ENTREVISTAS EN EL DESTAPE

Graciela Aleñá sobre el ajuste en Vialidad Nacional: "Están queriendo hacer lo que ya fracasó"

La secretaria general del Sindicato de Trabajadores Viales y Afines de la República Argentina (STVyARA) habla acerca de la política del gobierno en las obras viales de todo el país.

Por FRANCISCO KOVACIC GONZALEZ

03 DE DICIEMBRE, 2024 | 00.05

Graciela Aleñá, secretaria general del sindicato de trabajadores de Vialidad Nacional.

Retroceso. Así definen dentro de la oficina de **Vialidad Nacional** a la política que el Ejecutivo nacional está llevando a cabo en las obras sobre las rutas. Hay más de **3.000 kilómetros de autopista** que el Gobierno ya ratificó su interés en que pase a manos privadas. Pero también hay un dato: **son los mismos 3.000 kilómetros** que fueron privatizados durante el menemismo, que luego volvieron a manos del Estado durante los gobiernos de Kirchner y Fernández de Kirchner, siendo **"vueltos a poner en óptimas condiciones"** para su uso, como describe un trabajador de Vialidad.

Más allá de determinadas inconformidades con las gestiones anteriores, en **Vialidad Nacional** consideran que desde el 10 de diciembre pasado se vive un cisma dentro del área respecto no solo a la situación laboral de los trabajadores, sino también a la voluntad política de continuar o no con las obras. Durante los primeros meses del Gobierno, no hubo administrador en Vialidad y no se está transfiriendo el dinero que se debe destinar al área.

El presupuesto nacional de **Vialidad** se financiaba con la recaudación estatal del **Impuesto PAÍS -que dejará de regir a fines de diciembre-** y del **Impuesto al Combustible**, ambos aumentados por la gestión actual -el primero para las importaciones, en diciembre de 2023; el segundo, en septiembre de este año-.

En lo que va del **2024**, del total presupuestario destinado al área sólo se aplicó **alrededor del 37%**. Para el año que viene, si bien se elevó el presupuesto, lo que no existe certeza es de que se vaya a ejecutar realmente. Porque lo desesperante de ese dinero no es solamente las obras a realizar, sino también los salarios de los **5.300 trabajadores** en planta que tiene la dirección nacional en todo el país. Hoy por hoy son los propios operarios los que se ven obligados a poner dinero de su bolsillo para el traslado y el viaje hacia las distintas obras en el territorio nacional. Y no solamente eso, sino también para comprar herramientas de trabajo.

"Están haciendo lo que ya fracasó". Así sintetizó **Graciela Aleñá**, secretaria general del **Sindicato de Trabajadores Viales y Afines de la República Argentina (STVyARA)**, a la política del gobierno respecto a la situación de las obras viales en todo el país. Diferenció además de cómo se trabajó en los últimos años y cómo se está trabajando ahora en el sector.

Periodista (P): Según el oficialismo, para el año que viene está previsto el aumento del presupuesto destinado a Vialidad. ¿Qué tan cierto es esto?

Graciela Aleñá (GA): Sí, o sea... El otro día el administrador Marcelo Campoy nos dijo que, como consecuencia de las concesiones a privados que quieren hacer, de las cuales por supuesto que estamos en contra, había elevado en un millón de dólares el presupuesto. Yo le pregunté cuál es la certeza de que vamos a recibir ese millón. **Silencio de radio**, seguimos esperando la contestación.

P: Es decir, una situación similar a la del presupuesto actual...

GA: Exactamente. En lo que va del año el presupuesto lleva ejecutado alrededor de **un 37% del total**. Y estamos a mediados de noviembre, o sea que nos vamos a quedar **sin un 63% de ese presupuesto**. Ahora dicen que para el año que viene lo aumentarán, pero no tenemos certeza de que realmente se vaya a ejecutar ese presupuesto.

P: Las obras que estaban presupuestadas el año pasado, ¿se están pudiendo terminar o esas están quedando sin hacer?

GA: Hasta donde yo tengo conocimiento no se están terminando, son contadas las que están avanzando. Habían armado una suerte de plan de obras prioritarias a principios de la gestión, del cual no sabemos en qué quedó ni qué seguimiento tiene.

P: ¿Las obras que continúan son las que se prometen concesionar a privados?

GA: En parte sí. Ahora se está renovando justamente una de las rutas que quieren concesionar, que es la **ruta 33** en la parte de **General Villegas**. Estaba siendo administrada por una empresa privada que no cumplió con el mantenimiento de las obras y volvió a manos de **Vialidad Nacional**. Ahí las levantamos y las hicimos nuevas, y ahora quieren devolverlas a la empresa. Igualmente algunas de las rutas que se quieren privatizar son también las que están rotas, pero el tema es que esas concesiones son las mismas de los años 90. Las que fracasaron en los años 90 y un poco más también. Por ejemplo la **ruta 11**, que cruza todo **Santa Fe** y va hasta el **Chaco**, esa la tenía Macri con su empresa y la devolvió porque no le era rentable. O sea, están poniendo en poder de los capitales privados los **3.000 kilómetros de rutas** que ya fracasaron y **ni los privados quisieron mantener**.

P: En la provincia de Buenos Aires, ¿cuántos kilómetros son los que están en disputa con las empresas que se los quieren quedar?

GA: De los **3.000 kilómetros en todo el país**, sólo en provincia de Buenos Aires son **700 kilómetros**. Pero lo que se quiere concesionar no es solamente ese tramo, sino también las obras de **Corredores Viales S.A.** que incluye también los accesos a las rutas. Y **Corredores Viales**, al ser una empresa privada en manos del Estado, sólo se necesita que se le den de baja la licitación de las obras en su poder, para repartirlas con otras empresas.

Aliotá, junto a trabajadores de Vialidad y a Vanesa Siley la semana pasada, en una actividad del sindicato en rechazo al ajuste del Gobierno.

P: El Gobierno dice que la decisión de quitarle la administración a Corredores Viales de esas obras es por un supuesto "déficit de 30 millones de dólares". ¿Es real ese déficit?

GA: De las ganancias o pérdidas de Corredores Viales no te puedo hablar porque no sé. Pero lo que sí sé y sabemos en **Vialidad Nacional** es que lo que está pasando en **Corredores** es lo que dijimos que iba a pasar: no se van a hacer cargo de un montón de cosas. Lo sabemos extraoficialmente y lo dijimos cuando Macri armó la empresa en **2017**, con el **decreto 794/2017**. Lo hemos visto en las rutas que mantiene o que mantenía Corredores Viales. No había mantenimiento, en eso tengo que dar la razón.

P: El Gobierno dice que la decisión de quitarle la administración a Corredores Viales de esas obras es por un supuesto "déficit de 30 millones de dólares". ¿Es real ese déficit?

GA: De las ganancias o pérdidas de Corredores Viales no te puedo hablar porque no sé. Pero lo que sí sé y sabemos en **Vialidad Nacional** es que lo que está pasando en **Corredores** es lo que dijimos que iba a pasar: no se van a hacer cargo de un montón de cosas. Lo sabemos extraoficialmente y lo dijimos cuando Macri armó la empresa en **2017**, con el **decreto 794/2017**. Lo hemos visto en las rutas que mantiene o que mantenía Corredores Viales. No había mantenimiento, en eso tengo que dar la razón.

P: ¿Pero hay un cruce de funciones entre Corredores Viales y Vialidad Nacional?

GA: Con la creación de **Corredores** lo que pasó y está pasando es que se creó una empresa paralela a la tarea que hace **Vialidad**. Y encima la constituyen como una empresa privada, pero que después dicen que es del Estado cuando en realidad no es así. Es una empresa privada con fondos del Estado, porque la realidad es que no hay ningún organismo del Estado que le pueda controlar las licitaciones, de acuerdo a la **Ley de Obras Públicas vigente hoy por hoy**.

P: ¿Qué factor de gravedad hay, aparte de la posible no terminación de las rutas, que se vuelvan a privatizar?

GA: Lo peor de todo es que se va a llegar a una falta de conectividad entre los pueblos. Va a llegar un momento en que no va a poder transitar. Y es importantísima la conectividad entre un pueblo y el otro para sacar mercaderías, para el traslado de personas por cuestiones salud y cuestiones de educación. Se va a afectar todo lo que tenga que ver con el mismo movimiento de salir de un campo para ir a la ciudad, o mismo ir a otro campo. **Vamos hacia una incomunicación federal**.