



Ley para recuperar Vialidad Nacional, terminar con Corredores Viales S.A. y poner fin al pago de peajes por parte del pueblo trabajador.

Artículo 1º-Deróguense los Decretos n° 794/2017 y 223/2018 dictados por el Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 2º-Deróguese el Artículo 5 de la Ley 17.520 y la ley 23.696.

Artículo 3º- Procédase a la disolución y liquidación de la Empresa Corredores Viales S.A. creada por Decreto 794/2017, la cual estará a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad y deberá regirse por lo normado en la Ley 19.550.

Artículo 4º-Deróguese los Decretos 659/2019, 779/2020 y 1036/2020 dictados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 5º- Restitúyase a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) la posesión y control de todos los corredores viales que se desprenden de las medidas mencionadas previamente. A la toma de posesión de los corredores viales, dicha Dirección deberá realizar las correspondientes auditorias y relevamiento del estado de los mismos, de sus bienes, controlar, verificar y confrontar el cumplimiento de los contratos de concesión oportunamente establecidos debiendo documentarlo en un informe que será de dominio público y obligar a resarcirlos.

Artículo 6.-Queda anulado el sistema de cobro de peajes o tarifas como fuente de financiamiento de la construcción, conservación y explotación de obras de infraestructura vial para los corredores previstos en la presente medida y para todo aquel que se encuentre bajo la órbita de la DNV. Las mismas se financian con los recursos específicos y/o extraordinarios que se dispongan en el presupuesto anual nacional. Quedarán exceptuados de la presente medida aquellas cargas internacionales en tránsito, así como aquellas que tengan como destino el exterior del país, las cuales deberán tributar el pago de peaje por la utilización de los distintos corredores viales.

Artículo 7º.-Restitúyase el derecho a la libre circulación por las rutas nacionales comprendidas en la presente medida, así como para todas aquellas que no se encuentren bajo el sistema de concesiones, con carácter gratuito por parte de sus habitantes nacionales, extranjeros o visitantes temporarios. El mismo se hará efectivo a partir del primer día hábil siguiente a la publicación en el Boletín Oficial de la presente.

Artículo 8: La Dirección Nacional de Vialidad es la autoridad administrativa que administra los fondos públicos destinados a la construcción y mantenimiento de los corredores viales. Dichos fondos provendrán del presupuesto nacional a partir de la recaudación impositiva con destino específico a la construcción o mantenimiento de la infraestructura vial nacional, o los que la mencionada ley determine, quedando expresamente establecido la prohibición de cobro de cualquier forma de tarifa o peaje.

Artículo 9: La Dirección Nacional de Vialidad es la autoridad que administra los fondos públicos destinados a la construcción y mantenimiento de los corredores viales. Dichos fondos provendrán del presupuesto nacional, de la recaudación impositiva con destino específico a la construcción o mantenimiento de la infraestructura vial nacional (Impuesto a los Combustibles; Impuesto a los Lubricantes; Impuesto a las Cubiertas mayores y menores; Fondo Nacional de Autopistas -vehículos 0km.- y peajes específicos), y de los



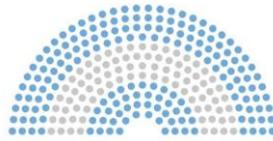
que la mencionada ley determine, quedando expresamente establecida la prohibición de cobro de cualquier forma de tarifa o peaje.

Artículo 10.- Asignase partidas presupuestarias extraordinarias a la Dirección Nacional de Vialidad a fin de proceder a la remodelación, adecuación y puesta en valor de campamentos, sub campamentos, puestos de control de pesos y dimensiones y talleres, así como la adquisición de equipos y recuperación de las Escuelas de formación propias de la DNV.

Artículo 11: La Dirección de Vialidad toma a su cargo la totalidad de los trabajadores cualquier fuera la modalidad de su relación laboral, planta permanente, contratados o cuentapropistas, que acrediten haber prestado servicio por lo menos hasta un año antes de la finalización de la concesión en las empresas indicadas en el artículo 1°. Dicho pase se realizará a su planta permanente, respetando o mejorando las condiciones laborales que tenía al momento de producirse su transferencia a fin de igualarlo a las condiciones de sus pares en la mencionada dirección.

Artículo 12: Sobre la Administración de la Dirección Nacional de Vialidad. Derógase la Ley 16.920 de 1966 y sustitúyase el artículo 4 del Capítulo II del Decreto Ley 505/58 por la siguiente “Artículo 4: La Administración de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) estará a cargo de un Directorio que permita generar un plan estratégico federal, poniéndola bajo control, gestión y administración de trabajadores y usuarios. El Directorio estará compuesto por representantes del sector de trabajadoras y trabajadores en el ámbito de la DNV, los usuarios, el presidente del Consejo Vial Federal y representantes del Poder Ejecutivo Nacional. Los representantes del Poder Ejecutivo Nacional deberán representar a las diversas regiones que componen el país”.

Artículo 13: De forma.



DIPUTADOS ARGENTINA

FUNDAMENTOS

Llevamos transcurridos 32 años desde la sanción de la ley 23.696 en 1989 por parte del gobierno peronista Carlos Menem. Ley de entrega, saqueo y liquidación de nuestro patrimonio nacional, de la mano de sus ministros de Obras y Servicios Públicos, Roberto Dromi y de Economía, Domingo Cavallo. Ley denominada de “reforma del estado” mediante la cual se privatizó a precio vil todas las empresas del Estado, entre ellas Vialidad Nacional.

Dicha reforma fue impuesta por las exigencias de los organismos financieros internacionales y el FMI que requerían el pago de deudas del Estado mediante lo que entonces se conoció como la “venta de las joyas de la abuela”. Las empresas de servicios públicos como los ferrocarriles, la telefonía, aerolíneas, agua, gas, electricidad, correo, las empresas de energía como YPF o YCF, entre otras, fueron vendidas a precios irrisorios. Empresas multinacionales se hicieron de nuestro país sin otro interés que la ganancia capitalista, aumentando el precio de las tarifas, sin cumplir compromisos de inversión ni cuidados ambientales. En el rubro de transporte se liquidó nuestro sistema ferroviario dejando a pueblos enteros incomunicados y a decenas de miles de familias sin trabajo.

Con el argumento de favorecer el transporte vial, se concesionaron las rutas nacionales con pliegos que sorprendieron por ser absolutamente beneficiosos para las empresas concesionarias. El cobro de peajes para circular, incluso por rutas que no tenían vías alternativas gratuitas, se hizo exclusivamente para mantenimiento dado que el Estado debió seguir haciéndose cargo de la construcción de las mismas. Atento a ello es que el presente proyecto tiene por objetivo recuperar la soberanía estatal y nacional sobre los caminos dentro de nuestro territorio y el fin del vaciamiento de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya agonía desde la implementación de la reforma y privatización sancionada con la ley 23.696, cruzada por decenas de denuncias de irregularidades y direccionamientos arbitrarios de obras y fondos durante gestiones de todos los gobiernos.

Este proceso concebido y llevado a cabo desde una matriz privatista y de entrega de soberanía en el marco de la obra pública en la Argentina, a partir de los procesos de concesiones en el ámbito vial, que se viene desarrollando y sosteniendo desde la década del 90 hasta estos tiempos.

Si bien el desguace de la DNV comienza allá por el gobierno de facto de Onganía donde se comenzaron a cercenar algunas de las fuentes de financiamiento, el impacto en la planta de sus trabajadores ha sido de gran magnitud para el año 1974 la DNV contaba con aproximadamente 18.000 trabajadores en todo el país, para el año 1983 la planta se había reducido a 8.000 y para el final de la década de los 90 la planta permanente de la DNV era poco más de 3.200 trabajadores. Esta situación sin dudas fue parte del proceso de destrucción del Estado para que a partir de ello se justifique la entrega y el saqueo sobre nuestros recursos y soberanía, en desmedro del pueblo trabajador en su conjunto.

Las concesiones viales son la muestra del gran negocio que han sido los procesos de concesión y privatización. Con el argumento de favorecer el transporte vial, se concesionaron las rutas nacionales con pliegos absolutamente beneficiosos para las empresas concesionarias. El cobro de peajes para circular, incluso por rutas que no tenían vías alternativas gratuitas, se hizo exclusivamente para mantenimiento dado que el Estado debió seguir haciéndose cargo de la construcción de las mismas.

La denomina “patria contratista” tiene nombres propios y un sector lo agrupa la Cámara Argentina de la Construcción, desde allí se han venido digitando las políticas del sector vial en consonancia con los intereses de las empresas. IECSA, Austral Construcciones (Lázaro Báez); Corporación América, Cartellone, Rovella Carranza, JCR, Grupo Roggio, Equimac Coarco, Decavial y Chediak, son los nombres más descollantes de aquellos que ganan siempre y que con la existencia de Corredores Viales profundizan el proceso de carterización de la obra pública Argentina.



Durante el gobierno de Macri asistimos a la profundización del modelo de entrega basada en 2 pilares. Por una parte la gran estafa sistema con otra gran estafa como lo fue la Participación Público Privada (PPP) que muy pronto mostró su inviabilidad que luego de 3 años de adjudicadas las obras se avanzaran en un 2% y el valor de las mismas se triplicó a partir del costo financiero del financiamiento que debían obtener las empresas a cargo de cada corredor pasando de tener un valor inicial y licitado por U\$S 5.600 millones a mas de 15.000 en el lapso de un par de años.

El otro gran instrumento para apropiarse de la obra pública se dio el 4 de octubre de 2017 mediante el Decreto 794/17 del gobierno del presidente Macri que creó la sociedad anónima “Corredores Viales S.A.” (CVSA) dejando 51% de las acciones de la nueva sociedad bajo el Ministerio de Transporte (hoy bajo el Ministerio de Obras Publicas) y el 49% en manos de Vialidad Nacional lo que no termina siendo garantía del manejo y posesión por parte del Estado Nacional dado que el paquete accionario es plausible de ser enajenado a actores privados. Dispuso además que CVSA podía traspasar a trabajadores de la DNV a prestar servicios en ella. Asimismo, estableció que la vinculación de CVSA con sus trabajadores se regiría por el régimen privado normado en la Ley de Contrato de Trabajo, lo que constituyó una precarización de empleados estatales. El propósito era claro: abrir un proceso que culminara en el cierre de DNV dejando en su lugar a CVSA, fundado en sus menores costos.

Según FEPEVINA, Vialidad Nacional sostuvo financieramente el déficit de CVSA. En 2019 al mismo tiempo que a la DNV se le sacan \$ 1.500 millones de pesos de su presupuesto se lo asignaban CVSA para saldar el déficit operativo con la consiguiente reducción de fondos para mantener y conservar más de 20.000 km de rutas a cargo de DNV. A fines de 2019, luego de 4 años de abandono, un 65% de las rutas nacionales están en mal estado con el consiguiente riesgo de accidentes.

Este decreto macrista superpuso misiones y funciones que por la legislación vigente corresponden a la Direcciona Nacional de Vialidad y cuyo déficit desde su nacimiento ha sido financiado por fondos correspondientes a Vialidad Nacional en perjuicio del Estado Nacional, el estado de las rutas nacionales, los usuarios y trabajadores de Vialidad.

Con la creación de la mencionada sociedad anónima se facilitó aún más la contratación de “empresas amigas”, los negociados que multiplicaron costos, sin los contralores de precio- calidad requeridos por la legislación sobre Obras Publicas y procedimientos administrativos.

Esto ha sido denunciado por las organizaciones que representan a los trabajadores y también de los usuarios que, desde su nacimiento Corredores Viales Sociedad Anónima ha sido deficitaria y sostenida por fondos que se desvían del presupuesto asignado a la Dirección Nacional (Decreto/Ley 505/58) corresponden a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), organismo vial del Estado Nacional (creado por la Ley 11658 del 5/10/1932).

Una vez que el macrismo perdió las elecciones y con el fiasco de las PPP a costas el 20 de septiembre de 2019 el gobierno de Macri promulgó el Decreto 659 mediante el cual se traspasaron 3.200 kilómetros de la red concesionada bajo sistema de peaje con contratos vencidos a la órbita privada. Los tramos que se traspasaron incluyeron los accesos a las principales ciudades del centro y norte del país y por lo tanto con mayor tránsito y recaudación de los puestos de peaje, así como la explotación de las aéreas ubicadas en la zona de caminos. Son los tramos con mayor rentabilidad.

Bajo el nuevo gobierno del peronismo del Frente de Todos de Alberto Fernández y Cristina Fernández de Kirchner, la actual gestión del ministerio de Obras Públicas a cargo de Gabriel Katopodis no modificó el curso privatista antes enunciado, por el contrario, lo profundizó. Mediante los decretos N°779/20 y 1036/20 se traspasaron todos los tramos de rutas bajo sistema de peajes a CVSA. Se le asignó a CVSA mediante el sistema de concesión por peaje 2700 km de rutas nacionales, convalidando de esta manera el proceso de quita de funciones y de achicamiento de la DNV ideado desde lo más rancio del neoliberalismo.

Entre muchas denuncias presentadas por las representaciones del Frente de Gremios Viales (STVyARA, FEPEVINA y Asociación del personal superior de Vialidad) así como del Comité Nacional de Usuarios Viales (CONADuv) a las autoridades nacionales y de la Dirección de Vialidad, destacamos por su



actualidad la que señala que en solo 9 meses de 2021 se transfirieron \$ 11.000.000 de pesos de Vialidad a esta empresa privada (Resoluciones DNV: 2021-584-APN-DNV#MOP, 2021-933-APN-DNV#MOP y 2021-1268-APN-DNV#MOP) al tiempo que el 60 por ciento de los más de 20.000 km de ruta nacionales que están a cargo del ente estatal se encuentran en mal estado por falta de recursos para su mantención, y cada vez más el personal y sistema operativo de vialidad nacional se incorpora a tareas de índole municipal por política de las autoridades.

El usuario vial se ha visto sometido a una doble exacción impositiva, una por medio del impuesto al gasoil que tiene destino específico a la constitución de un fondo para la construcción de rutas y mantenimiento vial y, al mismo tiempo, otra con el pago de peajes, que en la actualidad se ha vuelto casi prohibitivo.

La solución no es cambiar de concesionarios con nuevas licitaciones sino anular el sistema de concesiones y el cobro de peajes. Luego de más de 30 años se ha probado que el sistema de privatización-concesiones con peajes ha sido un gran negociado privado y en perjuicio de los usuarios. Se ha sostenido un sistema deficitario en calidad de servicios, sin obras nuevas, con altas tarifas para circular, teniendo a los usuarios de rehenes al no existir en muchos casos caminos alternativos y financiándose con recursos provenientes de subsidios de Estado, que terminan siendo una doble carga para el usuario de las rutas y una carga que tiene que soportar a través del pago de impuestos todo el pueblo argentino.

También el presente proyecto de ley establece que debe legislarse de modo de garantizar el derecho a la libre circulación con carácter gratuito en las rutas nacionales de los habitantes de nuestro país y/o visitantes transitorios. Al mismo tiempo defiende que toda legislación al respecto debe ordenarse bajo el criterio de que las rutas nacionales son un bien público y de carácter estratégico para la Nación. Su construcción y conservación no pueden estar restringidas a criterios economicistas de rentabilidad, sino que deben responder a la doble necesidad de sostener el derecho de las personas que habitan en lugares distantes a su desplazamiento por rutas seguras y bien conservadas y a la integridad de nuestro territorio nacional. A tal fin propone la derogación de las leyes y decretos que lo impiden mediante el sistema de peajes y en cambio favorecen el interés de ganancias por parte de empresas privadas.

Por otra parte, el proyecto plantea la necesidad de sostener el cobro de peaje al transporte pesado que tiene el territorio argentino de paso, así como aquellos que destinan sus producciones al exterior. Esta diferenciación es dable desde el punto de vista de que el mayor deterioro provocado por el tránsito pesado se verá compensado por el desarrollo de las economías regionales, la generación de puestos de trabajo y porque el destino de la riqueza transportada permanece en el país, lo que convierte a esas unidades en partícipes necesarias del proceso productivo nacional. Esta medida evita que el costo del peaje se traslade a los precios y sean los argentinos quienes en definitiva lo abonen de sus bolsillos. El control se realizará mediante un certificado emitido en el lugar de origen, donde deberá constar el destino final de la carga. Todo embarque de ultramar deberá, necesariamente, contar con dicha documentación más los comprobantes de pago de peaje que su traslado amerite. En el caso de que las unidades provinieran de un país limítrofe y su carga y descarga fuera realizada en el exterior del país, dicho certificado deberá ser expedido por la autoridad migratoria.

La anulación del negociado de las empresas privadas permitirá una mayor rentabilidad de los costos de construcción y mantenimiento. Dada la situación de emergencia vial en que se encuentran nuestras rutas nacionales, el estado deberá disponer una mayor inversión de fondos.

Finalmente, el proyecto propone el aumento de los fondos del Estado destinados a la construcción y conservación de las rutas nacionales, así como su control por parte de un comité de trabajadores viales y usuarios. El propósito es evitar que se reiteren desvíos de los fondos específicos destinados a tal fin, como es el impuesto al gasoil, y que se garantice su real y eficaz destino al desarrollo y mantenimiento de nuestra red vial.

El presente proyecto tiene por objeto entonces y fundamentalmente derogar todas las leyes privatistas, en especial el decreto 794/2017 y sus concomitantes, la disolución de Corredores Viales y restituir el control administración y mantenimiento de todas las rutas nacionales, incluso los otros dos consorcios incluido el CV 18 del Mercosur a la Dirección de Vialidad nacional como único organismo vial del Estado Nacional Argentino, y su control y gerenciamiento en manos de los trabajadores, profesionales y comisiones de usuarios



para garantizar poner fin a los negociados, lo cual permitirá una mayor rentabilidad de los costos de construcción y mantenimiento y la recuperación de la empresa para garantizar la conectividad y soberanía de los caminos de nuestro territorio.

En este sentido se hace necesario cuestionar la figura política del Administrador General, impuesto por la Ley 16920 promulgada por un gobierno de facto, la cual desvirtúa el verdadero espíritu de la DNV, un organismo federal, con participación de distintos sectores, pero sobre todo con la participación de sus trabajadores en el proceso de Administración de la DNV.

El proyecto viene a ser una parte fundamental en la necesidad de recuperar todas las empresas de bandera aérea naval y ferroviaria en el camino de crear un plan integral de conectividad y transporte. Fija la necesidad de incorporar a planta a todos los trabajadores de peajes y/o trabajadores tercerizados que hacen vida en el mantenimiento, y la gratuidad de los usuarios solo estableciendo tarifas diferenciadas para las empresas transnacionales y o nacionales que lleven mercadería para que sea comercializada fuera del país.

Finalmente señalamos que este proyecto es un aporte de las bancas de Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad que debe inscribirse en la necesidad de sacar a nuestro país de la postración, la dependencia y la entrega del patrimonio nacional como parte de otras medidas de fondo, como la ruptura de los pactos con el FMI y el no pago de la deuda externa, entre otras, como parte de un plan económico obrero y popular al servicio de satisfacer las necesidades de millones de trabajadores y sectores populares y no del lucro capitalista privado.

Mónica Schlotthauer
Juan Carlos Giordano
Diputados Nacionales
Bloque Izquierda Socialista - FITU