

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*La H. Cámara de Diputados de la Nación*

### *RESUELVE*

Solicitar al Ministerio de Economía que, en los términos del Art. 100 inciso 11 de la Constitución Nacional y 204 del reglamento de esta Honorable Cámara, informe de forma precisa y detallada sobre los fundamentos del nivel de ejecución –durante el ejercicio 2024 y el ejercicio 2025 hasta la actualidad– de las obras y actividades de la Dirección Nacional de Vialidad con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento – BIRF).

**Ariel Rauschenberger**

**Diputado de la Nación**

## FUNDAMENTOS

### Señor Presidente:

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) desempeña un papel crucial en la conservación y mantenimiento de la infraestructura vial nacional en las provincias. Vialidad ocupó un rol destacado en materia del desarrollo de infraestructura 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 1932, año 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 de construir y mantener esas vías de comunicación en todo el país.

La DNV nació como una repartición autárquica del Estado nacional bajo la órbita del entonces Ministerio de Obras Públicas, a partir de la sanción de la mencionada Ley, 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. A lo largo de su historia, tuvo como eje de funcionamiento la planificación, la proyección, la construcción, el mejoramiento y la conservación de los caminos, conformando al sistema vial nacional como bastión clave en la política de desarrollo territorial. Desde su nacimiento, fue motor decisivo al construir una red nacional de caminos a la vez que promovía la reducción de los costos de producción y la generación de fuentes de trabajo.

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"*.

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.

Dentro de la multiplicidad de funciones a cargo del organismo se hallan la conservación de calzadas, banquetas y resto de la zona de caminos de todos los tramos de las rutas nacionales, el control de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de carga y la gestión de los permisos de tránsito de aquellos vehículos de características especiales. Por otro lado, el personal de Vialidad 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, con el objeto de proceder a la elaboración de los proyectos de las obras necesarias para mantener o mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad de dichas rutas. Asimismo, fiscaliza todos los permisos de nuevos accesos (se trate de emprendimientos privados o públicos) como también de aquellas obras de infraestructura que para su desarrollo necesiten atravesar la zona de caminos y calzadas de los diferentes tramos de la red nacional. 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 movilizaciones de la Repartición, como así también la confección y colocación de la señalización vertical y trabajos referidos al señalamiento horizontal de las calzadas.

A pesar de que las actividades mencionadas anteriormente resultan esenciales para el desarrollo regional, el gobierno nacional repudia el financiamiento público de las obras de infraestructura. Esto se manifiesta en diversos actos de gobierno llevados adelante desde diciembre de 2023: vaciamiento de las estructuras, despidos de trabajadores en todo el país, paralización de obras en ejecución y en etapa de proyecto. Esta situación limita las capacidades de los trabajadores de cada Distrito de la DNV de garantizar las condiciones mínimas que permitan el desarrollo de la red vial y el tránsito seguro de los usuarios de la red de rutas nacionales. Estas necesidades colisionan con una desfinanciación casi absoluta, considerando que, desde 2023, el presupuesto destinado al organismo se ha reducido en más de 173% en términos reales.

En este sentido, se debe mencionar que, para el logro de sus principales objetivos y metas, la Dirección Nacional de Vialidad cuenta con un financiamiento mixto compuesto por recursos provenientes del Tesoro Nacional, de afectaciones específicas, y de los organismos internacionales de crédito, en particular del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Mundial (BIRF). Vialidad mantiene comunicación directa con los organismos internacionales de crédito, lo que favorece la ejecución de los préstamos, como así también la negociación de nuevos préstamos orientados

al financiamiento de las obras viales, atendiendo temas transversales de vital importancia como lo son el cambio climático, género, discapacidad, y el aspecto ambiental y social.

Sin embargo, existen actividades/obras que fueron objeto de convenios con organismos internacionales de crédito con bajo o nulo nivel de ejecución en 2024, entre otras: "Construcción de Autopista; RN N° 5; Tramo: Mercedes - Inicio Variante Suipacha; Sección: Km 104,00 - Km 124,00; (CAF 11744)"; "Fortalecimiento Institucional (CAF12113)"; "Ejecución de Obras de Infraestructura Vial Regional Etapa IV (CAF N° 10703)"; "Ejecución de Obras de Infraestructura en Corredores Logísticos de Integración (CAF 11744)"; "Red M07 E de Mantenimiento por Administración del Distrito Santa Fe (BID 2655)"; "Reconstrucción Ruta Nacional N° 16 - Santiago del Estero (BID 2698 OC/AR)"; "Malla 409A - Obras de Recuperación y Mantenimiento en Ruta Nacional N° 0157 - Provincia de Tucuman (BID 3050)"; "Malla 545 - Obras de Recuperación y Mantenimiento en Ruta Nacional N° 0011 - Provincias de Chaco y Formosa (BID 3050)"; "Malla 437 - Obras de Recuperación y Mantenimiento en Ruta Nacional N° 0038 - Provincia de Tucuman (BID 3050)"; "Ejecución de Obras de Infraestructura Vial en el Norte Grande Etapa III (BID N° 3050/OC-AR)"; "Corredor NOA: Ruta Nacional N° 34 Rosario de la Frontera - Limite Salta/Jujuy (BIRF N° 8810)"; "Ejecucion de Obras de Infraestructura Vial Norte Grande (BIRF N° 7991)". El incumplimiento de los contratos expone al Estado a la aplicación de sanciones por parte de los organismos de crédito, como ser la aplicación de multas, inhabilitación, imposición de condiciones para la participación en futuros contratos, entre otras.

Los actos de gobierno de la gestión que inició el 10 de diciembre de 2023 implican la destrucción de las capacidades del Estado para motorizar 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 los motivos expuestos, solicito el tratamiento de este Proyecto.

**Ariel Rauschenberger**

**Diputado de la Nación**