

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Expresar repudio por los despidos arbitrarios de trabajadores de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en la provincia de La Pampa y en todo el país.

Ariel Rauschenberger

Diputado de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Los trabajadores de la Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.) desempeñan un papel crucial en la conservación y mantenimiento de la infraestructura vial nacional en las provincias. A pesar de ello, con fecha 26 de marzo de este año, el Administrador General de la D.N.V. a través de la RESOL-2024-100-APN-DNV#MINF dispuso la desafectación de unos 160 trabajadores en todo el país, cuatro de ellos en la provincia de La Pampa.

La D. N. V., o simplemente "Vialidad Nacional", ocupó un rol destacado a lo largo de la historia de la provincia de La Pampa, aún en aquellos tiempos en que se trataba de un Territorio nacional. Desde el año 1932, en que se sancionó la Ley Nacional de Vialidad N° 11.658, por la cual se creaba un Sistema Troncal de Caminos Nacionales, Vialidad Nacional tuvo a su cargo la función indelegable de construir y mantener esas vías de comunicación en todo el país.

La D.N.V. nació como una repartición autárquica del Estado nacional bajo la órbita del entonces Ministerio de Obras Públicas, y de este modo, a partir de la sanción de la citada Ley N° 11.658 una antigua dependencia de aquel Ministerio cambiaba su jerarquía y forma, para convertirse en una Repartición señera en el desarrollo territorial de la Argentina donde se relacionaban mancomunadamente la técnica y la política como vector de transformación.

Desde aquel período inicial, "Vialidad Nacional" se erigió como una agencia modelo de la acción estatal, en la cual el desempeño de sus trabajadores y su capacidad de producción

se convirtieron en imágenes de un Estado moderno, que eran ampliamente recogidas por los medios de comunicación de esas épocas.

A lo largo de toda su historia, la D.N.V. tuvo como eje de funcionamiento la planificación, el proyecto, la construcción, el mejoramiento y la conservación de los caminos, conformando al sistema vial nacional en bastión clave en la política de crecimiento de los diferentes gobiernos. Desde su nacimiento, fue motor decisivo al construir una red nacional de caminos en un contexto socioeconómico donde era clave bajar los costos de la producción y generar fuentes de trabajo, siempre poniendo en práctica los últimos adelantos de la técnica vial.

Cabe mencionar que, a través del Decreto- Ley N° 505 del 16/01/1958, se aprobó el "Estatuto Orgánico de Vialidad Nacional", en cuyo artículo 2° se estableció que la D.N.V. *"tendrá a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales"* y definiendo además que este sistema estaría conformado por las rutas *"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"*.

Así, "Vialidad Nacional" se constituyó a lo largo de los años en una repartición modelo de eficiencia en la gestión estatal, y construyó una imagen asociada al progreso del país, implementando una sólida unidad en el accionar coordinado entre su Casa Central y las oficinas seccionales ubicadas en cada provincia, con el quehacer de sus profesionales, técnicos y trabajadores en general. De esta manera la D.N.V. se consolidó como símbolo de eficacia y buena administración, que fue su objetivo basal desde los inicios de su funcionamiento, llevando adelante además políticas de formación de sus cuerpos de especialistas.

Ya desde las primeras décadas de su historia, "Vialidad Nacional" se abocó a la construcción de caminos que conectaran a todo el territorio nacional con el objetivo de bajar los costos de los fletes en el traslado de productos exportables y poniendo en un lugar preponderante a la obra pública caminera, como una actividad para dinamizar la economía al

tener la capacidad de generar trabajo directo e indirecto. De este modo, la construcción y la conservación de esos caminos implicaba ventajas estratégicas, con una mejora en la oferta de servicios y por otra parte implicaba que casi todo el dinero invertido por el Estado quedaba en las distintas provincias y territorios que conformaban el país.

Así, el accionar de la D.N.V. no solo se traducía en más caminos y más puentes, sino que la construcción de la red vial dinamizó la economía nacional. Como un claro ejemplo de ello, en la década posterior a su creación, "Vialidad Nacional" logró extender la red nacional de caminos de 2.000 km. a 57.671 km., con la realización de las innumerables obras que ello implica.

Puede considerarse a "Vialidad Nacional" como un caso particular, en el cual se observan los vínculos establecidos entre el Estado, el conocimiento técnico encarnado en la ingeniería vial, y la toma de decisiones. Todas estas dimensiones están plasmadas en la definición de la agenda pública y los debates legislativos, en un organismo con presencia en cada rincón del país y cuya política principal es conectar con su red de caminos a todo el territorio nacional.

Cabe destacar que, en nuestra Provincia, la D.N.V. cuenta con 156 trabajadores para atender aproximadamente 1.590 km de rutas nacionales, de los cuales el 88% se halla pavimentado y el resto (unos 210 km, que comprenden parte de las rutas 143 y 232) se trata de caminos de calzada de tierra, enripiada o de ripio natural con obra básica primaria. Es de señalar que, por otra parte, la R.N. N° 5 (en los 83 km finales de su recorrido) se encuentra actualmente bajo la órbita de Corredores Viales S.A.

Dentro de la multiplicidad de funciones a cargo del Organismo en La Pampa, se hallan la conservación de calzadas, banquetas y resto de la zona de camino de todos los tramos de las rutas nacionales, el control de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de carga (por medio de 5 puestos distribuidos estratégicamente en distintos puntos de la red) y la gestión de los permisos de tránsito de aquellos vehículos de características especiales (ejemplo los de maquinaria agrícola, tan comunes en nuestra provincia).

Por otro lado, el personal de la D.N.V. efectúa las tareas relativas a los relevamientos rutinarios (evaluación visual, medición de rugosidad, comportamiento estructural, etc.) de la red vial para determinar el estado de la misma, los censos de tránsito (contabilizando los diferentes tipos de vehículos que utilizan cada ruta, a través de la recopilación y procesamiento de las cantidades obtenidas en puestos permanentes u operativos móviles) y la recolección de los datos de todos los siniestros viales ocurridos, para tener actualizada la base de información de la Repartición y así proceder a la elaboración de los proyectos de las obras necesarias para mantener o mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad de dichas rutas.

No debe perderse de vista que el personal de cada Distrito además fiscaliza todos los permisos de nuevos accesos que se quieran construir para ingresar a las rutas (se trate de emprendimientos privados o públicos) como asimismo de aquellas obras de infraestructura que para su desarrollo necesiten atravesar la zona de camino y calzadas de los diferentes tramos de la red nacional, debiendo cumplimentarse determinados requisitos para su autorización. Desempeña también las tareas relacionadas con la verificación del cumplimiento de la normativa vigente en cuanto a la temática medioambiental. En otro orden, a través de sus talleres y personal a cargo, realiza el mantenimiento y reparación de máquinas, equipos y movibilidades de la Repartición, como así también la confección y colocación de la señalización vertical y trabajos referidos al señalamiento horizontal de las calzadas.

Entre las misiones a su cargo, cada Distrito jurisdiccional tiene la de intervenir en forma inmediata con su personal, materiales y equipamiento, en aquellas emergencias que involucren diversas problemáticas (climatológicas o de otra índole) que originen cortes de ruta, por ejemplo, de manera de restituir la conectividad entre los puntos que une cada tramo de la red.

En suma, Vialidad Nacional desde el momento de su creación –hace más de 90 años– hasta la actualidad, cumplió con la función de construir y conservar caminos, promover el progreso, aunar culturas y unir a la población de todos los confines del suelo argentino propios.

En la actual coyuntura nacional se repudia todo lo relativo a la obra pública –dentro de la cual el tema vial es de importancia primordial– y ello implica que las obras en ejecución y

en etapa de proyecto se encuentran postergadas, haciendo imprescindible que el personal de cada Distrito de la D.N.V. se aboque a realizar todo aquello a su alcance para lograr las condiciones mínimas que permitan el tránsito de los usuarios de la red de rutas nacionales.

Esta necesidad choca hoy día con una falta de flujo de fondos casi absoluta, considerando además que la disponibilidad presupuestaria de un Organismo público como Vialidad Nacional ha sido "congelada" a los valores del año 2023, cuando el escenario inflacionario ameritaría un considerable refuerzo en las partidas destinadas a la compra de materiales y demás insumos (como ser repuestos para el equipamiento), y para atender los recursos destinados al pago de los adicionales que implica la realización de las tareas de campaña.

Un párrafo especial merece el caso de los trabajos de Mantenimiento Invernal, que incluye el despeje de nieve y demás tareas destinadas a lograr la transitabilidad de las rutas próximas al sector cordillerano, en todas las provincias que de Sur a Norte componen el límite con Chile, de modo de mantener en operaciones todos y cada uno de los pasos fronterizos. Demás está decir que a esta altura del año cada Distrito debería contar con todos los elementos necesarios para tener planificados dichos trabajos de importancia estratégica, pero las restricciones en el flujo de partidas impiden actuar en tiempo y forma.

La ola de despidos masivos de trabajadores del Estado en las provincias que inició el 10 de diciembre de 2023 simboliza la destrucción del Estado, con el objeto de impedir su función motorizadora del desarrollo económico y social. Este objetivo también se ve reflejado en la paralización de las obras públicas en todo el país. Por otro lado, las medidas implican un vaciamiento y centralización de las dependencias públicas, que atenta contra el sistema federal y el desarrollo equitativo y solidario de las regiones.

Por otro lado, es repudiable la injusta estigmatización de los trabajadores del Estado, por medio del discurso violento y discriminatorio de las autoridades públicas, quienes deberían mostrarse prudentes y responsables ante un tema tan sensible. Es permanente el estado de incertidumbre que se genera intencionalmente con la circulación de "listas negras", amenazas

y anuncios con cifras alarmantes de nuevos despidos. Todo ello en un contexto de suspensiones y despidos también en el sector privado por paralización de la actividad económica. Esta medida procíclica, en tiempos de estancamiento económico con altos niveles de inflación, profundiza la contracción de la economía y se dificulta la recuperación.

Por los motivos expuestos, solicito el tratamiento de este Proyecto.

Ariel Rauschenberger

Diputado de la Nación