

ANEXO ECONÓMICO

IMPACTO DE LA MUNICIPALIZACIÓN DE LA VTV Y DEL GRABADO DE AUTOPARTES

BENEFICIO DIRECTO AL USUARIO + BENEFICIO MUNICIPAL + COMPETENCIA + EQUIDAD TERRITORIAL

I. OBJETO

El presente Anexo tiene por finalidad complementar la propuesta de **descentralización y municipalización de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) y del Grabado de Autopartes**, incorporando una evaluación económica preliminar y una metodología objetiva para determinar el impacto que la reforma podría producir sobre los ciudadanos, los Municipios y el territorio bonaerense.

La propuesta procura generar simultáneamente:

1. **una reducción del costo directo para el usuario;**
2. **una reducción de los costos territoriales de acceso al servicio;**
3. **una participación municipal en los recursos generados;**
4. **una afectación específica de dichos recursos a caminos, calles e infraestructura de seguridad vial;**
5. **mayor competencia entre prestadores habilitados;**
6. **un límite al canon para evitar que se transforme en una barrera económica;**
7. **mayor igualdad territorial en el acceso a una obligación legal.**

El presente Anexo constituye una **estimación y metodología de trabajo**, no una liquidación oficial. Los valores definitivos deberán determinarse a partir de la información que suministre el Poder Ejecutivo Provincial

II. TARIFA DE REFERENCIA

La tarifa básica oficial vigente desde el 16 de enero de 2026 para vehículos de hasta 2.500 kg es de:

\$97.057,65 IVA incluido

Este valor constituye la referencia utilizada para dimensionar económicamente el sistema.

Debe tenerse presente que existen distintas categorías tarifarias y situaciones particulares, por lo que la utilización de esta tarifa como valor uniforme constituye exclusivamente una **hipótesis de referencia** para el presente análisis.

III. DIMENSIÓN ECONÓMICA DEL SISTEMA

A efectos de establecer una magnitud de referencia, se adopta como escenario de trabajo: **4.000.000 de verificaciones anuales**

Esta cifra no se presenta como dato oficial actualizado de 2026, sino como hipótesis de cálculo basada en antecedentes públicos que informaron volúmenes de esa magnitud.

Si hipotéticamente las cuatro millones de verificaciones fueran realizadas al valor básico actual:

$$4.000.000 \times \$97.057,65 = \$388.230.600.000$$

Por lo tanto:

MAGNITUD BRUTA TEÓRICA: \$388.230,6 MILLONES ANUALES

Esta cifra no constituye recaudación efectiva del sistema.

Es simplemente una forma de dimensionar la escala económica potencial utilizando una tarifa de referencia.

La recaudación real deberá calcularse considerando:

- categorías de vehículos;
- tarifas diferenciadas;
- exenciones;
- bonificaciones;
- verificaciones adicionales;
- estructura de costos;
- cánones;
- impuestos;
- y demás componentes del sistema

IV. ESCENARIOS DE PARTICIPACIÓN MUNICIPAL

A efectos exclusivamente ilustrativos pueden analizarse distintos porcentajes de participación municipal:

Participación municipal Fondo anual teórico

60 %	\$232.938,36 millones
70 %	\$271.761,42 millones
80 %	\$310.584,48 millones
100 %	\$388.230,60 millones

Estos valores **no representan asignaciones definitivas**.

El porcentaje correspondiente deberá establecerse mediante la futura legislación, considerando los costos reales de funcionamiento, fiscalización, infraestructura, prestadores y demás componentes del sistema.

V. REDUCCIÓN DEL COSTO PARA EL USUARIO

La municipalización no debe tener como único objetivo modificar quién administra el servicio.

Debe generar también un **beneficio económico directo para quien paga la VTV**.

Se propone, como criterio inicial:

REDUCCIÓN MÍNIMA DEL 15 %

Respecto de la tarifa básica provincial vigente para la categoría correspondiente.

Tomando como referencia los \$97.057,65 actuales: **15 % = \$14.558,65 aproximadamente**

Por lo tanto:

TARIFA DE REFERENCIA PROPUESTA

\$82.499 aproximadamente

Este valor constituye una referencia inicial y deberá ser ajustado de acuerdo con la estructura real de costos y el mecanismo de actualización que establezca la ley.

La reducción deberá ser efectiva y no podrá ser neutralizada mediante:

- cargos administrativos;
- tasas adicionales;
- comisiones;

- conceptos equivalentes;
- o cualquier otro mecanismo destinado a trasladar al usuario el costo de la estructura del sistema

VI. BENEFICIO DIRECTO AL CIUDADANO

El primer beneficio de la reforma sería inmediato:

EL CIUDADANO PAGARÍA MENOS POR LA VTV.

La reducción del precio constituye un objetivo central del nuevo régimen.

La tarifa debe surgir de una estructura económica transparente que contemple:

- costos reales;
- mantenimiento;
- equipamiento;
- personal;
- fiscalización;
- sistemas;
- amortización;
- margen razonable del prestador;
- canon;
- y participación municipal.

La finalidad es evitar que una estructura cerrada o excesivamente onerosa termine trasladándose al usuario.

VII. BENEFICIO TERRITORIAL: EL COSTO DE TRASLADARSE

Existe un segundo beneficio directo que debe ser considerado.

La disponibilidad territorial del servicio no es homogénea.

Existen Municipios que cuentan con plantas fijas de VTV y otros territorios y localidades que deben recurrir a otra jurisdicción para acceder al servicio.

Por ejemplo, **Daireaux, Trenque Lauquen y Pehuajó** cuentan con plantas fijas, mientras que **Guaminí** y localidades como **Huanguelén** constituyen ejemplos de comunidades que requieren analizar soluciones territoriales diferentes.

Por ello, la municipalización no debe interpretarse como la obligación de instalar una planta fija en cada Municipio.

Debe permitir:

- plantas municipales;
- plantas regionales;
- plantas móviles;
- convenios intermunicipales;
- talleres habilitados;
- asociaciones entre Municipios;
- y otras modalidades técnicamente autorizadas.

El objetivo es garantizar una **distancia razonable de acceso al servicio**.

VIII. EL DERECHO A ESTAR EN REGLA NO DEBE COSTAR MÁS SEGÚN DÓNDE SE VIVE

La obligación de realizar la VTV es la misma para todos los ciudadanos alcanzados por el régimen.

Por ello, el costo efectivo de cumplir con esa obligación no debería quedar determinado exclusivamente por el lugar de residencia.

Un ciudadano que vive próximo a una planta afronta:

TARIFA VTV

Mientras que quien debe desplazarse decenas o cientos de kilómetros afronta:

TARIFA VTV + COMBUSTIBLE + DESGASTE + TIEMPO + OTROS COSTOS DE TRASLADO

La diferencia constituye un costo territorial adicional.

Por ello:

El lugar donde una persona vive no debería determinar cuánto le cuesta cumplir una misma obligación legal.

La propuesta procura alcanzar una **igualdad real de acceso**, adaptando la prestación a las características de cada territorio.

IX. DOBLE BENEFICIO PARA EL CIUDADANO

La reforma genera entonces dos beneficios directos:

1. MENOR PRECIO

Reducción de la tarifa de la VTV.

2. MENOR DISTANCIA

Acercamiento del servicio al territorio.

Por lo tanto:

EL CIUDADANO PAGA MENOS Y RECORRE MENOS.

Este principio resulta especialmente relevante para las pequeñas localidades y comunidades rurales del interior bonaerense.

X. BENEFICIO ECONÓMICO PARA LOS MUNICIPIOS

A la reducción directa del costo para el ciudadano se suma un beneficio territorial.

Los Municipios deberán participar de los recursos generados por las prestaciones realizadas en su territorio conforme al régimen que establezca la ley.

La participación municipal deberá estar acompañada por:

AFECTACIÓN ESPECÍFICA Y EXCLUSIVA

Para:

- caminos rurales;
- calles urbanas;
- bacheo;
- mantenimiento vial;
- señalización;
- seguridad vial;
- maquinaria;
- infraestructura de tránsito.

Los recursos no deberán incorporarse libremente al gasto general municipal

XI. CANON MÁXIMO PARA LOS PRESTADORES

La reforma deberá establecer un límite legal al canon que corresponda abonar por la prestación habilitada.

El objetivo es impedir que el canon se convierta nuevamente en una barrera económica que:

- reduzca la competencia;
- limite la cantidad de prestadores;
- genere posiciones de privilegio;
- o termine trasladándose al usuario.

Como antecedente, el sistema provincial ha contemplado históricamente cánones vinculados con la facturación de los prestadores.

La nueva propuesta plantea establecer un límite objetivo.

CANON MÁXIMO PROPUESTO: 10 % DE LA FACTURACIÓN NETA DE IVA

Este porcentaje constituye una **propuesta legislativa inicial** y deberá ser validado mediante el correspondiente estudio económico.

El canon deberá ser:

- público;
- transparente;
- uniforme;
- previamente determinado;
- no discrecional;
- y no trasladable al usuario mediante cargos adicionales.

XII. COMPETENCIA ENTRE PRESTADORES

El objetivo de establecer un límite al canon es acompañar la apertura del sistema.

Cumplidos los requisitos técnicos, podrán participar:

- talleres municipales;
- talleres privados;
- plantas regionales;
- consorcios intermunicipales;
- cooperativas;
- asociaciones;
- y demás prestadores habilitados.

La Provincia deberá conservar las funciones de:

- regulación;
- homologación;
- fiscalización;
- auditoría;
- control;
- sanción;
- trazabilidad;
- y establecimiento de estándares técnicos.

Pero el sistema no debería utilizar la regulación económica para restringir artificialmente la cantidad de prestadores.

XIII. NO EXCLUSIVIDAD TERRITORIAL

La existencia de una planta habilitada no deberá generar automáticamente un derecho de exclusividad que impida la instalación de otro prestador técnicamente habilitado.

La competencia deberá producirse sobre la base de:

CALIDAD + EFICIENCIA + CERCANÍA + CAPACIDAD DE ATENCIÓN

y no sobre la base de:

EXCLUSIVIDAD + ZONA CERRADA + USUARIO CAUTIVO.

XIV. EJEMPLO ECONÓMICO POR CADA 10.000 VTV

Con la tarifa de referencia propuesta de aproximadamente: **\$82.499** cada 10.000 verificaciones representarían: **$10.000 \times \$82.499 = \$824.990.000$**

Es decir: **\$824,99 millones de facturación bruta de referencia.**

La distribución definitiva deberá contemplar:

- costos;
- margen razonable del prestador;
- canon;
- fiscalización;
- sistemas;
- participación municipal;
- y demás componentes definidos por la ley.

XV. ESCENARIOS DE IMPACTO

Utilizando exclusivamente la tarifa propuesta como referencia:

VTV realizadas Facturación bruta de referencia

10.000	\$824,99 millones
20.000	\$1.649,98 millones
50.000	\$4.124,95 millones
100.000	\$8.249,90 millones
500.000	\$41.249,50 millones
1.000.000	\$82.499,00 millones
4.000.000	\$329.996,00 millones

Estas cifras son **brutas y teóricas**.

No constituyen recursos municipales ni utilidad de los prestadores.

Su finalidad es mostrar la magnitud económica que puede generar el sistema bajo la tarifa de referencia propuesta.

XVI. FÓRMULA PARA DETERMINAR EL INGRESO MUNICIPAL

Una vez obtenida la información oficial, podrá aplicarse una fórmula objetiva:

RECURSO MUNICIPAL =

VTV realizadas en el territorio tarifa efectiva promedio porcentaje de participación municipal menos, cuando corresponda según el régimen: componentes de costo legalmente previstos.

La fórmula definitiva deberá incorporar también los ingresos correspondientes al Grabado de Autopartes cuando la legislación determine su integración al sistema.

XVII. DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

La distribución no debería realizarse mediante un reparto uniforme entre los 135 Municipios.

Se propone considerar:

A. CANTIDAD DE VTV Cantidad de verificaciones efectivamente realizadas.

B. PARQUE AUTOMOTOR Cantidad de vehículos correspondientes al territorio.

C. POBLACIÓN Cantidad de habitantes.

D. RED VIAL Extensión de calles y caminos bajo responsabilidad municipal.

E. CAMINOS RURALES Factor específico para territorios extensos y productivos.

F. EQUILIBRIO TERRITORIAL Fondo destinado a Municipios que, por baja densidad poblacional o menor parque automotor, no alcancen una escala económica suficiente.

XVIII. LOS 135 MUNICIPIOS

La Provincia de Buenos Aires cuenta con 135 Municipios.

El objetivo de la reforma no es establecer una estructura idéntica para todos.

Las realidades son diferentes.

Un Municipio con gran concentración urbana puede requerir una solución.

Un Municipio extenso, con numerosas localidades y cientos o miles de kilómetros de caminos rurales, puede requerir otra.

Por ello, la ley deberá permitir soluciones diferenciadas dentro de un mismo sistema provincial.

XIX. INFORMACIÓN OFICIAL NECESARIA

Para transformar las estimaciones en una matriz económica definitiva deberá solicitarse al Poder Ejecutivo Provincial información correspondiente, como mínimo, a los últimos cinco ejercicios:

- cantidad de VTV realizadas;
- cantidad por categoría;
- cantidad por planta;
- ubicación de plantas;
- facturación bruta;
- tarifas;
- costos;
- cánones;
- tributos;
- recursos efectivamente percibidos;
- cantidad de plantas fijas;
- cantidad de plantas móviles;
- líneas de inspección;
- trabajadores afectados;
- contratos;
- prórrogas;
- vencimientos;
- verificaciones de Grabado de Autopartes;
- facturación de dicho servicio;
- cánones;
- y distribución territorial.

La información deberá desagregarse territorialmente cuando sea posible

XX. MATRIZ ECONÓMICA MUNICIPAL

Con la información oficial deberá construirse una matriz de los 135 Municipios:

Los valores deberán completarse exclusivamente con información verificable

XXI. COSTO TERRITORIAL EVITADO

La matriz económica deberá incorporar además una variable que normalmente no aparece en las estadísticas de la VTV:

COSTO TERRITORIAL EVITADO

Para los ciudadanos que actualmente deben desplazarse a otra localidad, deberá estimarse:

- kilómetros evitados;
- combustible evitado;
- desgaste vehicular;
- tiempo de traslado;
- costo de oportunidad del tiempo;
- peajes, cuando correspondan;
- y otros costos razonablemente cuantificables.

De esta manera, el beneficio de la reforma podrá expresarse como:

AHORRO EN LA TARIFA

AHORRO EN EL TRASLADO

MEJORAS VIALES FINANCIADAS POR EL MUNICIPIO

El resultado será una medida mucho más completa del beneficio económico territorial.

XXII. CUÁDRUPLE BENEFICIO

El modelo propuesto genera cuatro beneficios concretos:

- 1. BENEFICIO ECONÓMICO DIRECTO** Menor tarifa para el usuario.
- 2. BENEFICIO TERRITORIAL DIRECTO** Menor distancia para acceder al servicio.
- 3. BENEFICIO ECONÓMICO MUNICIPAL** Participación de los recursos generados.
- 4. BENEFICIO COLECTIVO** Mayor inversión en caminos, calles y seguridad vial.

Por lo tanto:

EL CIUDADANO PAGA MENOS.

EL CIUDADANO RECORRE MENOS.

EL MUNICIPIO RECIBE.

EL MUNICIPIO INVIERTE.

EL TERRITORIO MEJORA.

XXIII. INDICADORES PARA EVALUAR LA REFORMA

La aplicación del nuevo sistema deberá poder medirse anualmente mediante indicadores objetivos:

Indicador	Objetivo
Tarifa VTV	Reducir costo para el usuario
Distancia al servicio	Reducir desplazamientos
Cantidad de prestadores	Aumentar competencia
Tiempo para obtener turno	Mejorar acceso
Recursos municipales	Aumentar capacidad vial
Km de caminos mantenidos	Mejorar infraestructura
Calles reparadas	Mejorar circulación
Señalización instalada	Mejorar seguridad
Costo territorial evitado	Reducir desigualdad geográfica
Transparencia	Conocer ingresos y destino

XXIV. TRANSPARENCIA Y CONTROL

Todos los años deberán publicarse:

- tarifa vigente;
- costo reconocido;
- canon aplicado;
- ingresos municipales;
- cantidad de verificaciones;
- cantidad de prestadores;
- cantidad de plantas;
- auditorías;
- sanciones;
- obras financiadas.

El ciudadano deberá poder conocer:

CUÁNTO PAGÓ.

QUIÉN LO COBRÓ.

CUÁNTO RECIBIÓ EL MUNICIPIO.

EN QUÉ SE UTILIZÓ.

XXV. CONCLUSIÓN

La municipalización propuesta no debe entenderse como una simple transferencia administrativa.

Es una modificación de la relación entre:

EL CIUDADANO, EL SERVICIO, EL MUNICIPIO Y EL TERRITORIO.

La propuesta busca que el ciudadano:

PAGUE MENOS y que, cuando actualmente deba desplazarse para acceder al servicio:

RECORRA MENOS.

Al mismo tiempo, procura que el Municipio: **RECIBA RECURSOS** y que esos recursos regresen al territorio mediante:

CAMINOS + CALLES + INFRAESTRUCTURA + SEGURIDAD VIAL.

La existencia de plantas fijas en Municipios como Daireaux, Trenque Lauquen y Pehuajó demuestra que existen diferentes realidades de cobertura.

La situación de territorios y localidades como Guaminí y Huanguelén muestra, a su vez, la necesidad de contemplar soluciones territoriales diferenciadas.

Por ello, la municipalización no debe significar necesariamente una planta fija en cada Municipio.

Debe significar:

ACCESO CERCANO + COMPETENCIA + EFICIENCIA + RECURSOS MUNICIPALES + CONTROL TÉCNICO.

El derecho a cumplir con una obligación legal debe ser razonablemente accesible para todos los ciudadanos.

El lugar donde una persona vive no debería determinar cuánto le cuesta estar en regla.

Por ello, la reforma propuesta procura construir un sistema en el que:

CUMPLIR LA LEY SEA MÁS SENCILLO.

CUMPLIR LA LEY SEA MÁS CERCANO.

CUMPLIR LA LEY SEA MENOS COSTOSO.

LOS RECURSOS PERMANEZCAN EN EL TERRITORIO.

Y EL TERRITORIO RECIBA INFRAESTRUCTURA A CAMBIO.

La cuantificación definitiva queda sujeta a la información oficial que deberá suministrar la Provincia y a la posterior construcción de la **Matriz Económica Municipal VTV 2026 para los 135 Municipios bonaerenses**.



IGNACIO ZAVALETA

Contacto: 2923 647466

Laguna Alsina, Distrito de Guaminí

Provincia de Buenos Aires

ANEXO II

RÉGIMEN DE CONCESIONES, ZONAS DE VTV Y TRANSICIÓN AL SISTEMA MUNICIPALIZADO

I. OBJETO

El presente Anexo tiene por objeto identificar, analizar y ordenar la situación jurídica y contractual de las concesiones vinculadas con la prestación de la **Verificación Técnica Vehicular (VTV)** en la Provincia de Buenos Aires, estableciendo las pautas para su transición hacia el régimen de descentralización y municipalización propuesto.

La municipalización del servicio no puede limitarse a modificar la autoridad que administra la VTV.

Debe contemplar expresamente:

- los contratos de concesión existentes;
- sus antecedentes;
- las sucesivas prórrogas y modificaciones;
- las zonas territoriales involucradas;
- las nuevas licitaciones o adjudicaciones;
- los derechos y obligaciones de los prestadores;
- las inversiones comprometidas;
- los bienes afectados al servicio;
- los plazos contractuales;
- y las consecuencias jurídicas de la extinción, rescisión, adecuación o finalización de cada vínculo.

El objetivo es establecer una **transición jurídicamente ordenada**, evitando tanto la continuidad indefinida de estructuras concesionadas como la interrupción del servicio obligatorio.

II. ANTECEDENTE: EL SISTEMA DE ZONAS

El sistema provincial de VTV fue estructurado históricamente mediante un esquema territorial de concesiones organizado en **once zonas**.

Las concesiones originales fueron otorgadas durante la década de 1990 y se establecieron por plazos determinados.

La documentación oficial posterior registra sucesivas modificaciones y prórrogas de aquellos vínculos.

Por ello, la referencia histórica a las "11 zonas" debe entenderse como el antecedente del sistema concesionado y no, por sí sola, como prueba de que ese mismo esquema contractual continúe vigente en la actualidad.

III. LAS PRÓRROGAS Y LA CONTINUIDAD CONTRACTUAL

Uno de los aspectos que deberá ser especialmente analizado por la futura legislación es la sucesión de prórrogas y modificaciones que se produjeron sobre las concesiones originales.

La existencia de sucesivas extensiones de los plazos contractuales hace necesario reconstruir documentalmente:

1. contrato original;
2. plazo inicial;
3. modificaciones;
4. adendas;
5. prórrogas;
6. decretos y resoluciones relacionados;

7. vencimientos;
8. nuevas licitaciones;
9. adjudicaciones;
10. contratos finalmente suscriptos;
11. situación actual de cada prestador.

No corresponde presumir que todos los contratos poseen actualmente idéntica situación jurídica.

La reforma deberá partir de una **verificación individual de cada vínculo**.

IV. EL CAMBIO DEL ESQUEMA TERRITORIAL

La documentación correspondiente al proceso licitatorio desarrollado posteriormente por la Provincia modificó la estructura territorial utilizada históricamente, pasando de la referencia de **11 zonas** a un esquema de **16 zonas**.

Esta modificación resulta relevante para el presente proyecto.

La existencia de un nuevo esquema territorial demuestra que no puede analizarse la municipalización exclusivamente sobre la base del mapa histórico de once concesiones.

Debe reconstruirse la evolución completa:

11 ZONAS HISTÓRICAS

PRÓRROGAS Y MODIFICACIONES

NUEVO ESQUEMA DE 16 ZONAS

LICITACIONES / ADJUDICACIONES / CONTRATOS

SITUACIÓN JURÍDICA ACTUAL

TRANSICIÓN AL SISTEMA MUNICIPALIZADO

V. INVENTARIO CONTRACTUAL OBLIGATORIO

Dentro de los ciento veinte (120) días de entrada en vigencia de la nueva ley, el Poder Ejecutivo deberá elaborar y publicar un **Inventario Integral de Concesiones y Prestaciones de VTV**.

Este inventario deberá constituir la **base oficial para implementar la transición**

VI. PROHIBICIÓN DE NUEVAS PRÓRROGAS GENERALES

A partir de la entrada en vigencia de la ley de municipalización, no podrán establecerse nuevas prórrogas generales o automáticas destinadas exclusivamente a mantener el régimen concesionado incompatible con el nuevo sistema.

Toda eventual continuidad transitoria deberá estar:

- expresamente fundada;
- limitada temporalmente;
- vinculada a la continuidad del servicio;
- y subordinada al proceso de transición hacia el régimen municipal.

VII. SITUACIÓN DE LOS CONTRATOS VENCIDOS

Los contratos cuyo plazo haya concluido no podrán ser considerados vigentes por el solo hecho de que el servicio continúe prestándose.

La autoridad competente deberá identificar la situación jurídica que sustenta actualmente cada prestación.

Cuando corresponda, deberá determinarse:

- vencimiento;
- finalización;
- nueva contratación;
- autorización transitoria;
- o cualquier otra figura jurídicamente aplicable.

La continuidad material de una prestación no deberá confundirse automáticamente con la vigencia de un contrato de concesión.

VIII. CONTRATOS VIGENTES

Respecto de aquellos contratos que, conforme al inventario oficial, se encuentren jurídicamente vigentes al momento de entrada en vigor de la ley, el Poder Ejecutivo deberá determinar individualmente el mecanismo correspondiente:

- a) finalización por vencimiento;**
- b) rescisión;**
- c) extinción anticipada;**
- d) adecuación contractual;**
- e) transferencia o sustitución del régimen;**
- f) continuidad transitoria;**
- g) otra solución jurídicamente procedente.**

La decisión deberá considerar el régimen contractual aplicable y los eventuales derechos y obligaciones pendientes.

IX. RESCISIÓN Y EXTINCIÓN

La ley no deberá disponer de manera genérica que todos los contratos existentes son automáticamente nulos o que todos deben ser rescindidos sin análisis individual.

La terminación anticipada de un contrato deberá determinarse de acuerdo con:

- sus cláusulas;
- la legislación aplicable;
- el interés público comprometido;
- las obligaciones pendientes;
- los incumplimientos, cuando existan;
- las inversiones realizadas;
- el régimen de bienes afectados;
- y las eventuales consecuencias económicas.

Cuando exista fundamento jurídico suficiente para la extinción anticipada, la autoridad competente deberá instrumentarla mediante el acto administrativo correspondiente.

X. INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

La existencia de incumplimientos contractuales deberá ser identificada de manera individual.

Cuando se verifiquen incumplimientos de las obligaciones asumidas por el concesionario, deberán analizarse las consecuencias previstas en:

- contrato;
- pliego;
- legislación;
- reglamentación;
- garantías;
- régimen sancionatorio.

La futura ley deberá evitar que la implementación de la municipalización implique condonar automáticamente obligaciones o incumplimientos existentes.

XI. INVERSIONES Y BIENES AFECTADOS

La transición deberá establecer qué ocurre con:

- plantas;
- terrenos;
- edificios;
- líneas de inspección;
- equipamiento;
- sistemas informáticos;
- instalaciones;
- bienes muebles;
- documentación;
- bases de datos;
- y demás bienes afectados a la prestación.

Deberá determinarse, según cada caso: **propiedad privada + bienes afectados o bienes de propiedad estatal o bienes sujetos a restitución, transferencia o adquisición.**

La determinación deberá realizarse antes de instrumentar cualquier transferencia de la prestación.

XII. CONTINUIDAD DEL SERVICIO

La transición contractual no podrá producir la interrupción de la VTV.

Durante el período de adecuación:

**CONCESIONARIO / PRESTADOR ACTUAL
CONTINUIDAD TRANSITORIA
ORGANIZACIÓN MUNICIPAL / REGIONAL
NUEVO SISTEMA**

La continuidad deberá limitarse al tiempo estrictamente necesario para que los Municipios puedan adherir al régimen, definir su modalidad de prestación y poner en funcionamiento el nuevo sistema

XIII. PERÍODO DE TRANSICIÓN

Se establece como criterio legislativo un período de transición de hasta **doce (12) meses**, contado desde la entrada en vigencia de la reglamentación necesaria para la implementación del régimen.

Durante dicho período deberán desarrollarse:

1. inventario contractual;
2. determinación de la situación jurídica de cada concesión;
3. identificación de plantas y bienes;
4. definición de las modalidades municipales;
5. adhesión mediante ordenanza;
6. determinación de tarifas locales;
7. habilitación de prestadores;
8. implementación de sistemas;
9. transferencia de información;
10. puesta en funcionamiento del nuevo régimen.

El plazo podrá ser adaptado cuando existan circunstancias contractuales o técnicas debidamente acreditadas.

XIV. ADHESIÓN MUNICIPAL

Los Municipios que adhieran mediante ordenanza deberán comunicar formalmente su decisión a la autoridad provincial.

La adhesión deberá identificar:

- modalidad de prestación;
- autoridad municipal responsable;
- estructura tarifaria;
- prestadores previstos;
- modalidad fija, regional o móvil;
- localidades comprendidas;
- mecanismos de fiscalización;
- y esquema de afectación de los recursos.

La Ordenanza Modelo de Adhesión constituye el instrumento jurídico local complementario del presente Anexo

XV. NUEVA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL

La municipalización modifica la lógica territorial del sistema.

Las zonas de concesión provincial dejan de constituir necesariamente unidades económicas cerradas.

La organización futura deberá responder a:

REALIDAD MUNICIPAL + DEMANDA + DISTANCIA + PARQUE AUTOMOTOR + CAPACIDAD TÉCNICA.

Podrá existir:

- prestación municipal;
- prestación regional;
- prestación intermunicipal;
- planta fija;
- planta móvil;
- taller privado habilitado.

La antigua delimitación territorial de las concesiones no deberá constituir un obstáculo para que un Municipio pueda desarrollar una solución más cercana y eficiente para sus habitantes.

XVI. TABLA DE RECONSTRUCCIÓN CONTRACTUAL

Como parte del proceso de implementación deberá elaborarse una tabla oficial de concesiones y vigencia.

A continuación deberá incorporarse el esquema de las **16 zonas del proceso posterior**, identificando la correspondencia entre ambos modelos cuando sea posible.

No deberá completarse ninguna celda con información no respaldada documentalmente.

XVII. AUDITORÍA CONTRACTUAL

La implementación del nuevo régimen deberá estar acompañada por una auditoría integral de las concesiones y contrataciones existentes.

La auditoría deberá verificar:

- cumplimiento contractual;
- inversiones;
- estado de las plantas;
- equipamiento;
- canon abonado;
- obligaciones tributarias;
- sanciones;
- reclamos;
- garantías;
- seguros;
- personal;
- habilitaciones;
- estado de los bienes;
- y toda obligación pendiente.

Los resultados deberán ser públicos.

XVIII. INFORMACIÓN A ENTREGAR POR LOS PRESTADORES

Como condición para la transición, los prestadores deberán entregar a la autoridad competente la información que corresponda respecto de:

- contratos;
- plantas;
- equipamiento;
- cantidad de verificaciones;
- ingresos;
- inversiones;
- mantenimiento;
- personal;
- sistemas;
- documentación técnica;
- bases de datos;
- y demás información vinculada con la prestación.

La información deberá entregarse de acuerdo con los formatos y plazos establecidos por la autoridad competente.

XIX. PRINCIPIO DE CONTINUIDAD Y NO INTERRUPCIÓN

La transición deberá respetar un principio esencial:

La modificación del régimen jurídico no puede perjudicar al ciudadano que tiene la obligación de mantener su vehículo técnicamente habilitado.

Por ello, hasta tanto cada Municipio se encuentre en condiciones de asumir la prestación bajo el nuevo sistema, deberá garantizarse la continuidad del servicio existente mediante el mecanismo jurídico correspondiente.

XX. OBJETIVO FINAL DEL RÉGIMEN DE TRANSICIÓN

El régimen de transición no tiene como finalidad sustituir una concesión privada por otra estructura cerrada.

Su finalidad es pasar de:

CONCESIONES TERRITORIALES CERRADAS a: SISTEMA DESCENTRALIZADO Y MUNICIPALIZADO

Con:

- acceso territorial;
- competencia;
- transparencia;
- control técnico;
- tarifa local;
- participación municipal;
- afectación específica de recursos;
- y responsabilidad pública sobre el destino de los fondos.

XXI. CONCLUSIÓN

La municipalización de la VTV requiere resolver previamente una cuestión esencial: **qué ocurre con los vínculos contractuales que actualmente sostienen la prestación del servicio.**

La respuesta no puede consistir en una declaración genérica de nulidad o rescisión.

Debe existir una **reconstrucción contractual completa, individual y documentada.**

La futura legislación deberá distinguir entre contratos vencidos, prorrogados, vigentes, nuevos contratos, adjudicaciones, autorizaciones transitorias e instrumentos que requieran adecuación.

Sobre esa base, deberá determinarse en cada caso la solución jurídicamente correspondiente:

VENCIMIENTO.

RESCISIÓN.

EXTINCIÓN.

ADECUACIÓN.

FINALIZACIÓN TRANSITORIA.

O la figura que jurídicamente corresponda.

El principio rector será doble:

NINGUNA CONCESIÓN PUEDE CONVERTIRSE EN UN OBSTÁCULO PERMANENTE PARA LA DESCENTRALIZACIÓN DE UN SERVICIO PÚBLICO.

Y, al mismo tiempo:

NINGUNA REFORMA DEL SISTEMA DEBE INTERRUMPIR EL SERVICIO NI DESCONOCER DERECHOS U OBLIGACIONES CONTRACTUALES SIN EL PROCEDIMIENTO JURÍDICO CORRESPONDIENTE.

La transición deberá conducir desde el esquema histórico de zonas concesionadas hacia un modelo en el cual el territorio, y particularmente los Municipios, tengan una participación efectiva en la organización y administración del servicio.

Es **cambiar la lógica territorial, económica y administrativa del sistema**, garantizando que la prestación se acerque al ciudadano y que los recursos generados puedan regresar al territorio en forma de infraestructura y seguridad vial.

IGNACIO ZAVALITA

Contacto: 2923 647466

Laguna Alsina, Distrito de Guaminí

Provincia de Buenos Aires

HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PRESIDENTE

Alejandro Dichiara

COMISIONES: Asuntos Municipales, Transporte, Presupuesto e Impuestos y Legislación General.

S / D

REF.: REITERACIÓN Y AMPLIACIÓN DE PRESENTACIÓN ANTERIOR PROYECTO DE DESCENTRALIZACIÓN Y MUNICIPALIZACIÓN DE LA VTV Y DEL GRABADO DE AUTOPARTES - PARTICIPACIÓN MUNICIPAL, REDUCCIÓN DEL COSTO PARA EL USUARIO Y AFECTACIÓN ESPECÍFICA DE RECURSOS A CAMINOS, CALLES Y SEGURIDAD VIAL

IGNACIO ZAVALITA, en mi carácter de ciudadano de la Provincia de Buenos Aires, me presento respetuosamente ante esa Honorable Cámara y digo:

I. OBJETO

Que vengo a **reiterar y ampliar la presentación realizada oportunamente** ante esa Honorable Cámara respecto de la propuesta de descentralización y municipalización de la **Verificación Técnica Vehicular (VTV)** y del **Grabado de Autopartes**.

La presente reformulación incorpora nuevos elementos económicos, territoriales y administrativos que considero relevantes para el tratamiento legislativo de la iniciativa.

La propuesta tiene como finalidad analizar un sistema que permita:

1. **descentralizar territorialmente la prestación;**
2. mantener bajo jurisdicción provincial los estándares técnicos, la homologación y los mecanismos generales de fiscalización que correspondan;
3. otorgar a los Municipios una **participación directa en los recursos generados por las prestaciones realizadas en sus respectivos territorios;**
4. establecer una **afectación específica y exclusiva** de dichos recursos a caminos, calles, infraestructura vial y seguridad vial;
5. posibilitar una **reducción del costo que actualmente afronta el usuario**, en función de la nueva estructura de prestación y de los menores costos territoriales y operativos que eventualmente determine el nuevo sistema;
6. evitar que los ciudadanos deban trasladarse innecesariamente a otras ciudades para cumplir con una obligación legal;
7. establecer condiciones que favorezcan la **competencia entre prestadores habilitados**, evitando estructuras territoriales cerradas o situaciones que puedan generar posiciones dominantes;
8. permitir que cada Municipio pueda adherir al sistema mediante **ordenanza** y establecer, dentro del marco legal provincial, las condiciones tarifarias correspondientes;
9. establecer mecanismos públicos de información, control y auditoría.

La propuesta se formula como una iniciativa de política pública sujeta al análisis de los organismos técnicos y legislativos competentes

II. ANTECEDENTE

La propuesta anterior planteó la necesidad de revisar el actual esquema de prestación de la VTV y del Grabado de Autopartes, poniendo especial atención en su dimensión territorial y económica.

En el material utilizado como antecedente se estimaba un impacto económico del orden de **\$4.000–\$5.000 millones anuales**, y se proponía que los recursos fueran destinados a infraestructura vial municipal.

La evolución de las tarifas y del volumen económico del servicio demuestra que aquella referencia debe ser actualizada.

La tarifa básica oficial de la VTV vigente desde el 16 de enero de 2026 es de **\$97.057,65 IVA incluido**, circunstancia que torna necesario actualizar la evaluación económica del sistema.

Por ello, la presente reformulación incorpora un **Anexo Económico** destinado a establecer una metodología objetiva para determinar el impacto potencial de la descentralización sobre los Municipios y, simultáneamente, sobre el costo que afronta el usuario.

III. PRINCIPIO GENERAL DE LA PROPUESTA

La iniciativa propone que los recursos vinculados con un servicio obligatorio relacionado directamente con la seguridad vehicular puedan generar, bajo un régimen legal específico, un retorno territorial destinado a mejorar las condiciones de circulación.

El principio propuesto es:

PRESTACIÓN TERRITORIAL

RECURSO IDENTIFICABLE

PARTICIPACIÓN MUNICIPAL

AFECTACIÓN ESPECÍFICA

CAMINOS + CALLES + INFRAESTRUCTURA + SEGURIDAD VIAL

La propuesta no implica eliminar los estándares técnicos aplicables a la revisión vehicular.

Por el contrario, se plantea mantener un sistema provincial de regulación, homologación y fiscalización, complementado con una prestación territorial más cercana al ciudadano

IV. DESCENTRALIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN MUNICIPAL

La Provincia de Buenos Aires cuenta actualmente con **135 municipios/partidos**.

La propuesta contempla que los Municipios puedan participar en la prestación de la VTV mediante:

- plantas municipales;
- plantas regionales;
- consorcios intermunicipales;
- convenios con talleres habilitados;
- plantas móviles;
- u otros mecanismos que determine la reglamentación.

La modalidad concreta deberá garantizar:

- estándares técnicos homogéneos;
- trazabilidad de las verificaciones;
- interoperabilidad del sistema provincial;
- control técnico;
- transparencia;
- y seguridad jurídica.

La municipalización no significa necesariamente que cada Municipio deba construir una planta propia.

Deberá permitirse que los Municipios elijan, dentro de los mecanismos autorizados, la modalidad que resulte adecuada a su población, parque automotor, extensión territorial y capacidad económica

V. EL PRINCIPIO DE IGUALDAD TERRITORIAL

Uno de los fundamentos centrales de la presente propuesta es la necesidad de garantizar que **cumplir una obligación legal no resulte más costoso por el solo hecho de vivir en una localidad pequeña o alejada de una planta fija.**

En numerosos territorios del interior bonaerense existen Municipios que cuentan con plantas fijas de VTV, mientras que otras localidades y partidos deben recurrir a plantas móviles o trasladarse hacia otras ciudades.

Esta situación genera una diferencia concreta para el ciudadano.

El habitante de una ciudad con planta disponible puede cumplir con su obligación dentro de su propio territorio.

El habitante de una localidad que carece de ella puede verse obligado a afrontar:

- combustible;
- tiempo;
- traslado;
- pérdida de jornada laboral;
- y otros costos adicionales.

Por ello, la descentralización debe perseguir también un objetivo de **igualdad territorial.**

El costo de estar a derecho no debería depender de la localidad donde reside el ciudadano.

La municipalización permitiría acercar la prestación a poblaciones pequeñas y localidades del interior mediante plantas municipales, regionales, móviles o convenios con prestadores habilitados

VI. BENEFICIO DIRECTO PARA EL USUARIO

La reforma propuesta no debe traducirse exclusivamente en un beneficio económico para los Municipios.

Debe existir también un **beneficio directo para quien utiliza obligatoriamente el servicio.**

Por ello se propone que la nueva estructura permita evaluar una reducción del costo final de la VTV para el usuario.

La tarifa deberá contemplar:

- los costos reales de prestación;
- el estándar técnico exigido;
- la fiscalización;
- el mantenimiento;
- la estructura administrativa;
- y una remuneración razonable del prestador.

Al mismo tiempo, deberán evitarse costos derivados de estructuras innecesariamente concentradas o de desplazamientos que puedan ser eliminados mediante la descentralización.

El objetivo es que: **EL CIUDADANO PAGUE MENOS Y VIAJE MENOS.**

Y que, simultáneamente: **EL MUNICIPIO RECIBA UNA PARTE IDENTIFICABLE DE LOS RECURSOS GENERADOS EN SU TERRITORIO**

VII. TARIFAS Y ORDENANZA MUNICIPAL

Se propone que la legislación provincial establezca el marco general del sistema y habilite a cada Municipio adherente a incorporarse mediante **Ordenanza municipal**.

Dentro de los parámetros establecidos por la legislación provincial, cada Municipio podrá determinar mediante ordenanza:

- su adhesión al sistema;
- la modalidad de prestación;
- la estructura de costos;
- la tarifa aplicable;
- los mecanismos de prestación regional;
- los convenios con talleres habilitados;
- y los mecanismos de control local.

La reglamentación deberá establecer las condiciones necesarias para garantizar que las tarifas mantengan criterios de razonabilidad, transparencia y homogeneidad técnica.

El sistema deberá evitar que la descentralización se transforme en una multiplicación injustificada de costos.

VIII. COMPETENCIA Y TOPE AL CANON DEL PRESTADOR

La propuesta contempla la posibilidad de que la prestación sea realizada por talleres privados habilitados, cuando el Municipio determine que constituye una alternativa adecuada.

En tal supuesto, deberá establecerse un régimen que favorezca la competencia y evite situaciones de concentración o abuso.

Se propone, en consecuencia, que la legislación y su reglamentación establezcan:

1. requisitos técnicos uniformes;
2. habilitación objetiva;
3. transparencia de los costos;
4. libre concurrencia de prestadores que cumplan las condiciones;
5. publicidad de los cánones y aranceles;
6. **un tope al canon o componente económico que pueda percibir el prestador**, conforme a los parámetros que determine la autoridad competente;
7. mecanismos de auditoría;
8. prohibición de acuerdos que restrinjan injustificadamente la competencia.

El objetivo no es sustituir un monopolio provincial por un monopolio municipal o privado.

El objetivo es construir un sistema **descentralizado, controlado y competitivo**

IX. AFECTACIÓN ESPECÍFICA

Los recursos que correspondan a los Municipios deberán tener destino específico y no podrán incorporarse libremente a gastos generales.

Se propone que sean utilizados exclusivamente para:

A. CAMINOS RURALES

- conservación;
- mantenimiento;
- reparación;
- estabilización;
- alcantarillado;
- reparación de accesos;
- mantenimiento de banquetas.

B. CALLES URBANAS

- bacheo;
- reparación;
- repavimentación;
- conservación;
- obras complementarias.

C. SEGURIDAD VIAL

- señalización horizontal;
- señalización vertical;
- cartelería;
- demarcación;
- dispositivos de prevención;
- iluminación de sectores críticos;
- obras destinadas a reducir riesgos de circulación.

D. EQUIPAMIENTO VIAL

- maquinaria;
- herramientas;
- equipos de mantenimiento;
- sistemas de relevamiento y gestión vial

X. CRITERIO DE DISTRIBUCIÓN

La participación de cada Municipio no debería determinarse mediante un reparto uniforme.

La propuesta contempla que la distribución considere, como mínimo:

- a) cantidad de verificaciones realizadas en el territorio;
- b) parque automotor correspondiente;
- c) población;
- d) extensión de la red vial municipal;
- e) longitud de caminos rurales;
- f) cantidad de localidades y parajes;
- g) indicadores objetivos de necesidad de infraestructura vial.

De esta manera, el sistema podrá reconocer especialmente la situación de los Municipios extensos y productivos con grandes redes de caminos rurales.

XI. INFORMACIÓN OFICIAL NECESARIA

Para determinar el impacto económico definitivo, se solicita que el Poder Ejecutivo Provincial informe:

1. cantidad de VTV realizadas anualmente durante los últimos cinco ejercicios;
2. cantidad de verificaciones por categoría;
3. cantidad de verificaciones por planta;
4. ubicación de cada planta;
5. facturación bruta;
6. tarifas aplicadas;
7. costos reconocidos;
8. cánones;
9. tributos;
10. ingresos efectivamente percibidos;
11. cantidad de plantas fijas y móviles;
12. cantidad de líneas de inspección;
13. cantidad de verificaciones correspondientes al Grabado de Autopartes;
14. facturación correspondiente;
15. cánones y demás conceptos;
16. contratos y modificaciones vigentes;
17. régimen de prestación actualmente aplicable.

La información deberá entregarse, en lo posible, con desagregación territorial suficiente para determinar qué volumen económico corresponde a cada Municipio.

XII. REVISIÓN DEL RÉGIMEN DE CONCESIONES Y ZONAS

La presente reiteración incorpora expresamente la necesidad de revisar el régimen contractual y territorial que actualmente sustenta la prestación de la VTV.

Sin perjuicio de los antecedentes históricos existentes, esta presentación **no pretende presumir que todos los contratos o concesiones se encuentren actualmente vigentes**, ni anticipar la rescisión de aquellos vínculos cuya situación jurídica deba ser determinada.

Corresponde que la propia Legislatura, en el marco del tratamiento del proyecto, requiera al Poder Ejecutivo Provincial la documentación necesaria para establecer la situación actual.

Por ello, se solicita a las Comisiones Legislativas que resulten competentes que requieran:

- contratos originales;
- decretos y resoluciones de adjudicación;
- modificaciones;
- adendas;
- prórrogas;
- licitaciones posteriores;
- pliegos;
- adjudicaciones;
- contratos actualmente vigentes;
- actas de habilitación;
- identificación de plantas;
- delimitación territorial de las zonas;
- inversiones comprometidas;
- cánones;
- vencimientos;
- obligaciones pendientes;
- eventuales rescisiones o extinciones;
- y toda otra documentación necesaria.

Asimismo, deberá analizarse la evolución del esquema territorial histórico y su relación con las posteriores modificaciones y procesos licitatorios.

PROPUESTA DE TRABAJO LEGISLATIVO

Se solicita que las Comisiones intervinientes, con la información remitida por el Poder Ejecutivo, determinen:

1. qué contratos se encuentran efectivamente vigentes;
2. cuáles se encuentran vencidos;
3. cuáles fueron prorrogados;
4. cuáles fueron sustituidos por nuevos instrumentos;
5. qué obligaciones contractuales permanecen pendientes;
6. qué bienes e inversiones se encuentran afectados a la prestación;
7. cuáles son las consecuencias jurídicas y económicas de cada situación;
8. y cuáles son las alternativas legalmente posibles para producir una transición ordenada hacia el sistema municipalizado.

La iniciativa ciudadana plantea el objetivo y propone el nuevo modelo.

Corresponde a la Legislatura realizar, mediante sus Comisiones, el trabajo institucional de análisis y requerimiento de antecedentes.

A tal efecto, se deja a disposición de las Comisiones una **matriz de trabajo contractual y territorial** que permitirá ordenar la información que sea remitida por los organismos provinciales.

XIII. PRINCIPIO DE TRANSICIÓN

La eventual modificación del sistema deberá contemplar un régimen de transición que garantice:

- continuidad del servicio;
- mantenimiento de los estándares técnicos;
- continuidad laboral conforme a la legislación vigente;
- transferencia ordenada de información;
- adecuación de infraestructura;
- homologación de plantas;
- mecanismos de fiscalización.

La situación jurídica de los contratos y concesiones existentes deberá ser analizada por los organismos competentes antes de establecer cualquier mecanismo de sustitución, adecuación, rescisión o finalización.

La existencia de contratos no debería convertirse en un obstáculo indefinido para la modificación legislativa del sistema.

Pero, del mismo modo, ninguna rescisión o extinción anticipada debería establecerse sin el análisis jurídico correspondiente.

La transición deberá ser **ordenada, documentada y jurídicamente sustentable**.

XIV. GRABADO DE AUTOPARTES

Se propone incorporar al análisis legislativo el régimen del Grabado de Autopartes, procurando evaluar su descentralización territorial y su eventual integración con el esquema municipal o regional.

La propuesta deberá garantizar:

- registro provincial unificado;
- trazabilidad;

- estándares homogéneos;
- control provincial;
- información pública;
- participación municipal en los recursos conforme determine la ley

XV. TRANSPARENCIA Y CONTROL

Se propone la creación de un sistema público de información que permita conocer: **cuántas verificaciones se realizaron, dónde se realizaron, cuánto se recaudó y qué monto correspondió a cada Municipio.**

Cada Municipio deberá publicar anualmente:

- ingresos recibidos;
- gastos efectuados;
- obras realizadas;
- kilómetros de caminos intervenidos;
- calles reparadas;
- señalización instalada;
- equipamiento adquirido.

Los fondos deberán encontrarse identificados presupuestariamente mediante una **partida de afectación específica.**

XVI. FUNDAMENTO ECONÓMICO

La tarifa básica oficial vigente desde enero de 2026 asciende a **\$97.057,65 IVA incluido.**

A partir de ese valor, el volumen económico del sistema adquiere una dimensión que justifica una evaluación específica.

No corresponde, sin embargo, afirmar que toda verificación se realiza necesariamente al valor de la tarifa básica ni que el producto bruto de las tarifas constituye automáticamente un recurso municipal.

Por ello, el **Anexo Económico** que acompaña esta presentación utiliza escenarios de referencia y no reemplaza la información oficial que deberá proporcionar la Provincia.

El objetivo es determinar con precisión:

CUÁNTO GENERA EL SISTEMA.

CUÁNTO CUESTA PRESTARLO.

CUÁNTO PUEDE AHORRAR EL USUARIO.

CUÁNTO PUEDE DESTINARSE A LOS MUNICIPIOS.

Y QUÉ MONTO PUEDE AFECTARSE EXCLUSIVAMENTE A INFRAESTRUCTURA VIAL.

XVII. PETITORIO

Por todo lo expuesto, solicito a esa Honorable Cámara:

1. Tenga por reiterada y ampliada la presentación anterior.
2. Incorpore el presente documento y sus anexos como antecedente de análisis legislativo.
3. Remita la iniciativa a las Comisiones que resulten competentes, particularmente aquellas vinculadas con Transporte, Asuntos Municipales, Presupuesto y Hacienda y las demás que correspondan.

4. Solicite al Poder Ejecutivo Provincial la información económica, operativa y contractual indicada en la presente.
5. Requiera específicamente la documentación necesaria para reconstruir la situación actual de las concesiones, contratos, prórrogas, adjudicaciones, zonas y plantas de VTV.
6. Analice la posibilidad de establecer un régimen de descentralización y participación municipal en la prestación de la VTV.
7. Analice la incorporación del Grabado de Autopartes al esquema territorial propuesto.
8. Evalúe la creación de un régimen de afectación específica de los recursos municipales a caminos, calles, infraestructura vial y seguridad vial.
9. Analice mecanismos que permitan reducir el costo para el usuario y evitar traslados innecesarios para acceder al servicio.
10. Evalúe un sistema mediante el cual los Municipios puedan adherir al régimen mediante ordenanza y establecer, dentro del marco provincial, las condiciones tarifarias correspondientes.
11. Analice mecanismos destinados a favorecer la competencia entre prestadores habilitados y establecer límites razonables al canon o componente económico de los talleres habilitados.
12. Establezca mecanismos de transparencia y auditoría.
13. Analice un sistema de distribución que contemple las diferencias existentes entre los Municipios en materia de parque automotor, población, superficie y extensión de caminos rurales.
14. Promueva el análisis específico de la situación contractual de las concesiones existentes y determine, sobre la base de documentación oficial, las condiciones jurídicas necesarias para una transición ordenada.
15. Considere la realización de una instancia técnica de consulta con Municipios, organismos provinciales, especialistas, trabajadores y demás sectores involucrados.

XVIII. CONCLUSIÓN

La presente reiteración y ampliación pretende abrir una discusión institucional sobre la organización territorial, económica y administrativa de la VTV y del Grabado de Autopartes.

La cuestión no debe limitarse al valor que paga el usuario.

También corresponde analizar: **quién presta el servicio; quién controla; cuánto genera; cómo se distribuyen los recursos; cuánto cuesta cumplir la obligación según el lugar donde vive cada ciudadano; y qué retorno obtiene el territorio.**

La propuesta plantea que, bajo los estándares técnicos y controles correspondientes, una parte de los recursos pueda transformarse en una fuente identificable y permanente de financiamiento para:

**CAMINOS
CALLES
INFRAESTRUCTURA
SEGURIDAD VIAL**

Un principio esencial:

El ciudadano que vive en una localidad pequeña debe tener el mismo derecho efectivo a cumplir con sus obligaciones que quien reside en una ciudad con mayor infraestructura, sin que la distancia se transforme en un costo adicional impuesto por el propio sistema.

La descentralización debe acercar el servicio.

La municipalización debe generar retorno territorial.

La competencia debe contribuir a evitar costos innecesarios.

Y la afectación específica debe asegurar que los recursos regresen al lugar donde se necesitan: **a los caminos, las calles y la seguridad vial.**

La iniciativa no pretende sustituir el trabajo de los organismos técnicos ni anticipar decisiones sobre contratos cuya situación deba ser determinada.

Pretende que la Legislatura **abra formalmente ese proceso de análisis**, requiera la información necesaria al Poder Ejecutivo y estudie una transformación estructural del sistema.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO SE TENGA POR PRESENTADA LA PRESENTE REITERACIÓN Y AMPLIACIÓN, SE INCORPOREN SUS ANEXOS Y SE PROMUEVA SU ESTUDIO TÉCNICO Y LEGISLATIVO.

Proveer de conformidad,

SERÁ JUSTICIA.



IGNACIO ZAVALETA

Contacto: 2923 647466

Laguna Alsina, Distrito de Guaminí

Provincia de Buenos Aires