

REF. SITUACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. DESPIDOS Y PEDIDO SE DECLARE AL ORGANISMO EN EMERGENCIA VIAL; INALIENABLE Y ESTRATÉGICO PARA LA NACION ARGENTINA.

BUENOS AIRES, 14 de mayo 2024

SR. DIPUTADO DE LA NACIÓN ARGENTINA
Cro. Mario Roberto MANRIQUE
PRESENTE.

De mi mayor consideración:

Graciela ALEÑÁ, titular del DNI 11.383.560, en mi condición de Secretaria General del SINDICATO TRABAJADORES VIALES Y AFINES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, entidad sindical con la personería gremial 1317, organización representativa de los trabajadores viales nacionales que prestan servicio en la Dirección Nacional de Vialidad, constituyendo domicilio en nuestra sede social de la calle Solís 550, de la ciudad Autónoma de Buenos Aires y el electrónico stv@sindicatoviales.org.ar, por ante esa Honorable Cámara me presento a los fines de solicitar una urgente intervención atento la delicada situación que está viviendo nuestra Repartición conjuntamente con sus trabajadoras y trabajadores, lo que seguro no escapará a las y los señores legisladores.

El presente pedido pretende demostrar la necesidad de que se declare, por un lado, la Emergencia Vial y por otro lado que VIALIDAD NACIONAL sea un Organismo Inalienable y Estratégico para la Nación Argentina, de acuerdo con los objetivos básicos que dieron origen a su creación y evitar así decisiones políticas que han impactado e impactan negativamente deteriorando la red caminera y poniendo en peligro a la ciudadanía.

RESEÑA HISTÓRICA:

La Ley 16.658 dictada en octubre de 1932 estableció que, la hasta entonces Dirección General de Vialidad se constituiría en una institución regida por la presente ley y que denominaría DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, teniendo como objetivo primordial el de estudiar las necesidades viales del país proyectando la red a construirse.

Para ello debía tener, en especial consideración, la construcción de las vías radiales a puertos, a las estaciones ferroviarias, que unan las provincias y territorios nacionales, a los de acceso a los países limítrofes y a los que intercomuniquen a las ciudades importantes y centros de producción coordinando, en lo posible, los transportes carreteros con los fluviales, marítimos y aéreos. A su vez, ordenó la instrucción de un sistema de ayuda federal a las provincias destinada a la construcción de caminos, de acuerdo con las condiciones que establece la ley.

En el año 1958 la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) eleva al Poder Ejecutivo Nacional el proyecto de la LEY NACIONAL DE VIALIDAD, cuya actualización se encomendará a la misma por el artículo 2º del Decreto Ley N° 22.297/56 considerando que la



ley proyectada concuerda con las directivas del Gobierno provisional ya que con la misma actualiza la Ley 11.658 y se conserva su espíritu, introduciéndose las reformas necesarias para reemprender e intensificar la obra caminera en la medida adecuada a las exigencias de la economía nacional, que necesita con urgencia de vías de transporte fácil y Económico.

Atento a ello, se dicta el Decreto Ley 505 de 1958 indicando como objetivos primordiales: “...el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias. El actual sistema troncal de caminos nacionales será reestructurado, teniendo especialmente en cuenta, a los que unen las provincias y capitales entre sí, las ciudades importantes, los principales puertos navales y aéreos, las grandes zonas de producción y de consumo, los de vinculación internacional y los de enlace entre rutas troncales... ”. (art. 2º).

El citado Decreto establece que: “...La Dirección Nacional de Vialidad constituirá una entidad autárquica de derecho público, con personalidad para actuar privada y públicamente conforme a las disposiciones del presente decreto ley...”. (Art. 1º). Y en su artículo 11: “...Créase un fondo nacional de vialidad destinado al estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas...”, el que surgía de aplicar el “...0.05 pesos moneda nacional por litro de nafta y de 15% al valor sobre el precio de venta por mayo que corresponda por kilogramo, a los aceites y lubricantes de motores a Explosión...”.

A su vez, ratificando el carácter federal de la norma, se crea el Consejo Vial Federal, constituido por el presidente, directores e ingeniero jefe de la DNV y los presidentes de los organismos viales provinciales, o sus representantes, para estudiar coordinar la obra vial del país y considerar y proponer soluciones a los problemas de interés común.

En el año 1966, es dictada la Ley 16.920 la cual indica: “...a los fines de asegurar una administración eficiente y dinámica, el gobierno y administración de la DNV estará a cargo de un Administrador General el cual será designado por el PEN y ejercerá todas las funciones y facultades que el Decreto-Ley 505 ratificado por la Ley 14.467 y decreto reglamentario, derogando las disposiciones que se opongan a dicha ley...”.

En 1990 se eliminaron esos fondos específicos para los caminos, mediante el dictado de la Ley de Emergencia Económica 23697, **anulando así la autarquía** con la que contaba y se pasó a recibir fondos indicados en el Presupuesto General de la Nación, tornándose en esa época escaso y la mayoría de los caminos no pudieron ser atendidos, provocando un deterioro importante de la red.

Pero parece que no alcanzó con ese ensañamiento contra Vialidad Nacional y durante el gobierno de Fernando De La Rúa, de la mano de Bastos y Cavallo deciden convertir a Vialidad Nacional en un ente residual, pretendiendo liquidarla.

Luego de la lucha de las y los trabajadores se logró la intervención del Congreso Nacional (Graciela Camaño y José Luis Gioja) y en agosto del mismo año se revirtió la medida, a través de un Acta firmada por nuestra Organización y los ministerios correspondientes, dando lugar al dictado del Decreto 802/01 mediante el cual se estableció el Plan de Infraestructura Económica y Social (SISVIAL), creando tasas sobre el Gas Oil; Diesel Oil y Kerosene de \$ 0.05 y \$ 0.03 respectivamente.

Conforme las políticas públicas de crecimiento y desarrollo que comienzan a dictarse e implementarse en el país, a partir del año 2003 el gobierno realizó una fuerte inversión en obras de infraestructura que ha permitido construir 1.300 km de nuevas carreteras, pavimentar 4.100 km de rutas nacionales y cubrir con obras de mantenimiento la totalidad de la red vial nacional.

Estas inversiones produjeron un crecimiento del 130% de la red vial argentina, hecho que se vio reflejado en la mejora de las condiciones de servicio que brindamos a los usuarios de la red vial nacional con su consecuente incremento de tránsito.

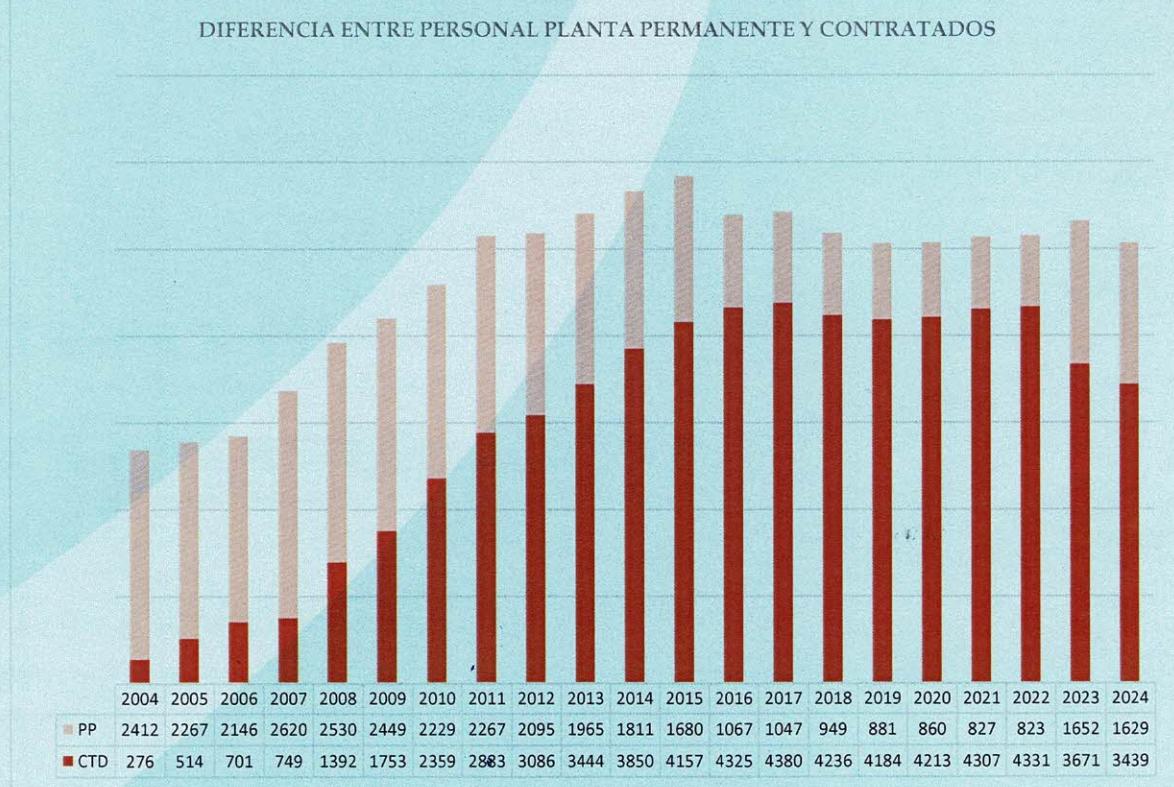
Lamentablemente esto fue interrumpido, y se implementó un esquema “equivocado” de administración que se intentó aplicar entre los años 2016 a 2019 en el cual se priorizó la desinversión estatal a la espera de una fuerte inversión privada (PPP) que no fue y quizás la mayor pérdida de personal capacitado y con experiencia para transferir que poseía la repartición mediante la implementación de dudosos retiros “voluntarios”, el despido sin causa de más de 50 trabajadores, la persecución y apartamiento de profesionales y técnicos probos y el cierre de las 5 escuelas viales.

Durante el gobierno anterior se recuperaron varias de las funciones perdidas, se pusieron en condiciones los campamentos, balanzas y distritos, se terminaron las obras paralizadas en diciembre del 2015, se pagó la deuda que existía con las empresas y se compraron los equipos necesarios para el mantenimiento, etc., inclusive pudimos concretar el objetivo de reincorporar a las y los compañeros despedidos durante el macrismo.

DOTACION ACTUAL DNV

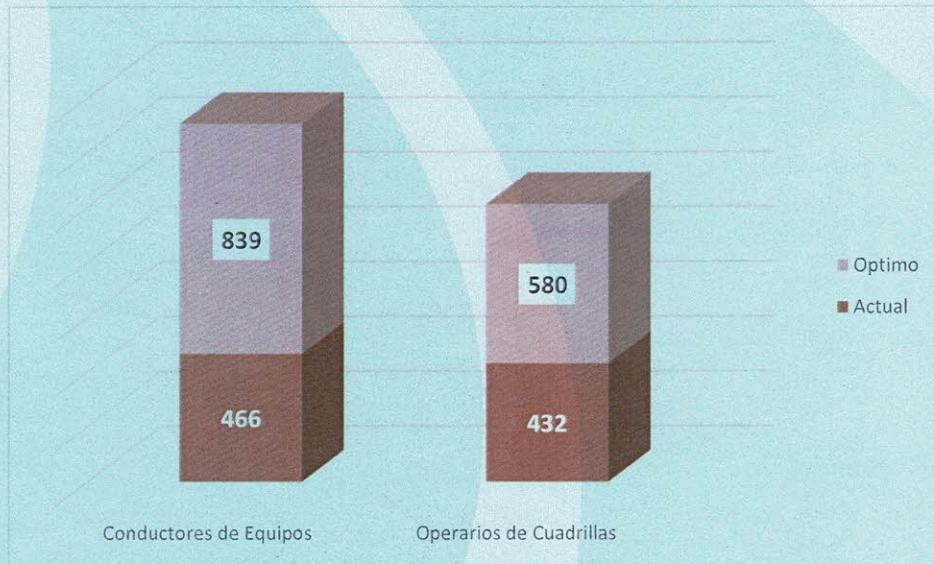
Solo a los fines de mencionar resulta necesario resaltar que a pesar de haber llevado adelante el pase a planta de 1023 trabajadores durante el año 2023, existe aún una penosa diferencia entre los trabajadores de Planta Permanente que a la fecha representa el 31.04%, sobre el total de la planta, y quienes siguen con Contratos por Tiempo Determinado, destacando que la efectivización de estos últimos no significa ninguna diferencia en los montos de sus salarios, ya que están equiparados convencionalmente lo que no inferiría ningún costo extra para el estado.

DIFERENCIA ENTRE PERSONAL PLANTA PERMANENTE Y CONTRATADOS



PERSONAL DE MANTENIMIENTO/CONSERVACIÓN

La dotación óptima para estas tareas es de 9 maquinistas y 5 operarios cada 200 km., en la actualidad contamos con un total de 898 para la atención de casi 30 mil km de red, como se desprende del cuadro que sigue, distante está poder cumplir con la dotación óptima de trabajadores.



A la fecha y por exclusiva decisión del gobierno nacional se produjeron despidos en nuestra repartición, en lugar de sostener a sus trabajadores y ampliarlo para dar un servicio de excelencia, sin ningún tipo de motivo por parte del gobierno nacional, ignorando claramente lo estratégico de la existencia de Vialidad Nacional, violando toda la legislación vigente.

DESFINANCIAMIENTO DEL ORGANISMO:

A lo antes manifestado debe sumarse el “**desfinanciamiento al que estamos expuestos**”, hoy los distritos jurisdiccionales que se encuentran en cada provincia de nuestro país ven sus obligaciones imposibles de cumplir.

El hecho de no haberse aprobado el presupuesto 2024, donde Vialidad solicitó la suma de \$ 730.531.782.308, quedando vigente por el Gobierno Nacional el mismo monto que el año 2023 de \$ 475.875.439.067, implica una reducción del 35%, comprometiendo seriamente la operatividad del Organismo y poniendo en una situación angustiante presupuestaria y financieramente al mismo. Esto produjo una drástica reducción de la remisión de fondos vinculadas a prácticamente todas las partidas presupuestarias, como se verá más adelante.

Las áreas pertinentes opinan que al mes de junio estaría ejecutado la totalidad del presupuesto incluyendo el monto correspondiente al inciso 1 haberes del Personal.

Es importante tener en claro las Fuentes de Financiamiento del Organismo, para tener en claro el desfinanciamiento que está sufriendo nuestra Repartición, generado por la reducción en la remisión de fondos, como surge de los cuadros que figuran en el **ANEXO I**, que forma parte de la presente.

Esta Organización entiende que, a lo solicitado el Organismo se deberá considerar, considerando el estado actual de las rutas la suma de \$ 7.000.000.000 para los próximos 7 meses para la provisión de asfalto caliente a lo que tenemos entendido que solicitó Vialidad Nacional \$ 3.000.000.000 mensuales para funcionar en la parte operativa; combustible y pago de servicios hasta fin del año 2024, ver **ANEXO I-A**.

Lo dicho en la presente y la documentación que se adjunta solo genera preocupación y zozobra a quienes integramos la DNV, no solo por la limitación operativa que vivimos que sin dudas provoca una reacción de los lugareños en contra de nuestros trabajadores, sino también por el retraso del pago de adicionales de quienes realizan las tareas de mantenimiento a los que recién les están abonando los viáticos de diciembre 2023, situación que torna desesperante tener que dejar a la familia casi sin dinero y tampoco tener ellos la posibilidad de subsistir alejados durante días de su hogar.

Y a su vez, por, las instrucciones recibidas desde el ministerio de economía, se produjo la reducción y/o limitación de lo siguiente:

- Limitación de la limpieza y Vigilancia, revisión de las cláusulas contractuales con el objeto de reducir dichos servicios contratados al mínimo imprescindible.
- Solo para estrictas excepciones se limitan, Pasajes, telefonía, compras de repuestos y reparaciones y suministros de combustibles.
- Racionalización viáticos, operatividad zonal, horas extras y consumo combustible.
- Restricción utilización fondo rotatorio y caja chica-
- No está demás decir el impacto que esto tendría en la actividad vial.

SITUACION OBRA PÚBLICA

Por otra parte, no es un tema menor que de un total de 268 obras en condiciones de ejecutar están paralizadas o neutralizadas 157, representando el 60%.

Mientras que en los últimos dos (2) meses de las 89 que potencialmente están en ejecución, sólo se certificaron 63.

Sólo a título de comparación en octubre del año 2023 certificaron 190 obras por \$ 26.000 millones, mientras que en marzo 2024 certificaron 62 obras por \$ 7.600 millones.

No está demás aclarar que esto traerá aparejado no solo el deterioro de lo ya construido, sino innumerables juicios por cifras siderales, que deberá pagar el estado además de la inversión ya realizada un disparate que todo lo que hace es que demos pasos para atrás y que no importen los fondos públicos.

Destacando a su vez, que a la fecha Vialidad Nacional está adeudando a las empresas alrededor de 85.000 millones de pesos.

SITUACIONES CRÍTICAS POR LA FALTA DE FINANCIAMIENTO

El gobierno nacional debería considerar que, al neutralizarse y/o paralizarse la obra pública, como la imposibilidad de realizar el mantenimiento/conservación como consecuencia del desfinanciamiento y desinversión se corre el riesgo de que se produzcan deterioros y variados inconvenientes en la transitabilidad de los usuarios del camino, como ser el transporte de



productos regionales, mercadería, combustible, transporte de pasajeros, ambulancias, bomberos, turismo. Un tema no menor, es el mantenimiento de los puentes internacionales y pasos sobre los cuales el cuidado debe ser permanente.

Claro está que todo lo expuesto produce un impacto en la actividad vial, que en definitiva no se podrá dar cumplimiento a las tareas de mantenimiento de rutina para preservar las mejores condiciones de circulación posible, tampoco corte de pastos; reposición de señales verticales; de barandas; limpieza de alcantarillas y causes. Control de Pesos y Dimensiones para evitar el exceso de cargas, perjudiciales para la seguridad y la durabilidad de las carreteras. Evaluación de Estado de Pavimento, permite anualmente llevar registro de la evolución y/o desgaste de las rutas a fin de programar trabajos de mantenimiento y refuerzo de estructura.

Auscultación de Puentes: para llevar registros de la evolución/desgaste de los puentes los de las provincias y los internacionales. Debiendo intervenir en casos de emergencia con la colocación de los puentes Bailey, como sucedió recientemente en Santa Fe. **Censos de Tránsito:** se realizan campañas programadas para establecer la evolución del tránsito sobre las vías terrestres.

Las citadas son algunas de las tareas que hay que llevar adelante a las que debe incluirse las detalladas en el **ANEXO II**.

1. TAREAS DE MANTENIMIENTO INVERNAL EN LA PATAGONIA

Además de las Tareas de emergencia generalmente producidas por cuestiones climáticas, como consecuencias, de derrumbes; aludes; inundaciones; accidentes, etc., para lo cual sin horario normal las y los trabajadores deben limpiar el camino todo a fin de asegurar la libre transitabilidad y la seguridad vial, cada invierno las rutas nacionales y los pasos fronterizos de determinadas zonas se ven afectadas por las nevadas intensas y las bajas temperaturas propias de la temporada, generando condiciones de humedad, hielo, etc. Para ello, la DNV, despliega el “MANTENIMIENTO INVERNAL”, el que consiste principalmente en la disposición de personal y maquinaria en distintos puntos del país para efectuar permanentes verificaciones de los tramos, emisión de partes diarios de situación, esparcido de sal y solución salina en calzadas con hielo y nieve y el retiro de la nieve sobre la ruta, garantizando la transitabilidad, ver detalle en **ANEXO III**.

2. PUENTES Y TUNELES

Un tema no menor es la situación de los puentes, debiendo encararse a corto y mediano plazo relevamiento, y mantenimiento de los mismos, solo a modo de ejemplo desarrollamos en el **ANEXO III-A**, lo sucedido y futuro del Puente Santo Tomé Santa Fe, teniendo en claro que la falta de controles ocasionará un colapso en algunos de ellos, donde se detalla lo sucedido y la importancia que tiene Vialidad ante situaciones de extrema emergencia.

3. CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES

El control de pesos y dimensiones en la DNV, implica el desarrollo de las tareas y funciones de 412 Agentes, entre los 310 que se dedican enteramente a los controles, 86 son los que trabajan en el otorgamiento de los permisos de tránsito y 26 quienes intervienen en las reparaciones, calibraciones y homologaciones legales de los mismos.

Estos puestos de control tienen por objetivo preservar la vida útil del paquete estructural de las rutas nacionales y de las obras de arte mayores y menores de la red vial nacional, a través de la fiscalización de los pesos y medidas establecidos por la Ley de tránsito N° 24.449, sus Decretos reglamentarios y modificatorios.

Teniendo en cuenta que también forma parte de las situaciones críticas del organismo, el detalle se desarrolla en el **ANEXO III-B**.

En definitiva, las carreteras son la columna vertebral para el desarrollo y bienestar de un país, la ausencia de Obra Pública y el Mantenimiento de la misma afecta la calidad de vida de las personas y la economía en general.

La ausencia de Vialidad Nacional, ente rector del camino, por todos los motivos expuestos traerá como resultado que se produzca la desintegración de la Red Nacional de Caminos, produciendo una pérdida millonaria de todo lo invertido en la misma y se estaría obviando la importancia estratégica y esencial de la DNV.

4. SEÑALAMIENTO

El señalamiento horizontal y vertical en carreteras y autopistas desempeña un papel crucial en la seguridad, la eficiencia y la comodidad del tráfico, mejorando la experiencia de conducción y reduciendo los riesgos de accidentes viales, cumplimentando lo dispuesto en la Ley Nacional 24449 su Decreto Reglamentario 779/1995. Como **ANEXO III-C**, se adjunta detalle y funciones del señalamiento.

5. TAREAS DE EMERGENCIA

Estas tareas son de suma importancia y son ocasionadas imprevistamente por cuestiones climáticas y/o situaciones de accidentes y otros. En lo que va del corriente año se cubrieron situaciones en las Provincias de La Rioja; Misiones; Jujuy y San Juan por lluvias, derrumbes y/o corte total de calzada, en el **ANEXO III-D**, se verá claramente la necesidad de contar con el presupuesto a tal efecto.

IMPACTO DEL DESFINANCIAMIENTO

Las carreteras son la columna vertebral para el desarrollo y bienestar de un país, la ausencia de la obra pública y el mantenimiento de la misma afecta la calidad de vida de las personas y de la economía en general.

La ausencia de Vialidad Nacional por todos los motivos expuestos traerá como resultado que se produzca la desintegración de la Red Nacional de Caminos, produciendo una pérdida millonaria de todo lo invertido en la misma y se estaría obviando de la importancia estratégica y esencial de la DNV.

TAREAS CORTO / MEDIANO PLAZO - NUEVA MATRIZ VIAL

VIALIDAD NACIONAL es un Organismo clave para lo cual deberá encargarse a corto plazo las tareas que indicamos a continuación, las que sin duda deberían ser la base de los fundamentos para la aprobación de la presente. Ver **ANEXO IV** (Síntesis y definiciones).

- *Implementación de un plan que permita una ampliación de la red vial, duplicando calzadas existentes o construcción de autovías o autopistas por trazas nuevas o variantes. Debiendo*

en forma urgente proceder al mejoramiento de la red vial, realizando repavimentaciones, pavimentación de banquinas y terceros carriles para sobre paso e inclusive el ensanche de obras de arte de ser necesario.

- *Pavimentación de obras nuevas, incluyendo construcción de obra básica y pavimentación de calzadas naturales.*
- *Rehabilitación y mantenimiento de la red vial, gestionar la conservación de la red tomando en cuenta el estado real de la calzada y el tránsito que utiliza la misma y definir los diferentes sistemas de gestión que realiza el organismo.*
- *Intervenciones necesarias de la red, ejecutando repavimentaciones, obras de seguridad vial, conservación de rutina, construcción nuevos puentes sobre el río Paraná Chaco-Corrientes y Santa fe-Paraná, adecuar los túneles Caracoles y Cristo Redentor.*
- *Refuerzo del control de cargas y su equipamiento, introduciendo tecnología de última generación, en todas las rutas nacionales, llevan a cabo una acción coordinada con las provincias y las fuerzas de seguridad.*
- *Mejoramiento de la gestión de mantenimiento invernal en la Patagonia y pasos cordilleranos, asegurando la capacidad operativa con la que cuenta y necesidad de mano de obra.*
- *Repavimentación de unos 4.000 km por año durante 2 años, para luego proceder a mantener unos 3000 km/año.*
- *Actualización de los procesos a fin de minimizar tiempos administrativos, descentralizando todo lo posible con controles por resultados.*
- *Coordinación de un nuevo Plan Estratégico de Obras Viales, con una clara política de estado a corto – mediano y largo plazo, del que deben participar todos los actores, políticos; empresarios; actores sociales y la organización gremial. El plan debe tener una visión considerando la multimodalidad del transporte con un concepto verdaderamente federal.*
- *Activación de la utilización del equipamiento vial para el relevamiento y estado de las rutas.*
- *Mejoramiento de la gestión de mantenimiento invernal en la Patagonia y Pasos Cordilleranos y todos los sistemas de emergencia.*
- *Generación de unidades de gestión con autonomía y presupuesto específico para atender el mantenimiento de todos los pasos fronterizos.*

En definitiva, la paralización de las tareas hace que, los ciudadanos carezcan de la seguridad que debe brindar el camino; la distribución de la producción de las economías regionales y lo que es aún peor la posibilidad de accidentes por no poder cumplir con las tareas

de bacheo, señalamiento, control de cargas, corte de pasto, iluminación, etc., además de la necesidad de contar con una nueva matriz vial a largo plazo.

Como **ANEXO V** se adjunta: mapa con ubicación campamentos campamentos; Sistemas de Gestión; Distribución Red; Balanzas – Control de Pesos y Dimensiones.

PETITORIO

Por todo lo expuesto es que solicitamos de parte del compañero Diputado su intervención a los fines de que:

1. *Se declare la EMERGENCIA VIAL;*
2. *Se declare a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD como ente INALIENABLE y ESTRATÉGICO para el Estado Nacional;*
3. *Se REINCORPORE a las y los trabajadores despedidos sin causa;*
4. *Se redistribuyan los montos necesarios para el funcionamiento del Organismo, a través del IMPUESTO PAÍS; SISVIAL y el TESORO NACIONAL;*
5. *Se REHABILITE la obra pública;*
6. *Se GIREN LOS FONDOS necesarios para el mantenimiento urgente de las rutas y el pago de los adicionales de los trabajadores;*
7. *Se finalice con el pase a planta permanente iniciado en la gestión anterior, destacando que esto no significa una erogación mayor ya que nuestros trabajadores contratados están equiparados a las categorías establecidas en nuestro CCT 827/06 "E".*

Sin otro particular, y agradeciendo desde ya su compromiso para con los trabajadores, lo saludo muy atentamente.

NOTA N° **7175**

Adj. Carpeta conteniendo Anexos citados en la presente.

ANA MARÍA GRACIELA ALERIA
SECRETARIA GENERAL
SINDICATO TRABAJADORES VIALES Y
AFINES DE LA REPUBLICA ARGENTINA