

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

Artículo 1°. Emergencia Vial. – Declárase la emergencia en toda la Red Vial Nacional por el plazo de 1 año desde la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2°. Dirección Nacional de Vialidad. Ente de interés público y estratégico. – Declárase a la Dirección Nacional de Vialidad como ente de interés público y estratégico para el Estado Nacional. En virtud de ello, el Poder Ejecutivo no podrá: centralizar, fusionar, escindir, disolver, transferir a las jurisdicciones o privatizar total o parcialmente la Dirección Nacional de Vialidad; tampoco podrá reorganizar, modificar o transformar su estructura jurídica, ni eliminar sus funciones, competencias o responsabilidades.

Artículo 3°. Nulidad de despidos. – Serán nulos los despidos, cesantías, exoneraciones o suspensiones del personal de la Dirección Nacional de Vialidad, cualquiera sea la modalidad o régimen de empleo, dispuestos desde 1 de enero de 2024 y hasta tanto dure la emergencia vial declarada en el artículo primero de la presente. En caso de haber sufrido alguno de los supuestos anteriores, el personal tiene derecho a exigir la reinstalación en el puesto de trabajo y el cobro de los salarios caídos. La acción se tramitará por el procedimiento sumarísimo del artículo 498 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Artículo 4°. Continuidad del personal contratado. – Establécese la continuidad automática en idénticas condiciones de todas las contrataciones de personal por plazo determinado, efectuadas en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, cuyo vencimiento hubiese operado a partir del 1 de enero de 2024. Las contrataciones mantendrán su vigencia, como mínimo, hasta el cumplimiento del plazo de la emergencia vial declarada en el artículo primero.

Artículo 5°. Pase a planta permanente. Cobertura de Cargos – El Poder Ejecutivo, a través de los organismos que correspondan, deberá adoptar todas las medidas que sean necesarias para garantizar la cobertura de los cargos vacantes en la planta permanente de la Dirección Nacional de Vialidad de conformidad con los convenios colectivos de trabajo.

Artículo 6°. Continuidad de obras públicas. – El Poder Ejecutivo, a través de los organismos que correspondan, deberá adoptar todas las medidas que sean necesarias para garantizar la continuidad de todas las obras públicas en la Red Vial Nacional que se encontraban en estado de ejecución durante el periodo de ejercicio correspondiente al año fiscal 2023.

Artículo 7°. Mantenimiento de las rutas nacionales. – El Poder Ejecutivo, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, deberá-asegurar el mantenimiento de todas las rutas nacionales de la red vial nacional. A tal efecto, deberá realizar un monitoreo sobre el estado de todas las rutas nacionales, elaborar un informe y remitirlo a ambas cámaras del Congreso de la Nación dentro de los 180 días de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 8°. Presupuesto. – Los gastos que sean necesarios para la aplicación de la presente ley deberán tomarse de los créditos que correspondan a las partidas presupuestarias de los organismos públicos de que se trate.

Establécese una ampliación presupuestaria por la suma de cuarenta y nueve mil millones de pesos (\$49.000.000.000) para las partidas correspondientes a la Entidad 604 – DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. Durante el año de ejercicio correspondiente a la entrada en vigencia de esta ley, facúltese a la Jefatura de Gabinete de Ministros a realizar todas las adecuaciones de las partidas presupuestarias que sean necesarias para garantizar el funcionamiento de la Dirección Nacional de Vialidad y el cumplimiento de esta ley.

Artículo 9°. – Exceptúase a la Dirección Nacional de Vialidad de lo dispuesto por el artículo 48 del Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023 mientras esté en vigencia, o la norma que en futuro la reemplace.

Artículo 10. – DE FORMA. Comuníquese al Poder Ejecutivo de la Nación.

Mario Manrique

Diputado de la Nación

Fundamentos

Este proyecto de ley tiene por objeto declarar la emergencia en toda la Red Vial Nacional por el plazo de 1 (un) año, como así también declarar a la Dirección Nacional de Vialidad como un ente de interés público y estratégico del Estado Nacional. Asimismo propone la reincorporación de las y los trabajadores despedidos, la continuidad de las obras públicas y el mantenimiento de las rutas nacionales.

En el año 1932 el Congreso sancionó la Ley 11.658. Esta ley jerarquizó la entonces Dirección General de Vialidad, renombrándola como la “Dirección Nacional de Vialidad” y constituyéndola como una institución de derecho público “con la autonomía que le acuerde esta ley” (art. 2); y creó un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República (art. 3). Para financiar la ejecución de las obras creó el Fondo Nacional de Vialidad, constituido principalmente con un impuesto a la nafta (art. 12).

En el año 1958 el dictador Aramburu promulgó el Decreto-“Ley” 505/1958, basándose en el proyecto de ley elevado por Vialidad. El Decreto-“Ley” derogó la Ley 11.658 (art. 46) y estableció un nuevo marco jurídico. Constituyó a Vialidad como “una entidad autárquica de derecho público, con personalidad para actuar privada y públicamente conforme a las disposiciones del presente decreto ley” (art. 1). Puso a su cargo “el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias” y dispuso la reestructuración del sistema troncal de caminos nacionales “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. 2). Mantuvo el Fondo Nacional de Vialidad “destinado al estudio, trazado, apertura, proyecto, construcción, conservación, reparación, mejoramiento y reconstrucción de caminos, obras anexas y todo lo conducente al mejor cumplimiento de la presente ley” (art. 17) y financiado principalmente con impuestos internos sobre los combustibles líquidos. Además, creó el Consejo Vial Federal con los organismos viales provinciales “para estudiar y coordinar la obra vial del país y considerar y proponer soluciones a los problemas de interés común” (art. 12).

Ahora bien, tanto en los regímenes de la Ley 11.658 como del Decreto-“Ley” 505/1958, la dirección y administración de Vialidad estaba a cargo de un directorio cuyos miembros eran designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado. Sin embargo, en 1966 el dictador Onganía dictó el Decreto-“Ley” 16.920, el cual

dispuso que “el Gobierno y Administración de la Dirección Nacional de Vialidad estará a cargo de un Administrador General” (art. 1).

En 1989 el Congreso sancionó la Ley de Emergencia Económica (Ley 23.697) que dispuso la desafectación de los fondos con destino específico (art. 28), limitando la autarquía de Vialidad. Con esta modificación, el funcionamiento del ente pasó a depender de los fondos que asigne el Presupuesto General de la Administración Nacional. Sindicato Trabajadores Viales y Afines de la República Argentina (STVyARA) denuncia que en esta época el presupuesto se tornó escaso, por lo que “la mayoría de los caminos no pudieron ser atendidos, provocando un deterioro importante de la red” (STVyARA, Nota N° 7175, 14 de mayo de 2024).

En 2001 el presidente De La Rúa dictó el Decreto 802/2001, el cual dispuso la “promoción de la participación privada en el desarrollo vial argentino” (art. 11 inc. b) y la “transformación de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD de forma tal que la misma quede organizada para la administración y la planificación del sistema vial propuesto” (art. 11 inc. b). Esta norma inició un proceso para convertir a Vialidad en un ente residual con miras a su posterior liquidación y privatización. Ante esta situación, las y los trabajadores de Vialidad realizaron manifestaciones que culminaron con el Acta Acuerdo que garantizó la continuidad del ente. Con la intervención de dirigentes sindicales y políticos, entre los que se encontraban los diputados M.C. José Luis Gioja y Graciela Camaño, el expresidente dio marcha atrás y dictó el Decreto 1377/2001. La nueva normativa estableció el Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT) dentro del Plan Federal de Infraestructura, que incluye el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) (art. 1), financiando las obras con tributos sobre los combustibles líquidos.

En la actualidad el Gobierno Nacional inició un proceso de abandono de la Red Vial Nacional a través de la suspensión de la obra pública, el desfinanciamiento de Vialidad y los despidos ilegales de su personal.

Denuncia STVyARA 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”.

Federación de Personal de Vialidad Nacional (FEPEVINA) también resalta que “este deterioro implicará que hará falta realizar una reconstrucción total, ya que se transformará el estado de la actual Red Vial Nacional según se indicó en el informe de la División Relevamientos de la DNV - 76,34% de la red relevada equivalente a 30707,9 km -, de buena a regular y de regular a mala, este hecho impactará fuertemente en el usuario de la vía debido a la inseguridad vial que tornará peligrosa la circulación y aumentará el riesgo de siniestros de tránsito”.

Vialidad solicitó \$730,5 mil millones para el año fiscal 2024. Sin embargo, este periodo de ejercicio cuenta con un presupuesto reconducido que le asigna \$475,9 mil millones. Según STVyARA esto “implica una reducción del 35% comprometiendo seriamente la operatividad del Organismo y poniendo en una situación angustiante presupuestaria y financieramente al mismo”. Agrega que “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”. También denuncia que Vialidad tiene una deuda con las empresas por alrededor de \$85 mil millones (STVyARA, op. cit.).

Todo esto pone en peligro a las actividades que realiza Vialidad y las cuales son imprescindible para el tráfico en el territorio nacional, a saber: tareas de mantenimiento invernal en la Patagonia, relevamiento y mantenimiento de puentes y túneles, control de pesos y dimensiones, señalamiento, tareas de emergencia, entre otras.

Cabe destacar que esta desinversión tiene su correlato en la inseguridad vial. En 2023 hubo 4.369 víctimas fatales de siniestros viales, la mitad ocurrió en rutas, con mayor peso de las rutas nacionales (Dirección de Estadística Vial – Dirección Nacional de Observatorio Vial, “Informe de siniestralidad vial fatal Año 2023”, https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_de_siniestralidad_fatal_20_23-febrero_2024.pdf). Como sostiene FEPEVINA “la ocurrencia de siniestros de tránsito como consecuencia del mal estado de la infraestructura vial, implicará un fuerte impacto social por la inseguridad vial latente de riesgo, la que se incrementará por la multicausalidad de factores que intervienen/relacionan el factor humano con la vía de circulación, la velocidad, el vehículo, el estado emocional del conductor, el entorno, que ante la imprudencia, impericia u omisión, concluye en un siniestro de tránsito”.

En la actualidad, las y los trabajadores planta permanente representan el 31,04% del personal (STVyARA, op. cit). Esto es así pese a que el pase de las y los trabajadores con tratados a planta permanente no significa mayor gasto, puesto que por Convenio

Colectivo de Trabajo las y los trabajadores contratados están equiparados a las categorías establecidas en el CCT 827/06 “E”. Señala STVyARA que la dotación optima para realizar las tareas de mantenimiento y conservación es de 9 maquinistas y 5 operarios cada 200 km. Sin embargo, en la actualidad hay 898 para atender los casi 30 mil km de red, distando bastante del número óptimo (STVyARA, op. cit.). A pesar de estos datos, el Gobierno Nacional efectuó una serie de despidos contra el personal de Vialidad con manifiesta ilegalidad. Recientemente el Juzgado Federal N° 2 de Catamarca resolvió la nulidad de las cesantías dispuestas por esta administración contra 9 trabajadores de Vialidad cesanteados el 11 de marzo en el 11° Distrito Catamarca, argumento la arbitrariedad de la decisión (INFOGREMIALES, 20/05/2024, <https://www.infogremiales.com.ar/la-justicia-le-pone-un-freno-a-la-motosierra-de-milei-y-obliga-reincorporar-a-los-despedidos-de-vialidad-nacional-en-catamarca/>). A su vez, se retrasó el pago de los adicionales para quienes realizan tareas de mantenimiento, a quienes se recién se les están pagando los viáticos correspondientes al mes de diciembre de 2023 (STVyARA, op. cit.).

En suma, la situación actual es crítica para Vialidad, las y los trabajadores, la Red Vial Nacional y las y los usuarios. El desfinanciamiento pone en peligro al ente y sus operaciones. Los despidos lesionan los derechos adquiridos de las y los trabajadores. La paralización de las obras supone la pérdida por deterioro de las inversiones realizadas para mejorar la calidad, eficiencia y sustentabilidad del servicio. El abandono del mantenimiento afecta la seguridad vial de las rutas nacionales, en desmedro de las y los usuarios que ven multiplicadas las chances de sufrir un accidente que ponga en peligro la salud y la vida. Finalmente, el

deterioro de la red perjudica a la producción, la industria y el comercio, y especialmente a las economías regionales, ya que el tráfico de bienes y servicios a través de las rutas nacionales se ve obstaculizado.

Resulta irónico que el Gobierno Nacional se identifique con Juan Bautista Alberdi, un promotor de la construcción de caminos. En efecto, el proyecto de Constitución de Alberdi proponía que el presidente, los ministros y los miembros del Congreso presten “caución juratoria, al tomar posesión de su puesto, de que cumplirán lealmente con la constitución, ejecutando y haciendo cumplir sus disposiciones a la letra, y promoviendo la realización de sus fines relativos a la población, construcción de caminos y canales, educación del pueblo y demás reformas de progreso, contenidos en el preámbulo de la constitución” (Alberdi, J.B. “Bases y Puntos de Partida para la Organización Política de la *República Argentina*”, Biblioteca del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2017, pg. 239).

La Constitución Nacional dispone que corresponde a este Congreso de la Nación “proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración” (art. 75 inc. 18) y “proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social (...) proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio” (art. 75 inc. 19).

Con respecto a las y los trabajadores de vialidad, la Constitución también asigna a este Congreso de la Nación la responsabilidad de sancionar las leyes que protejan “el trabajo en sus diversas formas” y aseguren “protección contra el despido arbitrario” y “estabilidad del empleado público” (art. 14 bis). Con respecto a este último punto, cabe destacar que el Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales (PIDESC) con jerarquía constitucional (art. 75 inc. 22 CN) reconoce “el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado” y dispone que los Estados Parte deben tomar medidas adecuadas para garantizar este derecho (art. 6.1).

Este proyecto de ley propone que se declare la emergencia en toda la Red Vial Nacional por el plazo de 1 año y que se declare a Vialidad como “ente de interés público y estratégico para el Estado Nacional”, lo que implicará que no pueda ser reestructurado, disuelto o privatizado. Por eso, también propone la exclusión de vialidad de las disposiciones del DNU 70/2023 sobre transformación de empresas, sociedades y entes en sociedades anónimas con miras a su posterior privatización.

Asimismo, propone la protección de los derechos constitucionales de las y los trabajadores de Vialidad, especialmente ante los recientes despidos efectuados en el organismo. Las medidas a implementar buscan brindar seguridad jurídica al personal y son: declarar la nulidad de los despidos o suspensiones dispuestos a partir del 1 de enero de 2024; declarar la nulidad de los despidos o suspensiones sin justa causa que se dispongan durante la emergencia; otorgar a las y los trabajadores despidos el derecho a exigir la reinstalación en el puesto de trabajo y cobro de los salarios caídos, tramitándose la acción por el procedimiento sumarísimo; la prórroga automática de los contratos por plazo determinado, a partir del 1 de enero de 2024 y mientras dure la emergencia; y el pase a planta permanente de las y los trabajadores contratados hasta cubrir las vacantes ; medida que, como desarrollamos anteriormente, no implica mayores erogaciones presupuestarias –.

Con respecto a la Red Vial Nacional propone la continuación de las obras públicas que estaban en ejecución en 2023, como así también el aseguramiento del mantenimiento de todas las rutas nacionales con monitoreo y la presentación de un informe ante este Congreso.

La iniciativa busca establecer la ampliación del presupuesto de Vialidad por \$49 mil millones, que es la suma que STVyARA considera urgente a diciembre de 2024 (STyARA, op. cit.), pero también busca facultar a la Jefatura de Gabinete de Ministros a realizar todas las adecuaciones presupuestarias que sean necesarias para garantizar el funcionamiento de Vialidad y el cumplimiento de la ley.

En suma, este proyecto busca dar una respuesta a la grave crisis vial en que se encuentra el país. Propone brindar seguridad y certeza a las y los trabajadores de vialidad, como así también proteger a las y los usuarios que circulan por la red, y a la producción, la industria y el comercio que necesita de las rutas nacionales para intercambiar bienes y servicios. Busca, en definitiva, que la Red Vial Nacional cumpla con las condiciones de seguridad, sustentabilidad, eficiencia y calidad.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento del presente PROYECTO DE LEY.

Mario Manrique

Vanesa Siley

Julia Strada

Hugo Yasky

Sergio Palazzo

Carlos Castagneto

Daniel Gollan

Eduardo Toniolli

Lorena Pokoik

Pablo Yedlin

Jorge Neri Araujo

Victoria Tolosa Paz

Pablo Todero

Andrea Freitas

Diego Giuliano