

EX-2024-120165176-APN-DNV#MEC

RED NACIONAL DE CONCESIONES. S/RECHAZO. URGENTE PEDIDO DE INFORMES.

BUENOS AIRES, 31 de octubre 2024

A LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

La que suscribe Graciela ALENÁ, Secretaria General del SINDICATO TRABAJADORES VIALES Y AFINES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, en adelante el "STVyAR.A.", con Personería Gremial 1317, domicilio en la calle Solís 550 de CABA, en el que debe considerarse mantenido el especial y el electrónico en el correo sindicatoviales@org.ar, se dirige al señor **ADMINISTRADOR GENERAL**, con la finalidad de venir a expresar nuestra preocupación y rechazo con relación al nuevo plan y/o proyecto de privatización y concesión de parte de la Red Nacional de Caminos de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.

Seguramente cada uno de nosotros apoyamos proyectos políticos diferentes, pero me parece importante aclarar que, ante todo, somos argentinos y viales con la esperanza y la ilusión de tener una Argentina desarrollada con una Vialidad Nacional lo suficientemente potente y fortalecida para dar la conectividad vial que todos y cada uno de los argentinos merecemos, tal como lo hemos conversado en las reuniones mantenidas.

Dicen que los pueblos que no conocen su historia están destinados a repetirla y **nuestra historia en materia de privatizaciones de rutas nacionales es un mar de desilusiones**, llena de fracasos, frustraciones, de dilapidación de recursos públicos y lo que es aún peor de muertes.

Desde la implementación del plan de privatizaciones y concesiones de rutas por peaje iniciados en la década de los 90s, no hay registros de contratos de concesiones logrados y/o al menos ejecutados y terminados conforme a las previsiones de los pliegos con los cuales se licitaron. **HECHOS Y DATOS QUE MATAN CUALQUIER RELATO.**



En todos los casos, ya desde el inicio de la ejecución, dichos contratos fueron **modificados en perjuicio de los intereses de los usuarios**, en una porción de ellos debido a la indiscutible mala gestión empresarial y otra porción debido al optimismo desmedido y/o al enorme cinismo de los funcionarios públicos y políticos que con la ambición de trascender políticamente además de otras cosas como concretar el negocio y negociados, implementaron los distintos procesos de privatizaciones, sin tener en cuenta la tipicidad de la geografía física, económica y social del territorio, en especial sin considerar típica inestabilidad de la economía argentina, que hace inviable transpolar modelos extranjeros y mucho menos celebrar contratos de mediano y largo plazo. **HECHOS Y DATOS QUE MATAN CUALQUIER RELATO.**

Los hechos pasados nos enseñan que, esas concesiones fracasaron, tanto los corredores viales, como las autopistas de acceso de la Ciudad de Buenos Aires; en cada una de las gestiones, en principio por partir de premisas falsas elevando el tránsito de determinadas rutas para hacer que las empresas intervengan determinadas rutas para que posteriormente hubiera que resarcir a las empresas por estar bastante alejado ese número de la realidad diaria, de igual manera fracaso la iniciativa privada y fue por demás costosa e híper escandalosa la experiencia PPP en el ciclo macrista. **HECHOS Y DATOS QUE MATAN CUALQUIER RELATO.**

En todos estos casos fue necesaria la intervención estatal, ya sea para subsidiar las tarifas, cuyos peajes acordados en dólares eran impagables para los usuarios; ya sea mediante la limitación de las obras que debía realizar la empresa concesionaria; ya sea interviniendo la propia empresa concesionaria para asegurar una gestión que cumpla con los servicios mínimos al usuario, y/o rescindiendo el contrato, y **rescatando las rutas para ser administradas por alguna entidad nacional** (en estado deplorable), como lo son la propia DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y/o Corredores Viales SA. **HECHOS Y DATOS QUE MATAN CUALQUIER RELATO.**

Todo ello, además genero miles de centenares de disputas, que tramitaron y aun tramitan en los estrados en **Tribunales Arbitrales y Judiciales** con sede en país y en países extranjeros, que dieron como resultados, astronómicas sumas que el Estado Nacional debió y/o aún debe pagar con origen de laudos y sentencias condenatorias, y en honorarios de abogados. **HECHOS Y DATOS QUE MATAN CUALQUIER RELATO.**

[Firma manuscrita]

En algún momento podríamos estar dispuestos a convivir con las concesiones, pero es claro que este aun no es el tiempo económico oportuno para llevar adelante y mucho menos para ejecutar un plan ganador. Solo pedimos que, a diferencia de otras autoridades, no se amplie la red a concesionar a los efectos de NO TROPEZAR CON LA MISMA PIEDRA.

A partir de lo dicho, y **ante algunas versiones de quienes estarían armando este proyecto del nuevo plan de concesiones**, algunos serían los mismos que ya formaron parte de ese fracaso, junto con los Ubertis, a los Lopez, a los Dietrichs, a los Iguaceles, **en definitiva, formaron parte de TODO EL DESASTRE** ocurrido en materia de concesiones viales en toda la historia del país.

Eta en la cual se **había determinado junto a consultoras y contratistas** cuales eran los tramos de caminos a concesionar y que presupuestos oficiales publicitar, etc., en definitiva lo decidieron antes como se estaría decidiendo ahora, **ninguneando el esfuerzo, sudor y el poder de nuestros trabajadores viales**, los cuales tengo el honor de representar, y así pretenden ahora entregar un total de 8.647,46 km a las empresas concesionarias, tramos de caminos cuya conservación y mantenimiento es y fue siempre realizada por los verdaderos trabajadores viales, y administrada por nuestros Distritos Jurisdiccionales.

Estos **distritos que, durante las distintas gestiones, años de esfuerzo y sacrificio se han armado con los equipos necesarios, con los profesionales y técnicos capacitados y formados con la experiencia suficiente, así como han construido fabulosos campamentos viales, con la adquisición de equipos necesarios para el cumplimiento de tal fin** (ya invertido por el estado) con la única finalidad de garantizar un mantenimiento y conservación a la altura de la necesidad de nuestros ciudadanos.

Nos interesa poner en su conocimiento que el costo del kilómetro de mantenimiento y conservación realizada por administración, hecho por nuestros trabajadores viales, cuesta muchísimo menos de lo que cuesta hacerlo mediante un contrato de concesión y/o manos privadas. HECHOS Y DATOS MATA CUALQUIER RELATO.



Tampoco se aclara como se van a conservar y mantener los kilómetros que quedarían en el ámbito de la Repartición, si van a existir los fondos que “hoy no están”, y si se va a respetar las funciones y continuidad de todos los trabajadores.

Es por todo lo expuesto que solicito se deje sin efecto el proyecto en cuestión, a fin de llevar tranquilidad a los trabajadores y usuarios del camino y a cada uno de los pueblos que necesitan de la conectividad de nuestra querida VIALIDAD NACIONAL.

Asimismo, ante la gravedad de desfinanciamiento que está sufriendo nuestra Repartición durante el corriente año, nos preocupa no tener certeza con relación al próximo presupuesto, más allá de los números que figuran en el proyecto teniendo en cuenta la necesidad de contar con el mismo para realizar la conservación, tal lo conversado oportunamente y que necesitamos una respuesta al respecto.

Es por todo lo expuesto que le pedimos nos escuche, tenemos en claro que, su fracaso seria también nuestro fracaso, tenga usted en claro que a nuestra organización y a quienes represento, solo nos lleva el interés de defender a nuestra querida Vialidad Nacional y la continuidad laboral de nuestros trabajadores.

Sin otro particular y a la espera de una respuesta favorable y urgente, lo saludo atte.

NOTA N° 7272

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