

SESIONES ORDINARIAS

2000

ORDEN DEL DIA N° 1171

COMISIONES DE TRANSPORTES Y DE OBRAS PUBLICAS

Impreso el día 17 de octubre de 2000

Término del artículo 113: 26 de octubre de 2000

SUMARIO: Ruta nacional 3, en los partidos de La Matanza y Cañuelas. Asignación de las partidas presupuestarias necesarias para proceder a la obra de ensanche de la misma. **Stolbizer** y otros. (2.390-D.-2000.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas han considerado el proyecto de resolución de la señora diputada Stolbizer y otros señores diputados, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las partidas presupuestarias necesarias para proceder a la obra de ensanche de la ruta nacional 3, desde el km 29 hasta el km 48 del partido de La Matanza y hasta el km 65 del partido de Cañuelas; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo a través de los organismos correspondientes asigne las partidas presupuestarias necesarias para proceder a la obra de ensanche de la ruta nacional 3, desde el km 29 hasta el km 48 dentro del partido de La Matanza en una primera etapa y hasta el km 65, partido de Cañuelas en ulterior etapa, en el presupuesto del 2000 (en ejecución y a través del mecanismo de transferencia de partidas para la cual se encuentra facultado) y en el proyecto de presupuesto para el año 2001.

Sala de las comisiones, 4 de octubre de 2000.

Alejandro M. Nieva. – José A. Recio. – Jorge T. Pérez. – Hugo D. Toledo. – Alicia A. Castro. – Carlos A. Courel. – Blanca A. Saade. – Gustavo E. Gutiérrez. – Marta Y. Palou. – Benjamín R. Nieto Brizuela. – Ricardo N. Vago. – Zulema B. Daher. – Antonio A. Lorenzo. – Martha C. Alarcia. – María del Carmen Alarcón. – César A. Albrisi. – Marcela A. Bordenave. – Héctor J. Cavallero. – Mario Das Neves. – Teodoro R. Funes. – Rubén H. Giustiniani. – María E. Herzovich. – Dámaso Larraburu. – Beatriz M. Leyba de Martí. – Miguel R. Mukdise. – Lorenzo A. Pepe. – Ricardo C. Quintela. – Elsa S. Quiroz. – Olijela del Valle Rivas. – Rafael E. Romá. – Delki Scarpin. – Rosa E. Tulio.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, al considerar el proyecto de resolución de la señora diputada Stolbizer y otros señores diputados, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Alejandro M. Nieva.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La ruta nacional 3 fue construida en el año 1939, para una población de 12.000.000 de habitantes y un parque automotor muy reducido.

En toda su extensión dicha ruta une Buenos Aires con toda la Patagonia, para terminar en Tierra del Fuego, luego de atravesar Río Negro, Chubut, y Santa Cruz. En los tiempos en que dicha ruta fue proyectada y ejecutada, el transporte más importante era el ferrocarril y la llegada al sur argentino se hacía preferentemente por la vía marítima. Hoy estos medios de transporte han sido reemplazados por el camión, mediante el cual todo el sur patagónico se abastece y transporta su producción. Es esta carretera, además de la vía de acceso a la Capital Federal, la conexión de nuestras provincias patagónicas con las rutas de acceso al Mercosur. Es indudable que por la ruta 3 circula gran parte de nuestra economía.

A ésta se le suma además esta vía terrestre para el transporte de pasajeros por ómnibus y vehículos particulares.

Ese tránsito y esa importancia son aún mucho más significativos si advertimos que la salida de Buenos Aires atraviesa los distritos más densamente poblados del conurbano, como La Matanza. Requiere pues este importante partido una vía de acceso a la Capital Federal, importante y adecuada al caudal de personas que por ella circulan y que traspasan sus límites distritales.

Sin embargo, aquí, en este distrito, donde la ruta debería tener una amplitud capaz de tolerar ese tránsito, es donde resulta más insuficiente, concretamente entre el kilómetro 29 (hasta donde sí existe ensanchada desde 1984) y el kilómetro 47,700, sin perjuicio de la importancia que tendría su ampliación incluso en tramo posterior.

En los laterales de esta ruta, en su recorrido por el partido de La Matanza existe gran cantidad de comercios, industrias y asentamientos poblacionales. Seis líneas de colectivos con frecuencias de un minuto en hora pico, cubren el transporte de pasajeros local, más las otras líneas de transporte de larga distancia que circulan en su mayor extensión.

El recorrido de estos pocos kilómetros demanda mucho tiempo, riesgos e inconvenientes. Este tramo de la ruta tiene sólo dos manos o vías, una de ida y otra de vuelta. Sin embargo, se advierte muchas veces la utilización ilegal de las banquinas para el desplazamiento de vehículos particulares y/o públicos, sobrepasando vehículos por la derecha, violando normas de tránsito y provocando gran cantidad de accidentes entre vehículos y especialmente peatones, en su mayoría vecinos del lugar, que, además de otras formas de exclusión (por su extrema pobreza en algunos casos), deben agregar esta situación de permanente angustia cuando tienen que cruzar la ruta o esperar el colectivo.

Los camiones con sus importantes cargas se desplazan lentamente produciendo un atascamiento del tránsito que se agrava con cualquier tipo de accidente. El puente sobre el arroyo Morales es escenario permanente de accidentes, como el que ilustran las fotografías que se agregan, lo que ocasiona a veces durante horas que el tránsito sea interrumpido, no existiendo vías alternativas suficientes ni adecuadas.

Las comisarías de la zona registran un nivel de accidentes de tránsito muy elevado, e incluso dificultades de traslado para sus propios móviles, o los de los bomberos, cuando deben salir a asistir una emergencia.

La realización de la obra solicitada mejorará sustancialmente las posibilidades de progreso del distrito bonaerense de La Matanza, y contribuirá decididamente a mejorar la comunicación con la extensa zona geográfica del país que es la Patagonia. Es una obra sentida y requerida por la población, comerciantes, industriales, representantes sociales, y autoridades políticas en la defensa de los intereses sociales locales y nacionales.

Por estas razones y las que nos encontramos en condiciones de ampliar en las oportunidades en que nos sea requerido, solicitamos aprobar el presente proyecto de resolución para que el señor jefe de Gabinete, en uso de las facultades que le han sido otorgadas, asigne las partidas presupuestarias necesarias para garantizar la ejecución de la referida obra de ensanche de la ruta nacional 3.

*Margarita R. Stolbizer. – Marta I. Di Leo.
– María G. Ocaña. – Elsa S. Quiroz. –
Ricardo H. Vázquez.*

ANTECEDENTE

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al señor jefe de Gabinete de Ministros, a fin de solicitar se contemple la asignación presupuestaria, de las partidas necesarias y suficientes para proceder a la obra de ensanche de la ruta nacional 3, desde el kilómetro 29 hasta el kilómetro 48 dentro del partido de La Matanza en una primera etapa y hasta el kilómetro 65, partido de Cañuelas en ulterior etapa, en el presupuesto año 2000 (en ejecución, y a través del mecanismo de transferencia de partidas para el cual se encuentra facultado) y en el proyecto de presupuesto para el año 2001.

*Margarita R. Stolbizer. – Marta I. Di Leo.
– María G. Ocaña. – Elsa S. Quiroz. –
Ricardo H. Vázquez.*