



Proyecto de Declaración

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Su rechazo a la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de avanzar en la privatización mediante concesión de corredores viales estratégicos, entre ellos la Ruta Nacional N° 33 y la Avenida Circunvalación de Rosario (A-008), trasladando a usuarios y sectores productivos el costo de obras y mantenimiento mediante peajes, interrumpiendo el flujo de recursos de origen legal destinados a infraestructura vial y de seguridad.

Asimismo, solicita al Gobierno Nacional indique el destino de los montos provenientes del impuesto a los combustibles, los derechos de exportación y el ajuste fiscal implementado, si aun así decide retirarse de responsabilidades esenciales como la inversión en infraestructura vial estratégica.

Expresa su preocupación frente al paulatino debilitamiento en materia de recursos humanos y presupuestarios de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), abandonando obligaciones indelegables del Estado Nacional, transfiriendo costos y riesgos a ciudadanos y sectores productivos, máxime cuando se somete a concesión alrededor de 9300 (nueve mil trescientos) kms. de rutas nacionales, excluyendo más de 30000 (treinta mil) kms. de un plan de mantenimiento, ampliación y reparación integral adecuado.

Insta al Gobierno de la Provincia de Santa Fe a asumir una posición activa en defensa de los intereses santafesinos, realizando las gestiones necesarias ante el Gobierno Nacional para garantizar inversiones reales en infraestructura vial, resguardar la seguridad, y evitar que el costo recaiga exclusivamente sobre usuarios y producción.

Finalmente, reafirma que la inversión en rutas nacionales constituye una obligación esencial del Estado, no exclusiva de las áreas sujetas a concesión por el actual Gobierno Nacional, y con el fin de garantizar conectividad, seguridad vial, desarrollo productivo e integración federal.



FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto tiene por objeto expresar el rechazo frente a la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de avanzar en un esquema de concesión privada de corredores viales estratégicos, entre ellos la Ruta Nacional N° 33 y la Avenida Circunvalación de Rosario (A-008), trasladando a usuarios y sectores productivos el financiamiento de obras y mantenimiento mediante el cobro de peajes.

La red vial nacional argentina comprende aproximadamente 40.000 kilómetros de rutas bajo jurisdicción de Vialidad Nacional, entre trazas pavimentadas y no pavimentadas. Frente al anuncio del Gobierno nacional de avanzar con un esquema de concesión privada sobre unos 9.100 a 9.300 kilómetros, queda fuera de ese sistema más de 30.000 kilómetros de rutas nacionales.

Ese dato permite entender una discusión de fondo que excede la cuestión administrativa. Las rutas que ingresan en los procesos de concesión son, en general, las de mayor circulación, las vinculadas a los corredores productivos, a los accesos metropolitanos y a las principales vías de exportación. Son los tramos donde existe posibilidad de recuperar inversiones mediante peajes y donde el flujo de tránsito hace rentable la explotación privada.

En cambio, la enorme mayoría de la red nacional que permanece fuera de las concesiones corresponde a rutas de menor densidad vehicular, corredores estratégicos del interior profundo, conexiones regionales de la Región Centro, el Gran Cuyo, NOA, NEA y la Patagonia, además de numerosos tramos que requieren fuertes inversiones de mantenimiento y conservación pero que no generan rentabilidad económica inmediata.

Frente al evidente desmantelamiento de Vialidad Nacional, la pregunta central es quién se hará cargo de esa Argentina que no resulta rentable para el mercado. Porque aun cuando el Estado avance con concesiones sobre más de 9.000 kilómetros, seguirá teniendo bajo su responsabilidad más de tres cuartas partes de la red vial nacional. Y precisamente se trata de los sectores más costosos, más extensos y menos atractivos para la inversión privada.



Allí aparece el verdadero debate: qué rol tendrá el Estado en la integración territorial, cómo se financiarán las rutas no rentables y qué ocurrirá con las economías regionales, los pueblos y las provincias que dependen de caminos que difícilmente puedan sostenerse exclusivamente mediante el sistema de peaje.

En un país federal, las rutas no son solamente un negocio de tránsito; son infraestructura estratégica, presencia estatal y condición básica para el desarrollo equilibrado del territorio argentino.

La Ruta Nacional N° 33 por ejemplo, constituye uno de los principales corredores productivos de la Argentina, conectando regiones agrícolas e industriales de enorme relevancia con el complejo portuario del Gran Rosario, nodo central del comercio exterior argentino. La Avenida Circunvalación de Rosario, por su parte, resulta vital para la movilidad metropolitana, la logística regional y la seguridad vial del Gran Rosario.

Se trata de infraestructura crítica cuya conservación, mejora y modernización no puede quedar librada exclusivamente a la lógica del recupero privado vía peaje, especialmente cuando hablamos de corredores cuya relevancia excede largamente el interés local y se proyecta sobre el funcionamiento económico nacional.

Frente a estas decisiones nos preguntamos: ¿qué destino tienen los recursos que el Estado Nacional recauda a través del impuesto a los combustibles líquidos, los derechos de exportación que pesan con particular intensidad sobre la producción agropecuaria y el esfuerzo fiscal extraordinario que el Gobierno Nacional ha impuesto sobre amplios sectores de la sociedad, si aun así decide retirarse de funciones esenciales como la inversión en infraestructura vial?

Asistimos a la paralización de la obra pública, el ajusta sobre jubilados, universidades, provincias y políticas públicas estratégicas, y se pretende que ciudadanos, trabajadores y sectores productivos vuelvan a pagar por infraestructura que debería ser garantizada por el propio Estado Nacional. En los hechos, ello implica una doble carga para quienes ya sostienen con impuestos el funcionamiento estatal.



La provincia de Santa Fe realiza un aporte determinante a la economía argentina. Su sistema agroindustrial, productivo y logístico genera una parte sustancial de los recursos que ingresan al Estado Nacional. Resulta, por ello, especialmente injusto que una provincia que contribuye decisivamente al sostenimiento fiscal del país deba, además, afrontar, de manera indirecta, el costo de infraestructura estratégica mediante nuevos peajes o esquemas de privatización.

Asimismo, entendemos que el Gobierno de la Provincia de Santa Fe no puede permanecer ajeno frente a decisiones que impactan directamente sobre la competitividad logística, la producción, la seguridad vial y la vida cotidiana de miles de santafesinos. Corresponde que asuma una posición activa en defensa de los intereses provinciales y reclame ante el Gobierno Nacional las inversiones necesarias para garantizar infraestructura adecuada sin trasladar íntegramente el costo a usuarios y sectores productivos.

Decisiones que implican el retiro del Estado Nacional en áreas estratégicas, particularmente aquellas vinculadas a la infraestructura y al sostenimiento de la actividad productiva, afectan de manera directa a la provincia de Santa Fe. Y es por esto que realmente preocupa la ausencia de una posición firme por parte del Gobierno provincial, especialmente cuando en otras oportunidades se han acompañado decisiones del Gobierno Nacional con impacto concreto sobre la producción, el trabajo y los recursos que corresponden a los santafesinos.

Defender la infraestructura vial estratégica es proteger el federalismo, desarrollo productivo, seguridad vial y una distribución razonable de las responsabilidades públicas.

Dip. Diego Giuliano