

DISOLUCIÓN DE VIALIDAD NACIONAL: LAS MENTIRAS DEL MINISTRO EJECUTOR

La Disolución de la D.N.V, además de representar el cierre del ÚNICO ORGANISMO PÚBLICO a cargo de la Red Nacional de Caminos y sin la creación de NINGUNO QUE LO REEMPLACE en sus funciones específicas, se ha construido sobre un relato del Ministro Ejecutor (Federico Sturzenegger), basado en medias verdades, datos incompletos, pero básicamente en una serie de **mentiras** sobre la responsabilidad indelegable del Estado Nacional sobre la planificación, construcción y mantenimiento de los más de 40.000 Km de Rutas Trocales a cargo de la DNV:

PRIMERA MENTIRA:

RED FEDERAL DE CONCESIONES (Fuente página D.N.V)

Proceso de licitación

- En primera instancia se licitarán dos tramos del ex Corredor Vial 18, cuya concesión venció el 9 de abril de 2025. Este corredor incluye principalmente las rutas nacionales 12 y 14, el Puente Rosario-Victoria, y atraviesa las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes. Actualmente se encuentra disponible el llamado a licitación pública Nacional e Internacional 504-0007-LPU25, mediante el sistema Contrat.AR
- En segunda instancia, se asegura, se concesionarán más de 4.400 kilómetros de rutas actualmente gestionadas por Corredores Viales S.A., sumando otras rutas que hasta ahora no estaban concesionadas, como la RN 33 en Santa Fe y Buenos Aires; la RN 35, en Córdoba, y la RN 188, en Buenos Aires y La Pampa. Esta etapa estará dividida en ocho tramos.
- Finalmente, para la Etapa III, se concesionarán más de 3.900 kilómetros divididos en ocho tramos.

En total, se licitarán 9.154,67 kilómetros distribuidos en dieciocho tramos que representan el 20 por ciento de la red vial nacional, pero que concentran el 80 por ciento del tránsito.

Ahora bien, como se observa, recién se han iniciado los procesos de llamado a Audiencia Pública de los primeros corredores, sin haberse aun adjudicado ninguno a Julio de 2025, proceso este que, como cualquier proceso de compra pública de precios, lleva mínimamente ciento veinte (120) días, pero al ser este tipo de contrataciones de características especiales seguramente ese plazo será mayor. O sea, este año no se empieza nada de nada. -

No se advierte con claridad taxativa en los documentos licitatorios cuáles serán las obras de recuperación y/o reconstrucción que deberán realizarse de inmediato en los corredores objeto de estas compras, que restituyan y garanticen las condiciones mínimas de transitabilidad y seguridad. Pero, cualesquiera sean ellas, el plazo mínimo seguramente no será inferior a Dieciocho (18) meses o Veinticuatro (24) meses. Y esto se agrava aún más porque no sólo represente el 24 % de la Red Total, sino que, además, ante tanta incertidumbre económica, financiera y política de este país, las empresas más grandes ya han manifestado su desinterés por esta propuesta para desarrollar estos proyectos a tan largo plazo (20 años). -

Resumiendo, **NINGUNO DE ESTOS TRAMOS**, estará en condiciones en el corto plazo, siendo estas las rutas más importantes del país, con alto volumen de tránsito. Mientras tanto, las contratistas cobrarán los peajes que se les autoricen de forma inmediata. -

SEGUNDA MENTIRA:

RED TERCERIZADA EN LOS DISTRITOS

El Ministro afirma que hoy ya se encuentra tercerizado el Mantenimiento de más de 10.000 Km, atendido por la Supervisión por los Distritos Jurisdiccionales, lo cual no sólo es otra mentira, en razón que lo único que se contrató -con un resultado paupérrimo- fue el servicio de corte de pastos y malezas en diecisiete (17) de los Veinticuatro (24) Distritos, licitación ésta realizada en Casa Central de Buenos Aires y con el agravante de que los adjudicatarios subcontrataron a empresas locales en cada provincia. Esto duplicó en algunos casos los costos que demandarían si las mismas se hubieran realizado en las delegaciones locales y triplica el costo de idéntica tarea cuando ésta es realizada por Administración, con personal y Equipos propios. -

A esto se suman los intentos de adquisición de mezcla asfáltica en caliente, también realizada en nuestra Casa Central y no en los Distritos, para realizar tareas de bacheo en la red por administración, lo que resulta un fracaso total nuevamente, en razón de los volúmenes necesarios y posibles de aplicar por el personal propio, que no justifican el encendido de una planta asfáltica. Y, lo que es peor, haciendo gala del desconocimiento que tienen del interior del país, no hay empresas con plantas asfálticas distribuidas en los territorios provinciales que puedan proveer los volúmenes necesarios en los tiempos de demanda de la D.N.V, siendo las Vialidades Provinciales quienes sí disponen de estos equipos. Sin embargo, se nos prohibió firmar convenios interadministrativos de colaboración entre organismos, los que sí existían en las gestiones anteriores con acreditado éxito. Mediante éstos, la D.N.V proveía el asfalto y la DPV elaboraba la mezcla, para que la DNV, con equipos propios, la transportara y colocara en los lugares donde la necesitaba, a un costo bajísimo. -

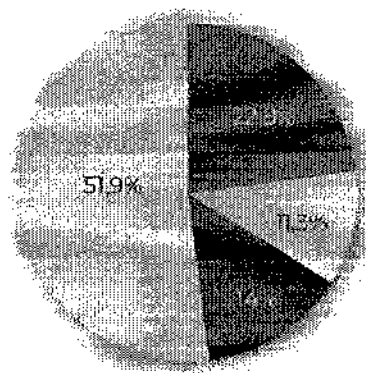
TERCERA MENTIRA:

ESTADO DE LA RED TOTAL

El Ministro afirma que **EL RESTO DE LA RED**, será atendido por el estado nacional, con personal propio (¿de qué organismo?), hasta tanto se contraten nuevas obras. -

De los cuadros que se ilustran mas abajo, se puede apreciar el Estado Actual de nuestra Red, fuente de la misma Dirección Nacional de Vialidad y publicada para conocimiento de TODOS

Índice de Estado (I.E)



Índice de Estado (I.E)	Porcentaje (%)	Longitud (Km)
Bueno	22.8%	3098,8
Regular	11.3%	4507,2
Mala	14.0%	5565,3
Sin datos	51.9%	20719,7
Total Km		39891,0

INDICE DE ESTADO (I/E)	Longitud (km)		Regular		Sin Datos
RED MAL NACIONAL	18971,5	22,8%	11,3%	14,0%	51,9%
Dto. 1 Buenos Aires	4277,0	2,7%	0,9%	3,8%	92,6%
Dto. 2 Córdoba	3229,9	32,8%	3,9%	5,3%	58,0%
Dto. 3 Tucumán	620,7	2,0%	10,0%	17,9%	70,1%
Dto. 4 Mendoza	2088,2	31,2%	19,1%	25,8%	23,9%
Dto. 5 Salta	1467,6	2,3%	1,7%	3,5%	92,5%
Dto. 6 Jujuy	803,9	28,6%	19,7%	37,2%	14,5%
Dto. 7 Santa Fé	2858,0	7,0%	9,2%	18,7%	65,1%
Dto. 8 La Rioja	1833,4	30,9%	32,4%	26,8%	9,9%
Dto. 9 San Juan	1218,5	30,6%	18,0%	27,9%	23,5%
Dto. 10 Corrientes	1911,7	14,0%	10,0%	22,9%	53,1%
Dto. 11 Catamarca	944,1	27,5%	21,0%	12,3%	38,4%
Dto. 12 Neuquén	1443,9	15,7%	12,4%	11,7%	60,2%
Dto. 13 Chubut	1566,5	59,7%	20,3%	14,1%	5,9%
Dto. 14 San Luis	1165,5	46,7%	1,8%	1,1%	50,5%
Dto. 15 Misiones	817,0	33,4%	14,5%	3,7%	48,4%
Dto. 16 Sgo. del Estero	1438,5	19,2%	10,7%	25,0%	45,1%
Dto. 17 Entre Ríos	2018,1	8,3%	9,3%	13,6%	68,7%
Dto. 18 Chaco	1029,3	19,1%	17,2%	38,2%	25,4%
Dto. 19 Bahía Blanca	1164,4	9,7%	9,0%	5,2%	76,2%
Dto. 20 Río Negro	2978,9	50,8%	4,8%	0,0%	44,3%
Dto. 21 La Pampa	1460,5	14,5%	34,0%	30,6%	20,9%
Dto. 22 Formosa	1265,9	36,7%	12,4%	21,6%	27,3%
Dto. 23 Santa Cruz	2506,6	24,2%	5,2%	0,5%	70,1%
Dto. 24 Tierra del Fuego	300,9	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

Del Cuadro anterior, se puede observar que solo el 22,8 % de la Red está en estado Bueno, lo cual tampoco es cierto, porque sólo se ha relevado el 48,1 % de la totalidad de la Red, un poco más de 19.000 km, porque el resto engrosa fuertemente el estado MALO a REGULAR.

Esto significa, en pocas palabras, que las obras necesarias para recuperar las condiciones mínimas de transitabilidad y seguridad son obras mayores, sin que esto signifique ejecutar en esta tarea de reconstrucción, modernizaciones de traza, obras de seguridad, aumentos de capacidad, etc., por lo que las anunciadas obras de mantenimiento de rutina, que el Gobierno dice que la hará el Estado con personal y equipos propios, no resuelven para nada la situación actual. Y no sólo eso, ya que algunas obras son de imposible ejecución por el grado de deterioro que hoy presentan los tramos necesarios de intervenir.

CUARTA MENTIRA:

EL ORGANISMO MAS CORRUPTO DEL ESTADO

Achacar a la D.N.V en su conjunto el mote del "organismo más corrupto del Estado Nacional" como otro de los argumentos para justificar esta medida, no sólo representa una falacia más, sino que afecta directamente a los más de 5.000 empleados distribuidos en todo el país, quienes diariamente, sin que las adversidades climáticas, de distancia y de desarraigo, entre otras, les impidan realizar sus tareas para que todos los usuarios de nuestra Red puedan transitar con seguridad; los productores locales comerciar sus productos y, principalmente, conectar localidades inhóspitas que evidentemente no cierran en los cálculos económicos del Ministro Ejecutor y sus desinformados adláteres. Además, y esto es lo más importante, sino lo hace el Estado, NO LO HACE NADIE. -

Por otra parte, nada se dice de los programas que anualmente implementa la D.N.V con personal y equipos propios adquiridos en la anterior gestión, tanto para el Mantenimiento Invernal como para las Operaciones Estivales. Nada dice tampoco de las innumerables obras de reconstrucción realizadas íntegramente por Administración, cuando nuestra red fue afectada por fenómenos climáticos muy importantes (La Cébila, El Totoral, Bañado de Ovanta, el Paso de San Francisco, por citar algunos), en tiempos y costos infinitamente inferiores a los de cualquier privado.

Nada se dice, tampoco, sobre el grosero y violento desfinanciamiento al que nos ha venido sometiendo este Gobierno desde el inicio de su gestión, con la imposibilidad de adquirir repuestos, insumos, indumentaria para

nuestros empleados y, lo que es peor, con la pérdida del crédito ante los comercios locales y nacionales, por la falta de pago en tiempo y forma ante la NO transferencia de los recursos para estas cuestiones. -

Tampoco alude a la mora en la ejecución de las obras contratadas en la Gestión anterior, por falta de pago, (Malla 441, Malla 408ª, etc.), al punto en que hoy llegamos a la situación de no sólo no poder continuar, sino de seguramente a enfrentar demandas millonarias de los Contratistas por incumplimiento de los Contratos firmados, rescindiendo los mismos por culpa del Estado. -

Para resumir, la corrupción, si la hubo, debió ser investigada y castigada, no sólo hablando de las 51 Obras de Santa Cruz que, para el caso vale mencionar, fueron auditadas en la Gestión del Presidente Macri por el entonces Administrador General de la DNV, Javier Iguacel -a la postre el "héroe denunciador"-, auditorías éstas que no sólo demostraron que las obras estaban ejecutadas en su totalidad y que no existieron sobreprecios. Pero, aun así, lo mismo se continuo con el mancillamiento del nombre de la D.N.V, generalizando la mentira de la corrupción instalada en todos los estamentos. **FALSO DE FALSEDAD ABSOLUTA.** -

Desfinanciar una Institución como la D.N.V no podía concluir de otra forma que, en generar una **INEFICIENCIA INDUCIDA**, por el MISMO ESTADO – lo que hoy nos descalifica forzosamente-, en vez de haber atacado y corregido las eventuales desviaciones que hubiere encontrado, y no disolver un organismo señero en la materia, formador de profesionales probos, normas técnicas, Escuelas de Caminos, etc., y, lo que es peor, **SIN CREAR NINGÚN OTRO ORGANISMO QUE LO REEMPLACE.** O sea, hoy **NO HAY NADIE QUE ATIENDA LA RED NACIONAL DE CAMINOS.** -

QUINTA MENTIRA:

¿EL ORGANISMO SE CONTROLA A SÍ MISMO?

FALSO. TODOS los Organismos del Estado tienen controles internos para evitar eventuales desviaciones a la normativa y/o procesos vigentes en cada materia. Los mismos son ejercidos a través de las UNIDADES DE AUDITORIAS INTERNAS, las cuales dependen DIRECTAMENTE de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN (SIGEN), que a su vez se reporta directamente al Poder Ejecutivo Nacional. -

Vale para el caso mencionar, además, que la misma Unidad de Auditoría Interna de la D.N.V, y ordenada por el entonces Administrador General JAVIER IGUACEL, fue la que realizó la auditoría de las 51 Obras de Santa Cruz con los resultados ya conocidos, informe este que fue Convalidado por la SIGEN en la Administración del Presidente Macri.-

Resumiendo. Nada justifica la decisión adoptada por la Administración del Presidente Milei. Sólo se ampara en la mala intención de desacreditar a un organismo histórico y único en la materia vial, estigmatizándolo con el mote del "Foco de la Corrupción", lo que castiga a más de 5000 empleados distribuidos en todo el territorio nacional, en veinticuatro (24) Distritos Provinciales, que diariamente y con mucha voluntad y sacrificio, han bregado y aun lo hacen de mantener, aunque sea mínimamente nuestra rutas en condiciones para todos los usuarios, con los escasos recursos que se disponen, como consecuencia del violento y grosero desfinanciamiento y desguace al que ha sido sometido en esta Administración.-

FRENTE GREMIAL DEL 11° DISTRITO CATAMARCA DE VIALIDAD NACIONAL



JUAN JOSÉ VERÓN RIVERA
SECRETARIO GENERAL
SINDICATO DEL PERSONAL DE
VIALIDAD NACIONAL
11° DISTRITO CATAMARCA



CARABAJAL FRANCO ANIBAL
SECRETARIO GENERAL
SINDICATO DE TRABAJADORES VIALES Y AFINES



RUBÉN HERNÁN GRIMA
DELEGADO GREMIAL U.P.C.N.
D.N.V. - 11° D.TTO. CATAMARCA