



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación Argentina...

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de las áreas u organismos correspondientes, informe clara y precisamente sobre:

- 1) Detalle del plan previsto para el anunciado proceso de estatización y posterior convocatoria a concesión privada del corredor vial troncal del Mercosur, que incluye las rutas 12, 14 y 174, la autopista que une Zárate con Paso de los Libres, además del empalme en el puente Rosario-Victoria, que actualmente opera y administra la empresa Caminos del Río Uruguay (Crusa) y cuya concesión será rescindida a partir del día 9 de abril
- 2) Informe cómo se garantizará la continuidad laboral de los trabajadores y quien se hará cargo de las indemnizaciones por cambio de firma, que le correspondan a los trabajadores por los servicios prestados en la empresa Caminos del Río Uruguay (Crusa) que actualmente se encuentra en concurso de acreedores.
- 3) Previsiones del Estado Nacional a efectos de garantizar a los bomberos de la localidad de Ceibas un apoyo económico equivalente al recibido por la empresa Caminos del Río Uruguay (Crusa), con el fin de asegurar que puedan continuar operando sin interrupciones, manteniendo la capacidad de respuesta ante emergencias viales en el mencionado corredor.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández

Diputado de la Nación



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente

Ha tomado dominio público que el día 9 de abril será un día extremadamente complicado para una de las rutas más importantes para el comercio internacional de la Argentina, ya que se ha anunciado el fin de la concesión final para la ruta del Mercosur. Se trata del último día de la concesión de la empresa Caminos del Río Uruguay (Crusa), firma que desde los años 90 está a cargo de los peajes y del mantenimiento de la vía troncal que es el principal corredor del Mercosur. Crusa opera y administra las rutas 12, 14 y 174 y este sistema vial incluye también la autopista que une Zárate con Paso de los Libres, además de un empalme en el puente Rosario-Victoria.

Cuando se dio iniciación del contrato de concesión, el corredor tenía una extensión de 617 kilómetros, de los cuales 30 eran de pista doble. Con posterioridad se incorporaron al contrato 60 kilómetros más de la ruta 174 del Corredor Rosario Victoria, para llegar actualmente a una extensión de 668 kilómetros, de los cuales están a cargo de la concesionaria 135 kilómetros de autovía y 532 de una sola mano.

Actualmente la empresa ocupa 500 trabajadores que quedarán despedidos, ya que la sociedad que los emplea, la concesionaria, está en concurso de acreedores y todo indica que ira directamente a la quiebra. En la compañía argumentan que es imposible hacer frente a las indemnizaciones, ya que sólo cuenta con el flujo que le representa la recaudación del peaje. Según la empresa, la falta de actualización desde hace décadas ha llevado a que termine en concurso preventivo, además de iniciar un expediente por daños y perjuicios en el que reclaman por el retraso tarifario que, según exponen en el proceso, sufrió la concesionaria. Por otra parte, el actual gobierno nacional autorizó triplicar las tarifas de los peajes que están bajo el mando de la empresa estatal Corredores Viales, pero entregó un aumento menor (las duplicó) al peaje que se cobra en las rutas de la Mesopotamia que opera Crusa.

Hasta el momento no se ha informado cómo se garantizará la continuidad laboral de los trabajadores ni quién se hará cargo de las indemnizaciones que a cada uno le corresponden por los servicios prestados en la empresa.

Más allá de la cuestión laboral y de seguridad vial involucrada, excepto que el gobierno nacional entregue una prórroga hasta tanto se concesione nuevamente, sería competencia de Vialidad Nacional, organismo que hoy no tiene estructura ni plantel para atender las cabinas. Así las cosas, dado que aún no se sabe quién operará las rutas, es evidente que regresará a manos del Estado hasta que el proceso de concesión termine sin precisión de tiempos. Mientras tanto se

supone que será Gendarmería la que cuide las instalaciones y la entidad la que opere la ruta libre de peajes transitoriamente.

Por otra parte, y de manera tan grave como lo anteriormente expuesto, los bomberos del Cuartel de Ceibas se verán muy perjudicados habida cuenta que, al cortar la concesión de las rutas 14 y 12 en Entre Ríos, perderán el apoyo que la empresa mensualmente les otorga en litros de nafta y pagos de otros compromisos operativos básicos. Los bomberos de Ceibas son los que cubren la llamada ruta del Mercosur, también llamada Ruta de la Muerte, su labor contempla no solo las rutas 12 y la 14, sino las emergencias de todos los pueblos intermedios. Queda claro que, una jurisdicción tan grande que depende del Estado Nacional, no puede ser solventada por un cuartel emplazado en un pequeño pueblo de 4000 habitantes, de entre los cuales una amplia mayoría está bajo la línea de la pobreza.

Los bomberos son esenciales para la seguridad de la comunidad, especialmente en áreas de alto riesgo como la ruta 12 y la 14, conocidas por su peligrosidad. Sin el apoyo económico necesario, su capacidad para responder a emergencias se verá comprometida, lo que podría poner en riesgo vidas. Sin estos recursos, los bomberos no podrán operar de manera efectiva, lo que afectará a toda la población de Ceibas y los pueblos intermedios. Esto resalta la necesidad de apoyo estatal para garantizar que los servicios esenciales se mantengan.

Es fundamental que las autoridades reconozcan la importancia de este apoyo económico y actúen en consecuencia. La seguridad de la comunidad y la viabilidad del servicio de bomberos dependen de ello. Apoyar a los bomberos no solo es una inversión en un servicio de emergencia, sino también en la estabilidad y bienestar de toda la comunidad. Un cuerpo de bomberos bien financiado puede prevenir desastres y reducir costos a largo plazo.

Está claro, entonces, que faltan muchos meses para que el proceso se complete, al punto que ni siquiera están publicados los pliegos como para presentar ofertas. Tampoco se ha avanzado en ningún organigrama. La finalización de la concesión no debe resultar en una disminución abrupta de recursos para los bomberos. El estado tiene la responsabilidad de asegurar que no haya un vacío en el financiamiento que pueda poner en riesgo la seguridad de la comunidad. Proporcionar un apoyo temporal equivalente al anterior financiamiento privado permitirá una transición más suave y evitará que la falta de recursos afecte la operatividad del servicio.

Mientras se define el futuro de la concesión, es fundamental que el Estado Nacional no solo brinde apoyo temporal, sino que también trabaje en un plan a largo plazo para garantizar la sostenibilidad del servicio de bomberos. Esto podría incluir la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento o la implementación de políticas que aseguren recursos continuos para la seguridad pública.



2025 “Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares para la aprobación de este Proyecto de Resolución.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández

Diputado de la Nación