

*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

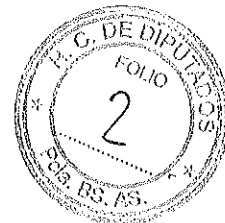
PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

Su más enérgico repudio y preocupación por la situación que atraviesan las y los trabajadores de la Dirección Nacional de Vialidad, reconociendo a la misma como ente de interés público, estratégico y esencial a los efectos de garantizar la continuidad de obras públicas y mantenimiento de rutas nacionales.

SOLEDAD A. ALONSO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

La Dirección Nacional de Vialidad es un organismo descentralizado de la Administración Pública Nacional, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación.

Se trata de un Organismo de carácter federal, que cuenta con Distritos Jurisdiccionales y asiento en todas las provincias argentinas.

En el particular caso de la Provincia de Buenos Aires, comprende la red troncal vial nacional un total de 4672 kilómetros, conviviendo el Primer y Décimo Noveno Distrito (Buenos Aires y Bahía Blanca) con una dotación de 573 agentes entre personal de obras, conservación, administrativos, técnicos y profesionales que sumado al personal de Casa Central que coordina todo el país un total de 1119 agentes la atención de 40189 kilómetros a nivel nacional.

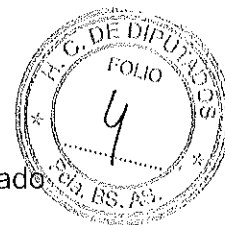
El estado de mantenimiento y conservación en territorio bonaerense se encuentra en franco estado de abandono, sin perjuicio del cúmulo de obras paralizadas y en proceso de rescisión contractual que afectan no solo a las y los trabajadores del sector que han perdido capacidad operativa, sino que representa un impacto negativo en la generación de puestos de trabajo directos e indirectos por actividades ligadas a la obra pública, afecta la conectividad, el desarrollo de las economías regionales y por sobre todo atenta contra la



seguridad vial, la relación entre desinversión e incremento de siniestros y decesos en ocasión de tránsito guardan una estrecha relación, que en los últimos períodos vienen creciendo y se espera que los índices que la administración nacional no dio a conocer al día de la fecha a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (dependiente del mismo Ministerio de Transporte) para el año 2024 sin lugar a dudas lamentablemente se cree de dimensiones jamás vistas. Todo ello se ve agravado por los anuncios de tercerización de misiones y funciones propias de la Dirección Nacional de Vialidad bajo un modelo de concesiones privadas con lo que ello implica, una mirada economicista lejos de una mirada integradora de un país y a las puertas de un despido masivo de trabajadoras y trabajadores calificados de uno de los pocos organismos técnicos más vinculantes de nuestra Argentina, casi centenario que en su historia supo y sabe amalgamar las necesidades vario pintas de una región y sus más complejas particularidades.

En este contexto quedan afectados derechos fundamentales reconocidos en la Constitución Nacional de las trabajadoras y los trabajadores, poniendo en riesgo su situación de estabilidad laboral como integrantes de la Dirección Nacional de Vialidad, creada en el año 1932 y cuya orgánica deviene del dictado del Decreto Ley 505/1958 y que las y los mismos resultan ser actores esenciales en el campo de la obra pública.

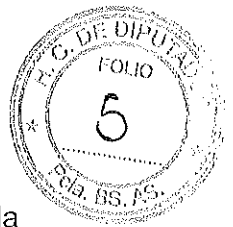
El deliberado abandono de la red vial nacional en general y particular de la Provincia de Buenos Aires, representa un gravísimo perjuicio de interés público y estratégico para la sociedad, constituyendo un tema de suma trascendencia para la seguridad y el desarrollo de todos los argentinos y argentinas.



Es trascendental no solo destacar la importancia del sector vial, gestionado desde y por la Dirección Nacional de Vialidad, que constituye un ente de interés público y estratégico, esencial para la provincia de Buenos Aires, sino también reconocer y resaltar a través de sus trabajadoras y trabajadores la relevancia de la infraestructura vial en el desarrollo económico, social y territorial del país, así como la necesidad de garantizar el mantenimiento, mejora y expansión continua para asegurar la conectividad, la seguridad y el progreso en todo el territorio nacional.

Haciendo un poco de historia encontramos que, en el año 1958, se promulgó el Decreto Ley N° 505/58 que derogó la anterior ley 11.658 del año 1932 y estableció las funciones de la Dirección Nacional de Vialidad como una entidad autárquica de derecho público, de acuerdo a lo que establezcan las leyes generales de la Nación y las especiales que afecten su funcionamiento; atribuyendo al PODER EJECUTIVO NACIONAL la competencia para regular dichos servicios. Asimismo, puso a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias. Dispuso, además, la reestructuración de la red 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."

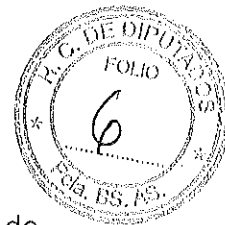
Es importante resaltar que la seguridad vial es uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y es por ello que todas las administraciones públicas y las entidades que desarrollan actividades relacionadas con este



ámbito deben trabajar para impulsar y mejorar el tránsito, la seguridad vial y la movilidad sostenible. Y todo ello, se logra con mejora en la infraestructura vial, capacitación a los usuarios y peatones impulsando políticas de reducción del riesgo en el tránsito vehicular.

Actualmente, la red vial nacional enfrenta varios problemas, alrededor del 70% de las rutas en todas las provincias del país presentan tramos y secciones en mal o regular estado. Esto provoca altos costos de operación para los conductores y es motivo de congestión en algunas secciones, lo que reduce la calidad de la circulación y afecta la capacidad y el nivel de servicio de las carreteras afectadas. La falta de fluidez y de seguridad en la circulación genera altos costos de operación de recorrido y de tiempo de viaje: un reducido grado de confort para los usuarios, un aumento del índice de siniestralidad del camino y un aumento en los niveles de contaminación en el ambiente en las zonas donde el camino atraviesa los ejidos urbanos, en los mismos tramos que se emplazan en zonas urbanas el tránsito pesado que circula por los corredores colabora al deterioro prematuro de la calzada principal y coadyuva a la siniestralidad. Baja la calidad de circulación del flujo vehicular en detrimento de la capacidad y nivel de servicio, lo cual genera altos costos de operación y tiempo de viaje, reducido grado de confort para los usuarios, aumentando la siniestralidad del camino y perjudicando el entorno ambiental.

Es definitivamente importante abordar la problemática de la conservación y mantenimiento vial de rutina, en sus diferentes formas para asegurar las condiciones de tránsito, garantizar la movilidad brindando un uso seguro y confortable de la red a los usuarios y asegurar el crecimiento de las economías regionales.



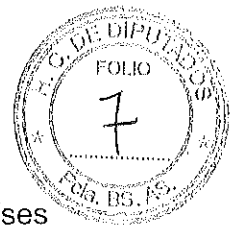
Las infraestructuras viales desempeñan un papel determinante en la mejora de la seguridad vial, ya que su implementación supone la prevención de siniestros de tránsito o al menos, la minimización de sus efectos, especialmente en lo que concierne a la vida y salud de las personas.

El deterioro progresivo de la infraestructura vial, se produce fundamentalmente ante la falta de ejecución de obras de construcción, reconstrucción, mitigación, conservación, y mantenimiento de las rutas en sus calzadas principales, banquetas, márgenes laterales, zonas libres de obstáculos o zonas despejadas, cunetas de desagües, señalizaciones horizontal y vertical, iluminación, obras de arte, puentes entre otros componentes, sería así acumulativo y progresivo hasta alcanzar la falla o deformación parcial y total.

Es sabido que a medida que las redes viales son utilizadas mayormente por el transporte de carga, las vías se van deteriorando, entorpeciendo la conectividad que deben brindar, y si no se mantienen oportuna y adecuadamente, ese deterioro alcanza niveles que pueden requerir su reconstrucción en períodos relativamente cortos con relación a la vida útil prevista en la decisión de la inversión original llevada a cabo.

Asimismo, el impacto económico del deterioro de las redes viales, provoca un consumo de recursos cuya relación es que por cada peso no invertido oportunamente en mantenimiento y en conservación vial, se deberá gastar a posteriori entre tres y cinco veces más, en obras de rehabilitación siendo incongruentes a los intereses económicos del estado.

Está demostrado que la ejecución del mantenimiento de rutina permanente y sin interrupciones es el más eficiente y económico de todos y es utilizado e

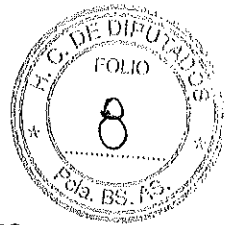


implementado a través de sus organismos viales por la mayoría de los países centrales.

Está probado que hay una relación directa entre deterioro, ausencia de mantenimiento, y causalidad de siniestros / decesos, determinando que la falta de obra pública vial ocasiona un incremento en la siniestralidad y como consecuencia directa de ello en las muertes por accidentes de tránsito.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, otorgando al mejoramiento de las infraestructuras viales un pilar central para lograr a cumplir con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. Esto incluye convocar una red mundial de jefes de organismos nacionales de seguridad vial, elaborar informes sobre la situación mundial para hacer un seguimiento de los progresos y prestar asistencia técnica.

No invertir en la infraestructura vial implica la paralización de obras de conectividad, rutas, autopistas, puentes, accesos a pueblos y ciudades y con ello se agrava la inseguridad vial, por lo que la asignación de recursos para obras viales tendientes a mejorar la seguridad vial requiere medir y controlar los niveles de seguridad de la red vial con intervenciones que contribuyen a disminuir significativamente la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales y la crisis laboral del sector, riesgo de ajuste de personal esencial no generará más que un agravamiento de las situaciones descritas en la medida de la desintegración del organismo en perjuicio de las y los trabajadores de cara a la comunidad toda.



Por todo lo expuesto solicito a los señores legisladores y las señoras legisladoras me acompañen en la presente iniciativa.

SOLEDAD A. ALONSO
Diputada
Bloque Unión por La Patria
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.