



CARTA ABIERTA A LOS ARGENTINOS

CONCESIONES VIALES – UNA TRAMPA PIRAMIDAL

Señor Presidente de la Nación.

Señor Jefe de Gabinete de Ministros.

Señor Ministro de Economía.

Señor Secretario de Transporte.

Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad.

!!!!TENGA CUIDADO, SEÑOR PRESIDENTE, LO ESTAN ENGAÑANDO!!!!

LA CONCESION DE OBRA PUBLICA, ASI COMO SE HA DISEÑADO EN LOS PLIEGOS PERTINENTES,
NO ES UNA CONCESION.

ES UNA OBRA PUBLICA CONVENCIONAL DISFRAZADA DE CONCESION.

En efecto, los pliegos desarrollan un conjunto de tareas y actividades que la Empresa Concesionaria debe realizar, por kilómetro o por unidad de medida, a lo largo de varios años de esa presunta concesión. Tareas que son insuficientes para restablecer un adecuado nivel de seguridad y confort para los usuarios.

No existe ninguna exigencia que obligue al concesionario a superar las exiguas cantidades exigidas en los pliegos a fin que realice, a propio riesgo, la totalidad de las tareas para un adecuado nivel de servicio, tal como debe esperarse en una concesión.

En definitiva: ¡¡¡No existe un riesgo empresario!!!. No se establece un nivel de servicio mínimo, ni ningún otro parámetro mínimo exigible de evaluación de los corredores.

Se podrán entregar los tramos concesionados por un mínimo de veinte (20) años y máximo de treinta (30) años y no prevé una evolución de la traza del camino acorde con el crecimiento demográfico de la población y el crecimiento del tránsito pasante. No se construyen autopistas, no se construyen autovías, no se pavimentan banquetas, no se construyen terceras trocas, etc.

Estos conceptos serían lo opuesto a una concesión de obra pública propiamente dicha.

Por todo eso, afirmamos que se trata de una **OBRA PUBLICA DE MANTENIMIENTO**, con ítems por unidad de medida, a la que simplemente se le ha cambiado la modalidad de pago.

En lugar de emitir certificados mensuales para abonar a la Empresa Concesionaria, se ha resuelto que sea la ciudadanía con el pago de un impuesto diario, quien solvente la inversión en cada corredor.



Ya lo habíamos anticipado en nuestra Carta Abierta de fecha 06 de noviembre de 2024, pero ahora, con la confección de los pliegos de bases y condiciones recientemente dados a publicidad, lo hemos corroborado y ratificado.

LAS OBRAS PREVISTAS NO RESUELVEN EL DETERIORO DEL CORREDOR.

En efecto, según los cálculos preliminares, las obras previstas llegan tarde y mal.

El estado actual de los corredores, no admite que se cobren peajes siderales y solo se prevea una mínima repavimentación 2, 3 y 4 y del mismo modo, solo se considera una segunda repavimentación mínima en los años 11, 12 y 13.

Y desde allí, hasta el año 30, NADA.

ES UN FABULOSO NEGOCIO INMOBILIARIO.

Se autoriza a realizar nuevas explotaciones complementarias o colaterales para obtener ingresos adicionales, sin ningún tipo de límites o condicionantes.

Incluso, se utiliza la zona de camino y terrenos remanentes para esas explotaciones, poniendo en riesgo la seguridad del tránsito y los usuarios.

Se autoriza a que la Empresa Concesionaria se pueda dedicar a actividades de explotación comercial tales como la construcción e instalación de centros comerciales; farmacias; paradores de camiones con o sin instalaciones auxiliares de descanso, recreación y aseo; lavaderos de autos y camiones; hotelería; sucursales bancarias con y/o sin empleados; cajeros automáticos; confiterías; restaurantes y sitios de esparcimiento estaciones de servicio para automotores, unidades sanitarias, centros logísticos; depósitos fiscales; ductos diversos; redes de fibra óptica y telecomunicaciones, antenas y estaciones de telecomunicaciones, refugios de paradas de transporte público, paradores de transporte de pasajeros, entre otros.

¡¡¡UNA LOCURA TOTAL!!!

Estas actividades comerciales se instalarían en AREAS DE SERVICIO ubicadas dentro de la ¡¡¡¡ZONA DE CAMINO!!!!

Demás está decir que la zona de camino no es un lugar apto para construir centros comerciales, hoteles, restaurantes o sucursales bancarias y transgrede las normas vigentes de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

A todo ello, se suma que no especifica que pasa con esas inversiones cuando termine la presunta concesión de obra pública, por lo que puede ser que la empresa concesionaria mantenga la propiedad de ese bien, en la zona de camino que es del Estado Nacional y además, que exista otra empresa concesionaria para administrar una nueva concesión, en el mismo corredor.

CABA, 17 de febrero de 2025

COMISION DIRECTIVA NACIONAL.

AP – (11) 6169-7921