transporte de cargas es por ruta.

3. Tragedia humanitaria

La falta de mantenimiento cobra vidas: más de cinco mil (5.000) muertes anuales en accidentes de tránsito según el Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Estudios internacionales estiman que el treinta al cuarenta por ciento (30-40%) de los accidentes tiene como factor contribuyente el mal estado del pavimento. A esto se suman heridos graves y discapacidades permanentes que el Estado no contabiliza ni repara.

4. Opacidad y corrupción sistémica

La gestión vial ha sido históricamente un ámbito propicio para el direccionamiento de licitaciones, sobrepagos en contratos de hasta trescientos por ciento (300%) respecto a valores de mercado internacional, incumplimiento sistemático de concesionarios sin aplicación efectiva de penalidades e información fragmentada e inaccesible, dado que no existe un sistema unificado y público de estado de rutas.

II. INSUFICIENCIA DE LOS MECANISMOS ACTUALES DE CONTROL

Argentina cuenta formalmente con organismos de fiscalización vial que han demostrado ser insuficientes. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) es juez y parte al depender del Ministerio de Economía, no publica información sistemática de estado de rutas y ha



estado históricamente controlada por intereses corporativos y partidarios. El Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) sufre de subfinanciamiento crónico y falta de independencia, aplica multas que luego no se ejecutan y sus reportes técnicos no son de acceso público. La Auditoría General de la Nación (AGN) controla ex post y con años de demora, carece de capacidad para fiscalizar dieciocho mil quinientos (18.500) kilómetros en tiempo real y de expertise técnico vial específico. Las comisiones parlamentarias realizan trabajo discontinuo sin staff técnico permanente, dependen de información del Ejecutivo que la provee discrecionalmente y carecen de seguimiento mediante informes públicos periódicos.

III. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La creación del Observatorio Parlamentario de Infraestructura Vial se sustenta en sólidos fundamentos constitucionales. El artículo 75 inciso 32 de la Constitución Nacional establece la facultad del Congreso de hacer construir obras de utilidad nacional. Las rutas nacionales son obras de utilidad nacional por excelencia; el Congreso no solo tiene la facultad de disponerlas, sino el deber institucional de controlar su estado y gestión. El artículo 85 establece el control externo del sector público a cargo de la AGN, organismo de asistencia técnica del Congreso. El OPIV replica este modelo. El artículo 86 crea la Defensoría del Pueblo como órgano independiente en el ámbito del Congreso; el OPIV adopta idéntica naturaleza jurídica. Los artículos 71 y 101 facultan al Congreso a solicitar informes al Ejecutivo y citar funcionarios; el OPIV institucionaliza este poder de modo permanente, técnico y especializado.

IV. DERECHO COMPARADO: MODELOS EXITOSOS

La creación de observatorios o entidades parlamentarias de control infraestructural tiene antecedentes exitosos internacionales. En Estados Unidos, la Government



Accountability Office (GAO) es un organismo técnico del Congreso con tres mil (3.000) profesionales que fiscaliza infraestructura federal, publica informes públicos que el Ejecutivo debe responder y tiene presupuesto blindado por ley. En Chile existe separación entre ejecutor y fiscalizador con información pública en tiempo real y multas efectivas con ejecución judicial inmediata. En España, el Tribunal de Cuentas y el Defensor del Pueblo producen informes anuales públicos sobre inversión en infraestructura, con mecanismos de denuncia ciudadana integrados y coordinación parlamentaria para propuestas correctivas. En Uruguay, la Corporación Vial del Uruguay (CVU) realiza auditorías técnicas trimestrales con publicación obligatoria y cuenta con financiamiento protegido por afectación de tasa vial. La lección común es que la independencia institucional, el financiamiento garantizado y la transparencia radical son condiciones necesarias para un control efectivo.

V. OBJETIVOS Y ALCANCES DEL OPIV

El Observatorio Parlamentario de Infraestructura Vial se propone lograr transparencia radical mediante un mapa digital público con el estado de cada kilómetro de ruta actualizado trimestralmente, información abierta sobre contratos, concesiones y presupuesto ejecutado, y datos reutilizables mediante API pública para investigadores, medios y sociedad civil. Ejercerá fiscalización técnica permanente mediante relevamiento del cien por ciento (100%) de la red con metodologías estandarizadas (IRI), inspecciones sorpresivas en obras y concesiones, y auditoría de cumplimiento contractual con recomendaciones de penalidades. Brindará información calificada al Congreso mediante asesoramiento técnico para proyectos de ley viales, evaluación ex ante de impacto presupuestario de obras y seguimiento de ejecución de leyes sancionadas. Promoverá el empoderamiento ciudadano a través de denuncias georreferenciadas con obligación de respuesta, rendición de cuentas pública mediante audiencias trimestrales y colaboración con organizaciones de transportistas, víctimas de



accidentes y usuarios.

VI. CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DEL MODELO PROPUESTO

1. Independencia institucional garantizada

La órbita bicameral garantiza que el OPIV responda al Congreso con representación de todas las provincias (Senado) y de la ciudadanía (Diputados). La composición plural obligatoria con representación de minorías parlamentarias en cuarenta por ciento (40%) mínimo evita la captura por el oficialismo de turno. Los mandatos escalonados con renovación por mitades cada dos años aseguran continuidad institucional. Las incompatibilidades estrictas impiden que el Director Ejecutivo y el staff técnico provengan del sector privado vial o de la DNV en los últimos cinco años.

2. Expertise técnico de primer nivel

El staff profesional permanente cuenta con estabilidad laboral y no rota con cambios políticos. El concurso público abierto asegura meritocracia en la selección, con evaluación por tribunales mixtos. El Consejo Asesor Técnico garantiza participación ad honorem de universidades, colegios profesionales y expertos internacionales.

3. Herramientas de control efectivas

El acceso irrestricto a información obliga a organismos públicos y concesionarios privados a proveer datos en diez días bajo apercibimiento penal. El poder de convocatoria requiere que funcionarios comparezcan a audiencias. Las inspecciones sorpresivas no requieren autorización previa del organismo controlado. La toma de muestras y peritajes permite verificación técnica independiente.

4. Transparencia por diseño

Los informes trimestrales obligatorios siguen formato estandarizado sin discrecionalidad y requieren audiencia pública. La plataforma digital de acceso universal



no tiene barreras, es compatible con dispositivos móviles y cuenta con actualizaciones automáticas. La API abierta provee datos en formatos reutilizables (JSON, CSV, GeoJSON) para análisis externo.

5. Financiamiento sustentable y protegido

La afectación específica del cero coma tres por ciento (0,3%) del Impuesto a Combustibles Líquidos se transfiere automáticamente sin intermediación del Ejecutivo, detrayéndose exclusivamente del porcentaje correspondiente a la Administración Central sin afectar la distribución provincial. La cláusula de intangibilidad presupuestaria del artículo 67 garantiza que ninguna decisión administrativa pueda reducir o reasignar los recursos del organismo durante el ejercicio, preservando su independencia operativa. La auditoría externa por AGN controla al propio controlador para evitar desvíos.

VII. VIABILIDAD PRESUPUESTARIA Y COSTO-BENEFICIO

El costo anual del OPIV representa el cero coma cero ocho por ciento (0,08%) del presupuesto que fiscalizará. Estudios internacionales del Banco Mundial y BID demuestran que la reducción de sobrecostos por transparencia alcanza el quince al treinta por ciento (15-30%) en contratos de obra pública. Si el OPIV evita un solo contrato direccionado de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000), recupera su costo por ochenta años. El ahorro por mantenimiento preventivo versus correctivo tiene una relación de uno a cuatro (1:4): cada peso en prevención ahorra cuatro en reconstrucción. La reducción del diez por ciento (10%) en muertes viales equivale a quinientas (500) vidas por año y un ahorro en costos de salud pública de cincuenta mil millones de pesos anuales según la Organización Mundial de la Salud. El OPIV no es un gasto: es una inversión con retorno multiplicado.



VIII. IMPACTO FEDERAL Y EQUILIBRIO TERRITORIAL

El deterioro vial afecta desproporcionadamente a las provincias del interior: rutas patagónicas presentan setenta y ocho por ciento (78%) en mal estado por clima extremo y abandono, el NOA muestra setenta y un por ciento (71%) en mal estado por tránsito de cargas pesadas y falta de mantenimiento, el NEA registra sesenta y cinco por ciento (65%) en mal estado y la región Centro y Pampeana exhibe cincuenta y cinco por ciento (55%) en mal estado por alta densidad de tránsito. El OPIV, con representación obligatoria del Senado, asegura visibilización de problemáticas provinciales en informes públicos, presión política sobre el gobierno nacional para reasignación federal de recursos, datos objetivos para reclamaciones provinciales y coordinación con vialidades provinciales para intercambio de información.

IX. PRECEDENTES PARLAMENTARIOS DE ORGANISMOS BICAMERALES

Argentina tiene experiencia exitosa en organismos bicamerales de control. La Defensoría del Pueblo (Ley 24.284, B.O. 13/12/93) es un órgano independiente en el ámbito del Congreso que funciona exitosamente desde hace más de treinta años con reconocimiento internacional. La Auditoría General de la Nación, regulada por Ley 24.156 y el artículo 85 de la Constitución Nacional, controla ochenta billones de pesos de presupuesto público anual con autarquía y presidente designado por la oposición para garantizar transparencia. La Comisión Bicameral de Fiscalización de Organismos de Inteligencia (Ley 25.520, B.O. 6/12/01) ejerce control parlamentario efectivo con facultades de acceso a información clasificada y citación de funcionarios. Los organismos bicamerales con autarquía y pluralidad política funcionan cuando tienen mandato legal claro, financiamiento garantizado y facultades efectivas de control. El OPIV replica este modelo probado, adaptándolo a la especificidad técnica vial.



X. RESPUESTA A POSIBLES OBJECIONES

Objeción 1: "Crea más burocracia estatal". El OPIV no es burocracia sino control republicano. La verdadera burocracia improductiva es la DNV con ocho mil (8.000) agentes y nula transparencia. El OPIV tiene hasta veinte profesionales especializados que fiscalizarán un billón quinientos mil millones de pesos. El ratio de eficiencia justifica ampliamente la inversión.

Objeción 2: "Genera superposición con organismos existentes". No hay superposición sino complementariedad: la DNV ejecuta obra pública y es el organismo controlado; el OCCOVI fiscaliza concesiones pero con independencia limitada y será auditado por el OPIV; la AGN realiza control ex post contable mientras el OPIV ejerce control técnico en tiempo real. El artículo 81 aclara expresamente que el OPIV ejerce funciones complementarias sin sustituir competencias ejecutivas ni jurisdiccionales.

Objeción 3: "Es inconstitucional que el Congreso fiscalice al Ejecutivo". Es exactamente lo opuesto: la Constitución Nacional en su artículo 75 inciso 32 encomienda al Congreso las obras de utilidad nacional. El sistema republicano exige división de poderes con controles mutuos. Los precedentes son la AGN (artículo 85), la Defensoría (artículo 86) y la Comisión de Inteligencia. El artículo 2° del presente proyecto explicita esta naturaleza constitucional.

Objeción 4: "No hay plata para financiarlo". El cero coma tres por ciento (0,3%) del Impuesto a Combustibles Líquidos opera automáticamente. No requiere aumento de impuestos ni partida presupuestaria discrecional. Se detrae exclusivamente del porcentaje de la Administración Central, sin afectar la distribución provincial. Además, el retorno por reducción de corrupción paga el organismo cien veces.

Objeción 5: "Politización del control vial". El modelo despolitiza mediante concursos públicos para el staff técnico, representación plural obligatoria con cuarenta por ciento



(40%) de oposición mínimo, metodologías objetivas como el IRI y la transparencia radical que hace imposible ocultar datos. La politización actual está en la opacidad de la DNV y el clientelismo en las licitaciones. El OPIV transparenta y objetiviza.

XI. CONCLUSIÓN

La crisis vial argentina no es técnica sino institucional. Tenemos ingenieros capacitados, tecnología disponible y recursos financieros. Lo que no tenemos es transparencia para que los ciudadanos sepan qué se hace con su dinero, control efectivo para sancionar incumplimientos y corrupciones, información objetiva para asignar recursos donde realmente se necesitan, e instituciones republicanas que trasciendan los gobiernos de turno.

El Observatorio Parlamentario de Infraestructura Vial no es una panacea, pero es una condición necesaria para comenzar a revertir décadas de abandono y opacidad. Es el Congreso de la Nación, representante del pueblo y las provincias, quien debe asumir su rol constitucional de control sobre las obras de utilidad nacional. No podemos seguir delegando en el Ejecutivo la función de ejecutor, juez y fiscalizador de sí mismo.

Este proyecto es una apuesta por la República, el federalismo y la transparencia. Es una apuesta por instituciones que protejan el bien común por encima de intereses sectoriales.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento al presente proyecto de ley.

Lic. Marcela Marina Pagano

Diputada de la Nación