

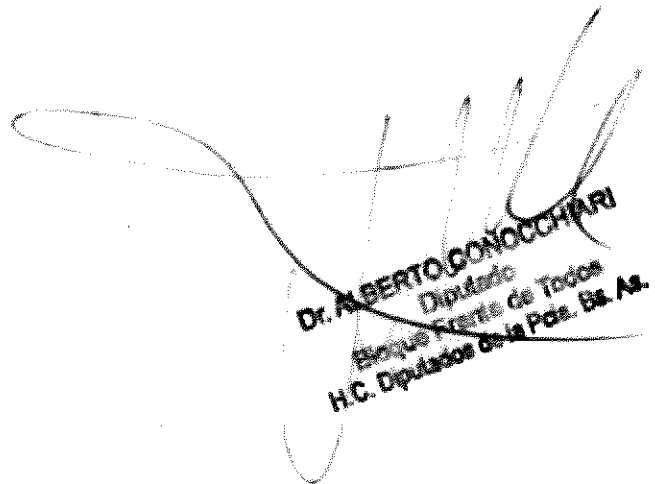
Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

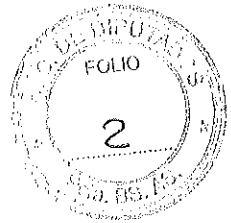
LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DECLARA

Su beneplácito por cumplirse el **90° ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**, la cual tuvo lugar el 5 de Octubre de 1932 bajo la sanción de la Ley 11.658.

Asimismo, celebrar el compromiso y el trabajo planificado y ejecutado vigorosamente para mejorar con equipamiento y obras las comunicaciones viales; promover el progreso, aunar culturas y unir el territorio nacional y provincial.


Dr. ALBERTO CONOCCHIARI
Diputado
Banco Sur de Todos
H.C. Diputados de la Prov. B.A. A.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

FUNDAMENTOS

El presente proyecto de Declaración tiene por objeto expresar su beneplácito por cumplirse el 90° aniversario de la fundación de la Dirección Nacional de Vialidad, fundada el 5 de Octubre de 1932 bajo la sanción de la Ley 11.658.

En países tan extensos como el nuestro, el desarrollo de rutas y vías ferroviarias intensifica el intercambio comercial, social y cultural entre diversas localidades situadas en las diferentes regiones.

El origen de las primeras vías de comunicación terrestres en nuestro suelo se remontan a la época del Virreinato: el Camino Real, el Camino a Cuyo, el Camino del Oeste, etc. Manuel Belgrano, siendo Secretario del Consulado de Comercio de Buenos Aires a finales del siglo XVIII vio la importancia de los caminos, tanto para el comercio como para poblar el territorio, y propuso la construcción de una vía terrestre que conectara a los océanos Atlántico y Pacífico, a la altura de Carmen de Patagones.

Y si bien durante el siglo XIX muchos gobernantes de la nueva Nación, desde Mariano Moreno a Domingo F. Sarmiento tuvieron la misma visión, recién durante la segunda presidencia de Julio A. Roca, en 1898, se creó el Ministerio de Obras públicas en donde comenzó a funcionar la Dirección de Vías de Comunicación y en ella el Departamento de Puentes y Caminos.

El transporte motor comenzaba a deambular por el país y por eso la Ley 4301 del 26 de enero de 1904, dispuso la construcción de 89 puentes y 107 caminos. El progreso fue avanzando aceleradamente y en 1925 se construyeron algunos caminos pavimentados, como el Morón a Luján, en hormigón armado, proyectado por el Ingeniero E. Arenas.

Con la creación, en 1932, de la Dirección Nacional de Vialidad, se inicia el período de estudio, proyecto y construcción de las principales carreteras que componen la Red Vial Nacional.

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), comúnmente llamada Vialidad Nacional, es un organismo descentralizado del Estado Nacional, en la órbita del Poder Ejecutivo Nacional. Su misión es la de construir, conservar, mantener, mejorar y ampliar la red troncal nacional de caminos, que es una parte de la red vial argentina. En el caso de ejecutar ampliaciones, la DNV está facultada para realizar juicios de expropiación ya que el terreno correspondiente al camino es considerado de utilidad pública.

Fue creada durante la presidencia de Agustín Pedro Justo, por Justiniano Allende Posse a través de la Ley 11.658, la cual financiaba al nuevo organismo con un impuesto fijo por cada litro de nafta.

Debido a la inflación, el Decreto Nacional 505/1958 reemplazó el monto fijo por un porcentaje (el 35%) y mediante la Ley 15.274 de 1960 se creó el Fondo Nacional Complementario de Vialidad que



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

gravaba las ventas de cubiertas y vehículos que serviría para construir o reconstruir 15.000 km de caminos en un plazo no mayor de diez años.

Hacia 1958, se creó el Consejo Vial Federal (compuesto por las distintas Vialidades Provinciales) y se reorganizó la Red Caminera Argentina, dividiéndola en Red Troncal Nacional, Red Primaria Provincial y Red Comunal; asignándose responsabilidades y recursos específicos para el financiamiento y construcción de las mismas a Vialidad Nacional, Vialidad Provincial y las Comunas, respectivamente.

El 24 de julio de 1979, durante el gobierno autodenominado *Proceso de Reorganización Nacional* las carreteras fueron objeto de transferencia a las provincias, por lo que la Dirección Nacional de Vialidad perdió varias de sus funciones.

Hacia principios de los años ochenta los déficits fiscales registrados por el Estado Nacional, particularmente en la segunda mitad de los años ochenta, derivaron en que una porción considerable de los recursos que tradicionalmente se orientaba a la infraestructura del sistema vial, fuera desviada hacia otros ámbitos a fin de paliar los desequilibrios en las cuentas públicas, generando un nivel de desinversión en el sector. Esta situación de creciente desatención tuvo su máxima entre 1985-1990, lo que derivó en la agudización del estado crítico de las rutas nacionales.

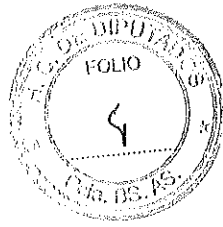
En 1990 se eliminaron los fondos específicos para los caminos, con lo que la Dirección Nacional de Vialidad comenzó a recibir fondos directamente a partir de asignaciones indicadas en el Presupuesto General de la Nación. Ese año además el Congreso Nacional dicta las leyes de reforma del Estado, con lo que las rutas con mayor circulación vehicular debían pasar a concesionarios privados.

En febrero de 1991 aumentó casi el 70%, el costo de los peajes a punto tal, la tarifa básica para un automóvil se ubicaba, en promedio entre las más altas del mundo, en torno a u\$s 2,50/ 50 km. La concesión de la red viaria quedó en manos de un oligopolio de empresas, entre ellas Autopistas Ezeiza-Cañuelas S.A., Coviare S.A. Grupo Concesionario del Oeste S.A. y Autopistas del Sol S.A, entre ellos varios gerentes de esta última que serían investigados por sobornos.

El Decreto 802 del 15 de junio de 2001 creaba una empresa estatal llamada ENAVIAL, liquidando la Dirección Nacional de Vialidad.10 Luego de la intervención del Congreso Nacional, en agosto del mismo año se revirtió la medida.

Mediante el Decreto Nacional 1020 del año 2009, el Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI) pasó a depender de la Dirección Nacional de Vialidad. Este organismo tenía facultades para supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de casi 10.000 km de caminos nacionales de alta densidad de tráfico.

Durante la administración del Presidente Néstor Carlos Kirchner se lanzó un Plan Vial Nacional. Desde el año 2003 a la fecha el Gobierno Nacional realizó una fuerte inversión en obras de infraestructura que ha permitido construir 1300 km de nuevas carreteras, pavimentar 4100 km de rutas nacionales y cubrir



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

con obras de mantenimiento la totalidad de la red vial nacional. Además, se llevó la cobertura de obras de mantenimiento a la totalidad de la red vial pavimentada, cuando en el año 2003 solo se alcanzaba a cubrir el 50 % de la misma. Gracias a estas inversiones desde el 2003 al año 2014 se produjo un crecimiento del 130 % de la red vial argentina.

Las rutas nacionales argentinas tienen diferentes modos de gestión dependiendo principalmente del tránsito sobre ellas. Las rutas más transitadas se subdividieron en tres grupos: Corredores Viales cuya longitud es de 8877 km, la Red de Acceso a Buenos Aires con una longitud de 236 km y la Red de Acceso a Córdoba cuya longitud es de 270 km, totalizando 9383 km.

Según el Decreto Nacional 2039/90 la duración de las concesiones era de 12 años, a partir de 1990. Luego de una renegociación el Poder Ejecutivo Nacional firmó el Decreto 1817/92 que lo extendió a 13, con vencimiento el 31 de octubre de 2003. La concesión del Corredor Vial número 18 (tramo Zárate a Paso de los Libres de las rutas nacionales 12 y 14) fue extendido a 28 años (venciendo el 31 de octubre de 2028), mientras que el Corredor Vial número 29 (tramo Cipolletti a Neuquén de la Ruta Nacional 22) fue adjudicado en 1995 por un plazo de 18 años (venciendo el 30 de abril de 2013).

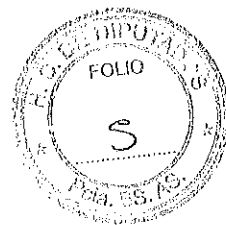
Los 17 corredores viales fueron adjudicados a 12 empresas de capital nacional que instalaron 49 cabinas de peaje.

Con lo recaudado los concesionarios deben conservar, remodelar, realizar ampliaciones pedidas por la DNV, mejorar, explotar y administrar los tramos de rutas incluyendo la señalización, además de ofrecer servicios a los usuarios.

Los contratos de recuperación y mantenimiento (CReMa) se realizan por cinco años, en los que la empresa que gana la licitación tiene un plazo de un año para mejorar la transitabilidad (etapa de recuperación), mientras que en los cuatro años siguientes debe realizar las obras necesarias para mantener la ruta en el mismo estado que estaba al final del primer año (etapa de mantenimiento).

El crecimiento del parque automotriz hace cada vez más necesario la expansión de una red vial debidamente planificada para continuar cumpliendo con los objetivos de promover el progreso, aunar culturas y unir al suelo argentino. En este sentido, en Octubre de 2021 con motivo del 89° aniversario de la Dirección Nacional de Vialidad se presentó el Plan de Fortalecimiento Vial Argentino para 2021 y 2022, que contempla la adquisición de un total de 713 equipos viales nuevos— entre maquinarias y vehículos— con el objetivo de agilizar el ritmo de las obras de mantenimiento y conservación de las rutas nacionales y mejorar su capacidad de respuesta ante eventuales emergencias.

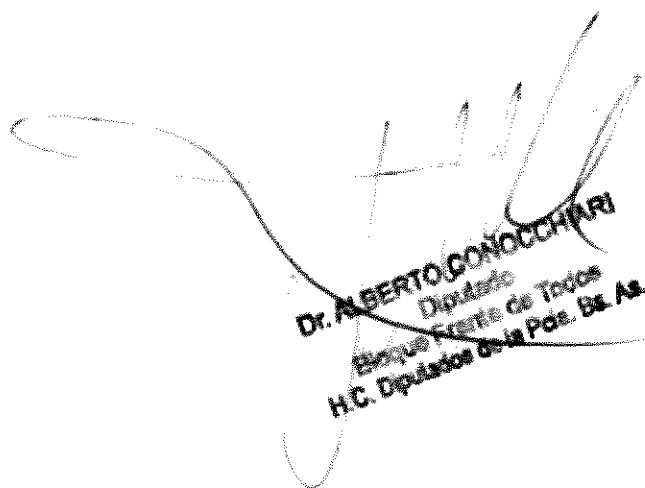
Los nuevos equipos demandaron una inversión cercana a los \$14.000 millones y serán destinados al mantenimiento y desarrollo de la Red Vial Nacional. Como parte de la primera etapa del plan, los 429 equipos adquiridos para 2021 ya están siendo distribuidos a los 24 distritos por una inversión total de \$6.050 millones. En una segunda instancia, en 2022 se realizará la entrega de los 284 equipos restantes, para los cuales se invirtieron \$7.700 millones. Esta decisión política traducida en inversión en obras



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara Diputados

públicas tiene como resultado una mejor calidad de vida para todos los argentinos y las argentinas. No solo facilitando el acceso seguro a caminos y rutas, sino mejorando la calidad de vida de toda la población.

Por todo lo expuesto, con la intención de rendir homenaje a una de las instituciones más importantes para el progreso y desarrollo de nuestro país; así como también celebrar el esfuerzo que realiza cada trabajador y cada trabajadora dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad mejorando la comunicación y el acceso terrestre a lo largo y lo ancho del territorio nacional, solicito a las Señoras Diputadas y Señores Diputados que acompañen con su voto favorable el presente Proyecto de Declaración.


Dr. ALBERTO CONOCCHIARI
Diputado
Banco Frente de Todos
H.C. Diputados de la Prov. Bs. As.