



## PROYECTO DE LEY

### RED FEDERAL DE AUTOPISTAS

**Artículo 1º:** Créase el Programa Nacional "Red Federal de Autopistas", en adelante el Programa, que se regirá por las disposiciones de la presente ley, a ser financiado con inversión privada de riesgo dentro del régimen de concesión de obra pública y libre de peaje directo.

**Artículo 2º:** Declárese, en los términos del art. 75 inciso 30 de la Constitución Nacional y con el alcance previsto en la presente ley, que el Programa constituye un establecimiento de utilidad nacional en virtud de los trascendentes y específicos fines que persigue. En función de dicho precepto constitucional y las prescripciones contenidas en los incisos 18 y 32 del mismo, se establece la jurisdicción federal exclusiva tanto sobre el establecimiento de utilidad nacional creado por esta ley, como respecto a las actividades principales y/o complementarias que se desarrollen en su ámbito.

**Artículo 3º:** De conformidad con lo prescripto en el art. 75 inciso 19 de la Constitución Nacional, declárase de interés nacional al Programa, con el objeto de promover el crecimiento armónico de la Nación y el poblamiento equilibrado de su territorio, así como el de establecer una política de Estado diferenciada y estable tendiente a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones mediante la aplicación de mecanismos de solidaridad interregional en el costeo de la inversión.

**Artículo 4º:** Encomiéndase al Poder Ejecutivo Nacional la contratación, de acuerdo con el sistema de concesión de obra pública, del proyecto, financiación, construcción, operación y mantenimiento de las obras del Programa, que deberán tener como objetivo central la integración del territorio nacional mediante la construcción de al menos 13.500 km. de autopistas. La definición de los tramos y sus respectivas trazas deberá responder a los criterios de inclusión de ciudades capitales de provincia y otras localidades y regiones importantes y/o a potenciar, puertos fluviales y de ultramar, actuales y potenciales centros turísticos, y los países limítrofes a través de los cuatro corredores bioceánicos incluidos en la Red: Norte, Transversal, Centro y Sur, tomando como base y ampliando y actualizando los términos de referencia aprobados por los decretos 1.056/97 y 685/98, así como las previsiones y eventuales actualizaciones del Plan Estratégico Territorial y de otras instancias de la planificación sectorial del transporte y de su aporte al desarrollo sostenible. Deberán preverse las



obras a ser suprimidas del proyecto por haber sido incluidas oportunamente por el Poder Ejecutivo Nacional en otros planes de inversión y las obras a ser incorporadas en compensación de tramos suprimidos. En el caso del Corredor Bioceánico Centro, entre las provincias de Entre Ríos y San Juan, los tramos "Túnel Uranga – Sylvestre Begnis" y "Puente Rosario Victoria" no deberán considerarse alternativos sino complementarios, procurando su vinculación, ya sea por trazados nuevos o existentes, con la autovía de la ruta nacional nº 14. La construcción de los corredores viales con diseño de autopista se llevará a cabo conforme al orden de prioridades que establezca el Poder Ejecutivo Nacional en el respectivo cronograma y plan de obras.

**Artículo 5º:** Las nuevas obras se ejecutarán utilizando rutas nacionales y/o provinciales ya existentes y/o nuevas trazas, a cuyo efecto los proyectos ejecutivos deberán contemplar, como mínimo, las siguientes condiciones: a) se duplicarán en los casos que corresponda, y se mejorarán las calzadas actuales; b) se construirán cruces a distinto nivel en correspondencia con rutas transversales y ferrocarriles; c) se construirán circunvalaciones de las zonas urbanas; d) se rectificarán las curvas peligrosas para posibilitar la circulación segura a la velocidad autorizada; e) se construirán banquetas pavimentadas; f) se reservarán áreas de servicio cada 100 kilómetros que contarán con Centros de Control de Tráfico dotados de tecnología de última generación para la vigilancia y control del tránsito y detección de condiciones climáticas desfavorables para la seguridad del mismo. Además, las áreas de servicio contarán con estaciones de servicio, áreas de descanso, información, control de cargas, dependencias de fuerzas de seguridad y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En todos los casos se deberá prever la continuidad laboral del personal a cargo de las tareas de cobro de peaje, reasignando funciones; g) se ensancharán los trazados para posibilitar una mediana de 45 metros de ancho y, siempre que las condiciones del entorno lo permitan, un ancho total de 300 metros para facilitar una forestación intensiva con ejemplares de especies autóctonas que embellezca el paisaje, amenice los viajes, evite el encandilamiento nocturno y contribuya a preservar el equilibrio ecológico y la preservación de la biodiversidad; h) Las obras deberán diseñarse para permitir la circulación de bitrenes; i) Se instalará la correspondiente señalización horizontal y vertical, y donde correspondiere la iluminación artificial en cruces, accesos, y tramos peligrosos; j) Los respectivos contratistas deberán construir todas las obras nuevas necesarias, reacondicionar las existentes, mantenerlas durante todo el plazo contractual y restituir las, una vez vencido éste, al Estado Nacional, en perfecto estado.

**Artículo 6º:** Siendo la Red Federal de Autopistas un bien público, todas las tierras compradas por los contratistas para la apertura o completamiento del trazado serán de propiedad exclusiva del Estado Nacional desde el momento mismo de su adquisición, así como las obras que accedan al suelo.



**Artículo 7º:** Las contrataciones serán adjudicadas por el Poder Ejecutivo Nacional en licitación pública por menor tarifa cotizada creada en el artículo 9º de la presente ley y denominada Tasa Retributiva de Obras y Servicios de Autopistas (TROSAs). Los licitantes deberán cumplir estrictos parámetros de solvencia técnica, económica y financiera que garanticen la ejecución puntual de los trabajos y la excelencia de la calidad del servicio público durante la vigencia de los contratos.

**Artículo 8º:** El poder de policía de prevención y control del tránsito para optimizar la seguridad vial en la Red Federal de Autopistas queda asignado a la Agencia Nacional de seguridad Vial y a la Gendarmería Nacional en el marco de sus respectivas competencias, por tratarse de un establecimiento de utilidad pública nacional conforme al art. 2º de la presente ley. Los contratistas brindarán el apoyo logístico integral con todo el equipamiento necesario para que la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Gendarmería Nacional puedan dar cumplimiento adecuado a este cometido. El costo de dicho equipamiento será imputado como un gasto del proyecto. El Poder Ejecutivo Nacional establecerá en los pliegos de licitación un sistema de premios y castigos tendiente a la paulatina disminución de la siniestralidad vial en cada uno de los contratos.

**Artículo 9º:** Los contratistas serán retribuidos mediante un flujo de fondos generado por un sistema de peaje indirecto consistente en una Tasa Retributiva de Obras y Servicios de Autopistas, en adelante TROSA, que comenzará a percibirse únicamente a partir de la efectiva habilitación al tránsito de cada tramo y que ascenderá como máximo a 14,50 centavos de peso de poder adquisitivo al 31 de diciembre de 2015 con más la actualización del artículo 11º y el impuesto creado en el artículo 37 de la presente ley, por cada litro de combustible líquido o metro cúbico de GNC mencionados en el párrafo siguiente por cada 1.000 kilómetros, previamente terminados y habilitados al uso público. Por módulos de menor longitud, el tope de la TROSA se determinará en forma proporcional. La TROSA se aplicará a la compraventa o adquisición por cualquier título en la República Argentina de nafta, gasoil, etanol, biodiesel, diésel oil y GNC. Para cualquier otra fuente de energía que se utilice para la propulsión de automotores, se aplicará la misma tasa por unidad de medida equivalente al valor energético de un litro de nafta. El Poder Ejecutivo Nacional deberá adoptar las medidas técnicas y reglamentarias necesarias, para garantizar la normal percepción del tributo. Los sujetos obligados al pago de la TROSA serán los adquirentes por cualquier título de los combustibles o fuentes de energía mencionados en el párrafo anterior. La recaudación de la TROSA deberá ser depositada por los agentes de percepción en la cuenta de los contratistas titulares del Flujo de Fondos de la TROSA o en las entidades bancarias designadas por los mismos.

**Artículo 10º:** La TROSA tendrá vigencia en todo el territorio de la República Argentina y regirá en los términos de la presente ley durante todo el tiempo de vigencia de los



contratos mencionados en el artículo 4° y tendrá las siguientes características esenciales:

a) La TROSA constituye una tasa por servicios públicos, retributiva de la inversión privada previamente realizada por los contratistas y como contraprestación de las nuevas obras y servicios viales generados por dicha inversión privada.

b) La TROSA no podrá ser disminuida, suprimida o alterada, en ninguna de sus modalidades, en perjuicio de los derechos adquiridos por los contratistas, el fideicomiso o sus beneficiarios.

c) Los contratistas serán los propietarios del flujo de fondos generado por la TROSA, en la proporción indicada en el inciso a) del artículo 15, el que integrará el patrimonio individual de cada uno de ellos por el plazo del contrato, a partir del preciso momento en que la respectiva obra vial sea habilitada al tránsito.

d) El Estado Nacional garantiza la estabilidad, intangibilidad e invariabilidad de la TROSA, determinada conforme a la presente ley, la que no constituye recurso presupuestario alguno, impositivo o de cualquier otra naturaleza y solamente tendrá el destino que se le fija en la presente ley.

e) El Estado Nacional garantiza la efectiva percepción de la TROSA por el contratista o su sucesor en base al Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) conforme al artículo 23.

f) Los contratos y su aprobación por el Poder Ejecutivo Nacional, conjuntamente con la presente ley, constituyen un cuerpo legal único e indivisible, de índole contractual, que regirá las obligaciones recíprocas entre el Estado Nacional y los contratistas, el fideicomiso o sus beneficiarios, gozando los derechos adquiridos, nacidos o consolidados al amparo de dicho cuerpo legal, de carácter de prerrogativa jurídica individualizada e irrevocable, en cabeza de cada uno de ellos. El Estado Nacional garantizará la estabilidad de dicho cuerpo legal durante el plazo de vigencia de los respectivos contratos de PPP.

g) El derecho de propiedad de los contratistas, el fideicomiso o sus beneficiarios, sobre el flujo de fondos originado por la TROSA, no podrá ser revocado ni anulado ni tampoco ser revisado unilateralmente por el Estado Nacional, a fin de garantizar la estabilidad de los derechos adquiridos, nacidos o consolidados al amparo de esta Ley, evitando que queden a merced del arbitrio o diferente criterio, que al respecto pudiese existir durante la vigencia de los respectivos contratos.

h) La modificación unilateral por parte del Estado sólo podrá tener lugar en la hipótesis de expropiación por causa de utilidad pública, calificada como tal por Ley del Honorable Congreso de la Nación y previa e integralmente indemnizada, de



conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 de la Ley N° 21.499 y 17 de la Constitución Nacional.

**Artículo 11º:** La TROSA será actualizada mensualmente por el Índice del Costo de la Construcción, Nivel General, en adelante ICC, que elabora el Instituto Nacional de Estadística y Censos. Este mismo índice se aplicará a los bonos de infraestructura. No será aplicable el artículo 10 de la Ley 23.928 a las relaciones jurídicas nacidas al amparo de la presente ley. El ajuste del ICC será aplicado de pleno derecho y en forma automática por los agentes de percepción designados en el artículo 13, sin necesidad de forma alguna de aprobación o autorización administrativa previa o intervención alguna de la Autoridad de Aplicación, siendo la presente ley título habilitante y suficiente para la aplicación obligatoria del ajuste. El incumplimiento a esta obligación por parte de los agentes de percepción los hará solidariamente responsables del reajuste omitido en razón de que el ajuste por el ICC o por el índice que lo reemplace, no es un adicional a la TROSA sino que forma parte integrante e inescindible de la misma, por lo que la omisión de su cobro al usuario y posterior ingreso al fideicomiso es equivalente a la omisión de percibir e ingresar la TROSA en sí misma.

**Artículo 12º:** La obligación de pagar y percibir la TROSA comenzará a regir en forma gradual, a medida que se habilite cada módulo de obra. El Poder Ejecutivo Nacional deberá fijar en el llamado a licitación el valor tope de la TROSA correspondiente a cada módulo parcial y funcional, de modo que al concluir la red se respete la TROSA máxima fijada en el artículo 9, más ICC del 31 de diciembre de 2015, más el IVA previsto en el artículo 36 de la presente ley, por litro de combustible líquido o metro cúbico de GNC o fuente energética alternativa por cada 1.000 km. de autopista habilitada.

**Artículo 13º:** Designanse agentes de percepción de la TROSA a las empresas refinadoras e importadoras de los combustibles que se mencionan en el artículo 9º, las cuales percibirán la misma en el acto de transferir por cualquier título a terceros los productos referidos, debiendo depositar el importe de la TROSA más la actualización por el ICC dentro del plazo de treinta días corridos siguientes a su percepción, en la cuenta designada a tal efecto por el titular del Flujo de Fondos de la TROSA. Estas obligaciones tendrán el carácter de cargas públicas no retribuíbles.

**Artículo 14º:** El plazo de los contratos será fijado por el Poder Ejecutivo Nacional de modo de brindar al contratista o fiduciario la percepción del flujo de fondos de la TROSA por 30 años.

**Artículo 15º:** La TROSA será desdoblada en dos partes:



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

- a) El 85 % para la amortización de la inversión previamente realizada por el contratista para ejecutar las obras, que podrá ser cedido a terceros o transferido en propiedad fiduciaria.
- b) El 15 % para el mantenimiento de las obras, que no podrá ser cedido a terceros ni transferido en fideicomiso y cuyo pago al contratista estará condicionado al efectivo cumplimiento de sus obligaciones contractuales de mantenimiento y operaciones posteriores a la habilitación del tramo correspondiente.

Finalizados los contratos, la TROSA prevista en el inciso a), dejará de percibirse y el Poder Ejecutivo Nacional sólo podrá aplicar la prevista en el inciso b) para el mantenimiento de las obras. Las obras deberán ser nuevamente entregadas en PPP por el Poder Ejecutivo Nacional para su conservación, mantenimiento y explotación aisladas, divididas o integradas conjuntamente con otras obras de la RFA. La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista interrupción entre ambos contratos.

**Artículo 16º:** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 40, tanto los contratistas como el fiduciario tendrán la facultad de auditar el cumplimiento de las obligaciones de los agentes de percepción, por sí o mediante la contratación de auditorías independientes.

**Artículo 17º:** El Poder Ejecutivo Nacional, a solicitud del contratista y previa audiencia pública, podrá revisar el valor de la TROSA en la medida en que resulte indispensable para restablecer el equilibrio de la ecuación económica del contrato, cuando dicho equilibrio hubiera sido afectado por circunstancias económicas excepcionales e imprevistas totalmente ajenas a la responsabilidad del contratista.

**Artículo 18º:** El Poder Ejecutivo Nacional queda autorizado a elevar la TROSA hasta un máximo del veinte por ciento, para incorporar obras viales adicionales no previstas inicialmente, que pudieran resultar necesarias para el mejor cumplimiento de los objetivos perseguidos por la Constitución Nacional en el art. 75, inciso 19.

**Artículo 19º:** Los agentes de percepción de la TROSA y del impuesto previsto en el artículo 36 y todo aquello que haga a su recaudación y efectivo ingreso en tiempo y forma a los respectivos fideicomisos, se regirán por las disposiciones de la Ley 11.683 (texto ordenado en 1998 y sus modificaciones).

**Artículo 20º:** El financiamiento del costo total de cada módulo de la Red Federal de Autopistas hasta el momento de su habilitación al tránsito, estará a exclusivo cargo de las empresas contratistas quienes utilizarán a tal efecto recursos propios u obtenidos mediante el crédito en cualquiera de las formas que autorice la legislación vigente. En todos los casos, sin avales financieros del Estado Nacional y sin perjuicio de las



garantías previstas en los artículos 23 y 24 que sólo entrarán en vigencia a partir de la habilitación del módulo respectivo.

**Artículo 21º:** Los bancos y entidades financieras quedan autorizados a recibir depósitos a plazo fijo o a emitir otros títulos valores indexados por el costo de la construcción (INDEC o Cámara Argentina de la Construcción) destinados al financiamiento de la Red Federal de Autopistas.

**Artículo 22º:** Los bancos que estructuren financieramente el proyecto podrán designar una consultora de nivel internacional que controle y certifique la calidad del diseño y de la ejecución de los trabajos así como el cumplimiento de los pliegos de licitación, las normas de Vialidad Nacional y subsidiariamente, las normas técnicas del Instituto Argentino de Normalización y Certificación. Todo ello sin perjuicio de los controles y auditorías contratadas por la Autoridad de la Red Federal de Autopistas según el artículo 42.

**Artículo 23º:** El flujo de fondos generado por la TROSA asignada a cada contrato, será garantizado por el Estado Nacional, por todo el plazo de vigencia del contrato, por medio del Ingreso Mínimo Garantizado, cuyo importe se determinará calculando el monto de la TROSA aplicable a ese contrato tomando como base la proyección de crecimiento que el Poder Ejecutivo Nacional establezca en los pliegos de licitación. La garantía del Ingreso Mínimo Garantizado abarcará la TROSA más el reajuste por el ICC conforme al artículo 11.

**Artículo 24º:** Para facilitar el acceso de los contratistas al mercado de capitales y reducir el costo financiero, el Poder Ejecutivo Nacional gestionará ante los organismos multilaterales de crédito, Banco Interamericano de Desarrollo u otras entidades financieras, el otorgamiento de garantías de cobertura puntual del Ingreso Mínimo Garantizado y su evolución futura, en base a las hipótesis de crecimiento que adopte el Poder Ejecutivo Nacional en los pliegos de licitación. A tal efecto, autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a otorgar las contragarantías necesarias y a suscribir los instrumentos legales pertinentes para que dichas garantías se tornen operativas. Los gastos y comisiones que demande la contratación de estas garantías serán considerados como un costo del contrato y abonados por el contratista hasta la transferencia del flujo de fondos al fiduciario y, a partir de ese momento, por el fiduciario con cargo al flujo de fondos de la TROSA.

**Artículo 25º:** Las divisas provenientes del exterior y destinadas a la suscripción inicial de bonos de infraestructura, podrán ingresar libremente a nuestro país sin necesidad de autorización previa, exceptuándolas de las limitaciones o restricciones aplicables al ingreso de fondos del exterior.



**Artículo 26º:** El contratista, como propietario del flujo de fondos generado por la TROSA según el inciso c) del artículo 10, podrá constituir fideicomisos financieros transfiriendo en propiedad fiduciaria, total o parcialmente, el flujo de fondos generado con causa en la TROSA.

**Artículo 27º:** El contratista, en su carácter de fiduciante, podrá designar como fiduciario a una entidad financiera o sociedad especialmente autorizada por la Comisión Nacional de Valores, para actuar como fiduciario financiero.

**Artículo 28º:** Serán beneficiarios del fideicomiso los adquirentes de los bonos de infraestructura emitidos por el contratista-fiduciante o por el fiduciario financiero.

**Artículo 29º:** Los tenedores de los bonos de infraestructura, como beneficiarios de los bienes fideicomitados, gozarán de los derechos emergentes de la titulación o securitización de la parte proporcional del flujo de fondos, así como de todos los demás derechos emergentes de esta ley. Sin que esta enumeración sea taxativa, los beneficios serán: la indexación según el ICC del INDEC, el Ingreso Mínimo Garantizado, la garantía de la institución multilateral de crédito y las desgravaciones de impuestos contenidas en la presente ley.

**Artículo 30º:** El fiduciante y el fiduciario no responden con su propio patrimonio por eventuales insuficiencias de los activos fideicomitados para el servicio de los bonos.

**Artículo 31º:** El flujo de fondos cedido en propiedad fiduciaria al fideicomiso estará destinado a pagar los bonos de infraestructura o los títulos de deuda por el importe resultante del Ingreso Mínimo Garantizado. El excedente de recaudación que se registre estará destinado a constituir una reserva del fideicomiso. Por el excedente que eventualmente se produzca entre la recaudación efectiva y el Ingreso Mínimo Garantizado, incluidas las reservas acumuladas, se emitirán Certificados de Participación que serán distribuidos entre el contratista y el Estado por partes iguales. Los tenedores de certificados de participación no podrán percibir ingreso alguno hasta que los títulos de deuda y bonos de infraestructura estén totalmente cancelados.

**Artículo 32º:** La Red Federal de Autopistas y las tierras afectadas a su trazado, como bienes del dominio público nacional constitutivos de un establecimiento de utilidad nacional de jurisdicción exclusiva, estarán exentos de todo tributo nacional, provincial o municipal. Dicha exención alcanza a las actividades principales constituidas por el transporte, las comunicaciones y la forestación de los espacios del dominio público. Tampoco los bienes afectados a la construcción y conservación de la Red Federal de Autopistas estarán alcanzados por ningún tributo o gravamen de base patrimonial nacional, provincial o municipal, creado o a crearse, entendiéndose a este sólo efecto que el Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta es un tributo de base patrimonial. Las



actividades complementarias de carácter comercial que se desarrollen en las áreas de servicio quedan sujetas a la legislación tributaria ordinaria.

**Artículo 33º:** Las obras de proyecto, financiación, construcción, operación y mantenimiento de la RFA estarán exentas del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y del impuesto a los débitos y créditos bancarios. Ambas desgravaciones se extienden a las obras viales, tanto principales como accesorias, tales como la iluminación, demarcación horizontal, vertical, cartelería inteligente y su equipamiento, servicios de ruta y de emergencia. No están alcanzadas por estas desgravaciones las construcciones comerciales de las áreas de servicio ni los servicios comerciales que en ellas se brinden.

Ambas desgravaciones alcanzarán:

- 1) A todos los insumos incorporados físicamente a las obras.
- 2) A las maquinarias, equipos y vehículos de cualquier tipo utilizados para la construcción, operación y mantenimiento de la Red federal de Autopistas.
- 3) A los bienes y servicios de cualquier índole que fueren necesarios para el objeto del proyecto, especialmente los servicios de consultoría de proyecto, dirección e inspección de las obras en cuestiones relativas a ingeniería, agrimensura, forestación, asesoramiento jurídico y financiero y, en general, todo tipo de bienes y servicios incorporados o utilizados en el proyecto, financiación, ejecución, operación y mantenimiento de la RFA desde el inicio hasta la conclusión de la concesión. También estarán desgravados los servicios de administración del fideicomiso.

Ambas desgravaciones se extienden a los contratistas, subcontratistas, entidades financieras, fiduciarios, proveedores de bienes y servicios así como también a los consultores, auditores y profesionales intervinientes.

**Artículo 34º:** Las letras, bonos, obligaciones u otros títulos valores aplicados a la construcción de la red que emitan los contratistas durante el período de construcción de la Red Federal de Autopistas, así como también los bonos de infraestructura, estarán asimilados en su tratamiento tributario a las letras, bonos, obligaciones u otros títulos valores emitidos por el Gobierno Nacional y por ende, tanto el capital como sus intereses, exentos del pago de todo tributo nacional. En consecuencia, los intereses no estarán gravados con el IVA ni con el impuesto a las ganancias y su tenencia en el patrimonio estará exenta del pago del impuesto sobre los bienes personales. Los intereses de los préstamos obtenidos por los concesionarios en entidades financieras y aplicadas a la ejecución o explotación de las obras estarán también exceptuados del IVA.



**Artículo 35º:** Una vez terminada la obra por el contratista y habilitada la misma por la Autoridad de Aplicación el contratista podrá emitir bonos de infraestructura que gozarán de una desgravación del impuesto a las ganancias en beneficio de los ahorristas suscriptores iniciales de tales bonos, por la totalidad del monto integrado en el ejercicio. Para tener derecho a esta franquicia los ahorristas deberán mantener dicha inversión en su patrimonio por un lapso no inferior a dos años; caso contrario deberán reintegrar a su balance impositivo los importes respectivos en el año en que tal hecho ocurra. El poder Ejecutivo Nacional podrá reducir esta desgravación impositiva para futuras emisiones, cuando los bonos ya emitidos coticen por encima de la par y siempre que no resulte necesario mantener la totalidad de este beneficio para asegurar la fluida colocación de los bonos de infraestructura en el Mercado de Valores.

**Artículo 36º:** La TROSA estará gravada con una alícuota del IVA del 21 por ciento, cuya recaudación será derivada a un fideicomiso destinado a inversiones orientadas a la promoción del transporte ferroviario, fluvial y marítimo, conforme a lo dispuesto en el artículo 44º de la presente ley.

**Artículo 37º:** La Nación Argentina garantizará la estabilidad fiscal de las concesiones del Programa y de todos los actos jurídicos vinculados a la misma, por el plazo total de su vigencia.

**Artículo 38º:** Declárase de utilidad pública, y sujetos a expropiación, los inmuebles necesarios para la ejecución de la Red Federal de Autopistas, incluidos los trazados, distribuidores y áreas de servicio. La individualización de los inmuebles afectados será efectuada por la Autoridad de la Red Federal de Autopistas (ARFA) en base a la presente ley y a los procedimientos establecidos en las demás normas aplicables a la materia. Además, establécese una restricción de no edificar nuevas construcciones permanentes en la franja de terreno ubicada a ambos lados de la RFA y hasta 150 metros de distancia medidos desde el eje de la autopista. Esta restricción de dominio será inscripta en los registros de la propiedad y municipales de la jurisdicción respectiva. Será título suficiente para la inscripción de la restricción del dominio en dichos registros la presente ley y el plano de individualización de los inmuebles aprobado por la Autoridad de Aplicación establecida en el artículo 39º. Esta tramitación administrativa, así como el costo y el pago de las expropiaciones, estarán a cargo de los contratistas.

**Artículo 39º:** La Dirección Nacional de Vialidad actuará como Autoridad de Aplicación y tendrá facultades suficientes para el logro de sus metas, en especial:



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

- a) Aprobar los Pliegos de Condiciones y conducir la totalidad de los procedimientos licitatorios para la contratación de las obras del Programa, incluida la preadjudicación de los contratos.
- b) Realizar los estudios técnicos, económicos y financieros que resulten necesarios para la construcción de la Red Federal de Autopistas.
- c) Evacuar las consultas de los adquirentes de pliegos.
- d) Exigir el cumplimiento de los contratos de PPP, durante todo el plazo de su vigencia y actuar como contraparte de los contratistas de la Red Federal de Autopistas.
- e) Inspeccionar las obras terminadas verificando que se correspondan estrictamente con lo que estipulan los términos de referencia, para que los usuarios obtengan un adecuado nivel de prestación del servicio público universal.
- f) Dictar las normas y reglamentos que requieran la correcta ejecución de los contratos de la Red Federal de Autopistas.
- g) Habilitar las obras al uso público y comunicar a los agentes de percepción el momento a partir del cual deberán cobrar la TROSA, así como el nombre del propietario y titular del flujo de fondos.
- h) Inspeccionar el adecuado cumplimiento del mantenimiento de las obras por parte de los contratistas e impartir instrucciones al fiduciario para la liberación y pago de los fondos de mantenimiento previstos en la presente ley.
- i) Aplicar las sanciones y medidas correctivas previstas en los pliegos para los casos de incumplimiento en la construcción, el mantenimiento y operación de la RFA.
- j) Individualizar los inmuebles sujetos a expropiación para la apertura de la traza, su ensanche y las áreas de servicio conforme al artículo 38 de esta ley y a los procedimientos establecidos en las demás normas aplicables.
- k) Realizar todos los actos necesarios para el logro del objetivo, incluyendo la confección de los instrumentos que deben ser aprobados por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional a saber:
  - 1.- Aprobar los términos de referencia y el pliego de licitación tipo para el otorgamiento de los contratos.
  - 2.- Otorgamiento definitivo de los contratos.
  - 3.- Otros instrumentos que resultaren necesarios.



**Artículo 40º:** La Autoridad de Aplicación la Red Federal de Autopistas atenderá los gastos que demanden las funciones que se le atribuyen en la presente Ley, con una tasa de control, a cargo de los contratistas de la RFA, del cinco por mil (5 ‰) de los ingresos brutos derivados de tales contratos. Hasta tanto los ingresos generados por dicha tasa de control resulten suficientes, los gastos que demanden las actividades de la Autoridad de Aplicación serán a cargo del Estado Nacional. A tal efecto, apruébese una partida anual de 200 millones de pesos con imputación a la partida "Rentas Generales" del Presupuesto General de la Nación para el ejercicio inmediatamente posterior al de la sanción de la presente ley. Con relación a las obras objeto de la presente, queda sin efecto la contribución prevista por el artículo 8º inciso 2) de la Ley N° 17.520.

**Artículo 41º:** El 100 % de lo recaudado en concepto del IVA dispuesto en el artículo 37º percibido junto con la TROSA durante todo el período de explotación de las concesiones de la RFA será derivado a un fideicomiso con destino a inversiones orientadas a la promoción del transporte ferroviario, fluvial y marítimo, a ser ejecutadas tanto por el Estado Nacional como por concesionarios privados. Dentro del plazo de dos años de la promulgación de la presente ley, el Poder Ejecutivo Nacional realizará un Plan Maestro de Transporte Multimodal, tendiente a definir los corredores prioritarios teniendo en cuenta las cargas y/o pasajeros a transportar, los puntos del territorio a vincular y el modelo de gestión adoptado para la explotación. Dentro del mismo lapso de dos años el Poder Ejecutivo deberá realizar los anteproyectos licitatorios de los proyectos definidos como de primera prioridad en el Plan Maestro de Transporte Multimodal a ser costeados con los fondos asignados a tal fin por la presente ley complementados con las partidas presupuestarias que anualmente fije el Congreso de la Nación.

**Artículo 42º:** Créase el Ente de Seguimiento y Control del Programa Nacional "Red Federal de Autopistas". El Poder Ejecutivo determinará en la reglamentación su estructura orgánica, que deberá contemplar la participación de la Dirección Nacional de Vialidad y las provincias, así como la de usuarios viales directos e indirectos. El Ente deberá implementar instancias de seguimiento, control y observación de los derechos de los usuarios viales y de las obras y el mantenimiento.

**Artículo 43º:** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Autor:** Gabriela Lena

**Cofirmantes:** Lidia Ascarate, Gerardo Cipolini, Ximena Garcia, Claudia Najul, Alberto Asseff, Gustavo Menna, Josefina Mendoza, Jorge Enriquez, Alfredo Schiavoni, Diego Mestre, Carolina Castest, Federico Zamarbide, Mario Arce y Atilio Benedetti



## FUNDAMENTOS

### Señor Presidente:

El presente proyecto de ley reproduce, en lo sustancial, el texto de la iniciativa que presentara en 2016 el diputado nacional (mandato cumplido) Eduardo Raúl Conesa (Expediente 2822-D-2016).

Reproducimos a continuación de manera integral los fundamentos de aquel proyecto, para más adelante comentar algunas de las modificaciones introducidas al texto del articulado original:

*“El proyecto de ley que se acompaña dispone la construcción de la Red Federal de Autopistas (RFA) para integrar el territorio nacional con un servicio vial de excelencia, de carácter universal y calidad homogénea, con inversión privada de riesgo, dentro del régimen de Participación Público Privada (PPP). Dispone también, en el Título II, la Rehabilitación de los Ferrocarriles Nacionales, previa elaboración de un Plan Maestro Ferroviario.*

### LA RED FEDERAL DE AUTOPISTAS

*La RFA, de 13.346 km., vinculará al 82 por ciento de la población total del país, interconectando 1.150 ciudades que incluyen las capitales de provincias, puertos de ultramar y centros turísticos y posibilitará además una rápida y eficiente comunicación con los países limítrofes a través de los cuatro corredores bioceánicos incluidos en el proyecto: Norte, Transversal, Centro y Sur.*

*El aspecto saliente del proyecto para la RFA es que, al adoptar como modelo de gestión el régimen de Participación Público Privada (PPP), posibilita la construcción de bienes públicos mediante inversión privada, sin erogación presupuestaria y sin endeudamiento directo del Estado, descartando asimismo el peaje directo que ha demostrado su inviabilidad fuera de la Región Metropolitana de Buenos Aires, por caudal insuficiente de tránsito. Durante un cuarto de siglo, la aplicación de este sistema de peaje no posibilitó la construcción de un sólo km. de autopista. Este proyecto propone en cambio, la creación de un “peaje indirecto” consistente en un tributo sobre combustible, sistema utilizado por los países líderes como Alemania y Estados Unidos. En nuestro país, toda la red vial existente se construyó mediante este tributo que funcionó exitosamente hasta que los fondos fueron desviados de su destino específico. Por eso, el proyecto anexo propone una solución innovadora consistente en modificar la naturaleza jurídica del tradicional impuesto a los combustibles, creando una tasa que recién será percibida por el*



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

*inversor privado, cuando la obra esté terminada y habilitada. Sólo entonces el flujo de fondos generado por la tasa se derivará directamente de los agentes de percepción al inversor, para evitar así el crónico desvío de fondos. De esta manera, la tasa operará como una tarifa retributiva del servicio vial de autopistas que pagarán todos los automotoristas del país, por tener a disposición esta Red Federal que, cuando lo necesiten, les posibilitará acceder seguros y a flujo libre a todas las regiones del país.*

*Aplicando este modelo de gestión (PPP), el inversor privado asumirá la responsabilidad total de concluir la obra llave en mano y se esforzará en hacerlo rápidamente porque recién a partir de su habilitación comenzará a cobrar la tasa. También el usuario estará protegido ya que sólo desembolsará dicha tasa cuando la obra esté disponible para su uso en forma irrestricta y libre de peaje directo, sin que esto le signifique un costo adicional, ya que la tasa se irá deduciendo de lo que desde hace décadas paga como impuesto al combustible a cambio de nada.*

*Equipar el territorio con una red integral de autopistas tiene numerosos efectos positivos:*

- a) Reducirá la siniestralidad un 87%, ya que evita 7 de cada 8 muertes que hoy provocan nuestras angostas rutas de la muerte.*
- b) Disminuirá el costo de los fletes en un 19%, potenciando la competitividad de la economía.*
- c) Posibilitará el uso de los "bitrenes", camiones de gran porte y avanzada tecnología, capaces de transportar hasta 75 toneladas sin dañar la infraestructura. Su uso reducirá aún más los costos de transporte. Autopistas y bitrenes ahorrarán al productor de granos 574 millones de dólares por año en costos de transporte.*
- d) Posibilitará la circulación a flujo libre, reduciendo un 30% la duración de las travesías por nuestro extenso territorio. Esto es fundamental para el ómnibus, único transporte público terrestre de larga distancia, que moviliza 65 millones de pasajeros por año.*
- e) Brindará conectividad al turismo ya que la red facilitará el acceso a los parques nacionales y principales centros turísticos provocando, como ocurrió en España, un fuerte crecimiento de esta industria de servicios, generosa proveedora de empleo.*
- f) Permitirá generar 100.000 empleos productivos, entre directos e indirectos, dada la gran escala del emprendimiento.*
- g) Beneficiará el intercambio del comercio internacional, ya que la red conectará con todos los países limítrofes.*



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

*h) Los estudios económicos realizados demuestran que la Red Federal de Autopistas, por la suma de efectos positivos, generará una rentabilidad social del 29 % anual, cifra que justifica plenamente la conveniencia de su ejecución.*

*Argentina debe aprovechar sus ventajas relativas para concretar un proyecto de gran escala como la RFA. Una de ellas es su geografía llana o suavemente ondulada, que redundará en un menor costo por la mayor facilidad y celeridad en su construcción. En los 13.346 km. proyectados, no es necesario construir ni túneles ni viaductos. Mientras que en Argentina, una autopista de dos carriles por mano cuesta dos millones de dólares por kilómetro, en Italia, por la interminable sucesión de túneles y viaductos, cuesta treinta millones de dólares es decir, 15 veces más. Sin embargo, en Italia están hechas y aquí no.*

*Además, nuestro país ya cuenta con un proyecto licitatorio terminado y disponible que permite la pronta puesta en marcha de las obras. Este proyecto, originado en el Decreto 1056/97, fue aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional y enviado al Honorable Congreso de la Nación con el mensaje del 16 de marzo de 1998, Registro N° 291. El mismo fue avalado en forma unánime por Resolución N° 7/98 del Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas reunido en Puerto Deseado (Provincia de Santa Cruz) el 03 de abril de 1998. Con posterioridad, el proyecto fue enriquecido con los aportes técnicos hechos por las Provincias. Las legislaturas de seis de ellas, que representan el 64% de la población del país, se han pronunciado en forma unánime por la rápida aprobación del proyecto de ley para la RFA y Rehabilitación de los Ferrocarriles que hoy, en versión actualizada, sometemos nuevamente a consideración del Congreso de la Nación.*

*El modelo de gestión (PPP) que adopta este proyecto de ley protege al usuario por dos razones básicas:*

*a) Sólo comenzará a pagar la tasa en el combustible cuando la obra esté terminada y habilitada al uso público libre de peaje directo. Se evita el riesgo del sistema actual en el que se viene pagando por adelantado obras que luego no se realizan o tienen una demora inaceptable. Además, como justo reconocimiento a tantos años de aportes desviados, la tasa que vaya generándose con el avance de las obras será deducida del actual impuesto al combustible.*

*b) El único pago que hará el usuario será esta tasa o tarifa fijada por ley del Congreso y, por tanto, sólo podrá ser modificada por otra ley. Su valor es muy inferior a los beneficios que la RFA reportará a los usuarios y al país en su conjunto.*

*Tal como se adelantó anteriormente, por adopción de la PPP, la construcción de la RFA en ningún momento demandará aportes presupuestarios ni avales financieros del Tesoro Nacional. Se realizará íntegramente con recursos*



*privados aportados u obtenidos por los constructores concesionarios. El repago de las obras en el largo plazo se instrumentará mediante un sistema de peaje indirecto, a percibirse a través de la mencionada Tasa Retributiva de Obras y Servicios de Autopistas (TROSAs), depositada por los agentes de percepción directamente en la cuenta de los contratistas o sus bancos financiadores, sin ningún tipo de intermediación estatal en el manejo de los fondos.*

*El flujo de fondos generado por la TROSA posibilitará además, mediante su securitización, la creación de Bonos de Infraestructura en pesos indexados, producto financiero pensado especialmente para que los pequeños ahorristas cuenten con un vehículo seguro y confiable, que les garantizará la protección de su capital protegiéndolos de la inflación. Además, potenciará el mercado local de capitales al incentivar el ahorro privado popular mediante un adecuado estímulo fiscal, actualizando el mecanismo previsto en el artículo 6° de la Ley 17520.*

*El modelo de gestión PPP estructurado en este proyecto posibilitará también que el Estado Nacional incorpore a su patrimonio un activo de gran envergadura como la RFA, estimado en 27.000 millones de dólares aportados íntegramente por la inversión privada. A diferencia de las privatizaciones tradicionales, en que el Estado transfería activos públicos al patrimonio privado, el sistema propuesto en el presente proyecto capitalizará al Estado porque la inversión privada se transformará desde el primer momento en activos públicos.*

*Sancionando esta Ley, se dará cumplimiento a lo expresado en el inciso 19 del artículo 75 de la Constitución Nacional que confiere al Congreso Nacional la facultad de adoptar políticas tendientes a: ... "proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones".*

*Esta solidaridad interregional se logra porque los aportes recibidos en las regiones metropolitanas serán volcados íntegramente a la ejecución de la red interprovincial de autopistas y de este modo todas las regiones tendrán acceso libre a un servicio universal de calidad homogénea y libre de peaje directo. Las regiones de mayor densidad poblacional y de mayor consumo de combustible, harán posible este servicio universal que las regiones periféricas no podrían realizar con sus propios recursos.*

*La experiencia mundial demuestra que la ejecución de la red de autopistas configura un hito fundacional que marca un antes y un después en el desarrollo económico y social. Tales los casos de Estados Unidos y de China. En el caso de los Estados Unidos se ha determinado que la red federal de autopistas construida en ese país en los decenios de 1950 y 1960, principalmente a instancias*



*del Presidente Eisenhower, ha resultado una de las inversiones más rentables jamás hechas por el gobierno de ese país en razón de que dio 6 dólares de beneficio por cada dólar invertido en su construcción.*

## LA REHABILITACIÓN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

*La logística del transporte terrestre en el mundo y también en la Argentina cambió su paradigma a partir de mediados del Siglo XX. Desde entonces, la consolidación paulatina del automotor, por su gran versatilidad, hizo que fuera adquiriendo predominio tanto en el transporte de cargas como en el de pasajeros. En la actualidad, en nuestro país, el 85% de la carga y el 100% de los pasajeros que se desplazan por tierra lo hacen por carretera. De todos modos, el transporte ferroviario debe ser considerado como un complemento ideal del automotor, ya que sigue siendo competitivo para el transporte de larga distancia punto a punto, especialmente para mercadería a granel, como los granos. Nuestro país tiene el privilegio de contar con un trazado ferroviario en red que abarca gran parte de su territorio y que en su momento fue motor de su desarrollo. Hoy el aprovechamiento de parte de esa red ferroviaria, puede cumplir un importante papel en la expansión de nuestras fronteras productivas agropecuarias especialmente hacia el NOA y el NEA. Por esa razón, este proyecto dispone que el Poder Ejecutivo Nacional elabore a la brevedad un Plan Maestro Ferroviario que defina las líneas que son convenientes y necesarias rehabilitar, asignándole además la totalidad de los fondos generados por la percepción del impuesto del 21 por ciento de la TROSA de la RFA, según el artículo 37 de la presente ley.*

*Incidentalmente, así como la construcción de la red de ferrocarriles desde 1860 hasta 1910 permitió que el valor de las tierras en nuestro país se multiplicara por diez, la construcción de esta red federal de autopistas redundará sin duda en un fuerte incremento en el valor de la tierra en todas las provincias, lo cual facilitará el establecimiento de un impuesto a la tierra libre de mejoras que será recaudado por ellas y que será la punta de lanza para el reordenamiento de la coparticipación federal de impuestos en nuestro país y además la causa de un aumento considerable de la productividad de toda la economía nacional."*

Las modificaciones que proponemos al texto original no alcanzan a reformar la estructura ni la fundamentación conceptual de la iniciativa, con la que obviamente coincidimos en líneas generales. No obstante, hemos creído necesario introducir algunas reformas puntuales que comentamos a continuación:

- En el Artículo 4º se modificó el criterio de adoptar los términos de referencia aprobados por los decretos 1.056/97 y 685/98, por entender que



necesariamente deben ampliarse y actualizarse, tomando a aquellos como base, teniendo sobre todo en cuenta consideraciones del Plan Estratégico Territorial y otras que deriven de la planificación sectorial del transporte y de su aporte al desarrollo sostenible.

- En el artículo 5º se incorporó la previsión de la instalación de la correspondiente señalización horizontal y vertical, y donde correspondiere la iluminación artificial en cruces, accesos, y tramos peligrosos, así como la reconversión de las actuales estaciones de peaje y la continuidad laboral del personal.
- En el artículo 8º se adicionó, junto a la Gendarmería Nacional, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial como organismo a cargo del poder de policía de prevención y control del tránsito para optimizar la seguridad vial en la Red Federal de Autopistas.
- Se omitieron en el presente proyecto las propuestas de reformas al régimen de fideicomisos y las relativas a cuestiones penales, por entender que deben formar parte de iniciativas legislativas separadas.
- En el tema de la Autoridad de Aplicación se optó por asignarla a la Dirección Nacional de Vialidad, dejando de lado la idea del proyecto original de crear una autoridad específica nueva; decisión basada en la necesidad de evitar la creación de nuevos entes burocráticos y propender de esta manera a la racionalización y la disminución del gasto público.
- Finalmente, en el artículo 41º se amplía el destino de lo recaudado en concepto del IVA percibido junto con la TROSA. Se agrega entonces al transporte ferroviario la promoción del transporte fluvial y marítimo, apuntando a la generación de un Plan Maestro Multimodal, que optimice las inversiones en infraestructura en los distintos modos y maximice los beneficios de su articulación y complementación.
- Se incorpora al final la idea de crear un ente de seguimiento y control del programa, con participación de la Nación, las provincias y los usuarios. Esto permitiría una instancia de seguimiento, control y observación de los derechos de los usuarios viales y de las obras y el mantenimiento. Resultaría un instrumento eficaz para trabajar en pos de los objetivos planteados, permitiendo la existencia de una instancia institucional que convoque y aglutine a los distintos sectores o actores relacionados con la cuestión.

En un libro de reciente publicación, el diputado nacional (m.c.) Eduardo Raúl Conesa postula la vigencia de la idea que diera origen a su proyecto de ley, en el que nos hemos basado para la redacción de éste. En "Economía Política Argentina", escrito en co - autoría con Luis A. Rey (Prosa Editores, Ciudad de Buenos Aires, 2020), se sostiene que esta medida "sería el inicio de las gestiones para la materialización en pocos años de un gran proyecto de infraestructura que permitiría reducir grandemente los costos logísticos en un 40% del transporte y de la exportación



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

de nuestro país: una red federal de autopistas. La red federal de autopistas permitiría reducir los accidentes por choques frontales...”.

En otro libro publicado el año pasado (“El día después... Cómo emerger de la depresión más profunda de nuestro historia”, Guillermo Laura, Pluma Digital Ediciones, Buenos Aires, 2020) su autor enumera las ventajas que podrían derivarse de la red federal de autopistas:

- “La Red Federal de Autopistas integrará todo el territorio nacional con 13.348 km de autopistas inteligentes.

- Brindará un servicio universal de calidad homogénea libre de peaje directo que llegará a todas las regiones, ricas o pobres, centrales o periféricas.

- Unirá las provincias, 1.150 ciudades, puertos, países limítrofes y centros turísticos.

- Se hará con inversión privada de riesgo, libre de peaje y sin aportes presupuestarios del Estado.

- La inversión se recupera con una tasa de 19,14 centavos (31 de Diciembre de 2016) por litro de combustible por cada 1.000 km de autopista nueva terminada.

- Durante la construcción el usuario no pagará nada. La tasa comenzará a cobrarse después de inaugurado cada tramo funcional.

- Tendrán doble calzada para evitar el choque frontal, cruces a distinto nivel, curvas suaves, y circunvalaciones urbanas.

- Evitarán el 87% de las muertes en ruta, especialmente el choque frontal responsable del 66% de las muertes en ruta.

- Reducirán los fletes un 20% mejorando la competitividad de la economía.

- Inversión privada prevista: \$UVA 80.000 millones.”

El mencionado autor enfatiza en su obra que “no es una privatización sino todo lo contrario”. En tal sentido argumenta que “en las privatizaciones de la década del ´90, los activos públicos se transferían a la propiedad privada. En el caso de las autopistas se produce el fenómeno inverso porque la plata privada se convierte en bienes públicos de libre acceso al uso universal de los habitantes”.

Nos parece interesante también recordar algunas de las consideraciones que se hacían en los términos de referencia del Decreto 1056/97. Se



sostenía allí que “si se aplicara el criterio de evaluación del proyecto solamente en base al T.M.D.A. (Tránsito Medio Diario Anual) y a su autofinanciación por peaje, sólo se podrían construir autopistas en las zonas más ricas y se deberían dejar de lado las regiones más pobres, con lo cual la brecha de desarrollo entre las distintas regiones se iría acrecentando en el tiempo. El criterio de la evaluación será amplio teniendo en cuenta, por ejemplo, los resultados obtenidos a lo largo de más de treinta años con la ejecución del Interstate Highway System de los Estados Unidos. En este sentido se considerarán los siguientes aspectos:

5.1. - Impacto en la reducción de accidentes. Se entiende que la alta tasa de siniestralidad en las carreteras de nuestro país se debe a que casi todas ellas son de sólo dos carriles y se ven transitadas por elevado número de camiones con reducida relación potencia /peso. La importancia que adquieren en el tránsito estos vehículos de carga deriva de que ellos movilizan por lo menos el 80 % de la carga interurbana terrestre. Por otra parte, al haberse en los últimos años suprimido el ferrocarril como alternativa para el transporte de pasajeros en la mayoría de la proyectada red, ha aumentado el tránsito de ómnibus de larga distancia, que dado su carácter de vehículos de transporte colectivo, constituye uno de los problemas más sensibles de seguridad.

5.2. - Impacto en la reducción de fletes. En función de la mayor utilización del parque de transporte, conseguida gracias a una mayor velocidad de los camiones; por la menor cantidad de accidentes que redundará menores costos de seguros; menor consumo de combustible.

5.3. - Impacto en los costos de producción agropecuaria. Ya sea por incremento o reducción de precios de insumos y servicios, especialmente de fletes. Se tomará en cuenta la disminución del costo de fletes carreteros y la mayor accesibilidad de las zonas productoras a los puertos de ultramar.

5.4. - Impacto en la recaudación fiscal.

5.5. - Impacto en el crecimiento del tránsito futuro. Tanto de carga como de pasajeros, en vista a las nuevas facilidades, dado que la disponibilidad de una infraestructura capaz de proveer un servicio de alta calidad estimula el incremento del tránsito actual.

5.6. - Impacto en el ahorro del tiempo para los usuarios. Se evaluarán las economías de tiempo de travesía, considerando la importancia que tiene la carretera en el desplazamiento de personas.

5.7. - Impacto en el desarrollo regional y social con un horizonte de 10 a 15 años. La disponibilidad de una infraestructura de transporte de calidad superior, al reducir los costos de transporte, tenderá a una gradual relocalización de las actividades en sitios



"2021- Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

donde es mayor la disponibilidad de mano de obra, o donde se den otras condiciones favorables que actualmente no pueden ser plenamente aprovechadas. Esto atenuará en el largo plazo la concentración económica en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

5.8. - Impacto en el proceso de descentralización, tanto urbana como a nivel nacional y prevención de las migraciones internas.

5.9. - Impacto en el crecimiento del turismo. Atento a las nuevas facilidades y la integridad del servicio (considerar áreas de servicios cada 100 km.). La disminución de accidentes, la posibilidad de realizar los viajes en un tiempo menor, la disminución del precio de los servicios de transporte, la disponibilidad generalizada de áreas de servicios, estimularán el turismo nacional e internacional al interior del país, propiciando el desarrollo de la industria hotelera, promoviendo un mayor ingreso de divisas a nivel nacional y promoviendo una mejor distribución de la riqueza entre regiones.

5.10. - Impacto en el intercambio con el MERCOSUR con un horizonte de 10 a 15 años. Lo que repercutirá mejorando la posibilidad de que el mismo se amplíe con la incorporación de Chile, ya que la red propuesta mejorará la vinculación de puntos fronterizos como Paso de los Libres, Las Cuevas, etc.

5.11. - Impacto en el empleo. El efecto será directo e inmediato al ponerse en marcha las construcciones creándose puestos de trabajo para las obras en sí mismas y en la industria proveedora de piedra, cemento, asfalto y servicios varios. En una segunda etapa, quedará el mayor empleo creado por el desarrollo económico inducido por las mejoras."

A más de 24 años del dictado de aquella norma, entristece comprobar lo poco que hemos avanzado los argentinos en esta materia. Urge poner manos a la obra.

Por todo ello, solicitamos la aprobación del presente proyecto de ley. -

**Autor:** Gabriela Lena

**Cofirmantes:** Lidia Ascarate, Gerardo Cipolini, Ximena Garcia, Claudia Najul, Alberto Asseff, Gustavo Menna, Josefina Mendoza, Jorge Enriquez, Alfredo Schiavoni, Diego Mestre, Carolina Castest, Federico Zamarbide, Mario Arce y Atilio Benedetti