

*LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN*

**RESUELVE**

Pedido de Informes. Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas y la Dirección de Vialidad Nacional se informe de manera pormenorizada acerca de:

1) El estado general de la Ruta Nacional N° 33 en el tramo comprendido entre el límite interprovincial Santa Fe – Buenos Aires y la ciudad de Rosario, es decir sobre la traza de la misma en el territorio de la Provincia de Santa Fe;

2) Respecto de la obra Autovía Rosario – Rufino:

¿Cuáles son los tramos contratados y en ejecución?

¿Qué porcentaje de avance presentan a la fecha, y cuál es el plazo previsto para la finalización de los mismos?

¿Cuáles son los próximos tramos a contratar/ adjudicar? Presupuestos y plazos previstos para los mismos.

3) Respecto de la traza actual Ruta Nacional N° 33, si se encuentran contemplados en el corto plazo trabajos de mantenimiento y repavimentación, bacheo, demarcación y señalización horizontal y vertical, consolidación de banquetas, u otros. Y en caso afirmativo, detalle de las tareas previstas, cronogramas y plazos de las obras correspondientes y erogaciones presupuestarias involucradas.

## **FUNDAMENTOS**

Sr. Presidente:

Motiva nuestro pedido la preocupante situación que presenta la Ruta Nacional 33 en el tramo que recorre el territorio santafesino, cuyo estado de conservación y mantenimiento es deficitario y de alto riesgo para quienes la transitan de forma cotidiana, tanto para el caso de los ciudadanos de las localidades adyacentes, como para el transporte de carga y logístico fundamental en términos de abastecimiento y producción.

En términos generales, la Ruta Nacional N° 33 es una vía importante del área central de nuestro país, que se extiende casi unos 800 Km, desde la ciudad de Bahía Blanca, Pcia de Buenos Aires, hasta la ciudad de Rosario. En su derrotero, une ciudades de gran producción industrial y agrícola-ganadera, muchas dentro de la provincia de Santa Fe, vinculando dos de los puertos más importantes del país (Rosario y Bahía Blanca), por lo que se trata de una ruta de extrema relevancia para el desarrollo económico del centro litoral del país. Sin embargo hasta la fecha, dentro de nuestro territorio provincial, se trata de una ruta de carril único por mano, sin banquetas, y con una señalización horizontal deficitaria. Su flujo circulatorio vehicular se compone mayormente por tránsito pesado relacionado al transporte de cargas y logístico, aunque no resulta despreciable el atravesamiento de una cantidad de áreas urbanas pequeñas y medianas, que cargan especialmente de tránsito liviano ciertos tramos de la misma, sobre todo en el territorio de la provincia de Santa Fe.

Dentro de la Provincia, constituye la columna vertebral en términos de circulación terrestre del Departamento General López y resulta, con esto, de vital importancia para el traslado de la producción y la integración regional de una de las áreas geográficas más productivas del país, sobre todo en lo que refiere a la producción agrícola ganadera, y constituye su vinculación con las terminales portuarias precitadas. Esta condición da cuenta de que la RN 33 constituye un eslabón importante para la economía regional, provincial e incluso nacional, y necesita imperiosamente ofrecer condiciones de razonable transitabilidad y seguridad a sus usuarios. Su estado actual perjudica seriamente a las actividades económicas y productivas, sociales y sanitarias

de los ciudadanos y ciudadanas de las localidades como Casilda, Firmat, Venado Tuerto y Rufino, por nombrar solo algunas.

En los últimos meses hemos recorrido la traza de la Ruta Nacional N° 33 en numerosas oportunidades, constatando de primera mano la necesidad real que, desde hace ya muchos años, se viene expresando desde los diversos sectores productivos de la provincia y la región, y también desde los propios vecinos de las localidades involucradas.

Consideramos que la problemática de la Ruta Nacional 33 tiene, en la actualidad, dos aristas bien diferenciadas sobre las que debemos ocuparnos. Por un lado, la obra de la Autovía Rosario-Rufino, que se encuentra en ejecución con un ritmo de trabajo muy lejano al esperado; y por el otro, el estado de conservación y mantenimiento de la ruta actual que, por lo que se avisa, deberá permanecer varios años más prestando servicio en su condición actual de ruta.

Según pudimos constatar, la obra de la Autovía tiene actualmente un frente de trabajo de apenas algunos kilómetros a la altura de Tarragona, sobre los que se observan trabajos de movimiento de suelo, relleno y compactación y, parcialmente, ejecución de sub base sobre algunos sectores. A esto se suman algunas complejidades, referidas a cuestiones coyunturales de orden nacional, como ser la provisión de insumos, fundamentalmente gasoil por estos días, que nos hacen pensar en una obra mucho más extensa de lo previsto en términos temporales; máxime teniendo en cuenta la extensión total del proyecto, unos 260 Km entre Rosario y Rufino, el escenario no resulta para nada alentador.

Respecto de lo segundo, la situación que presenta la Ruta Nacional 33 en el tramo que recorre el territorio santafesino es preocupante, su estado de conservación y mantenimiento no es bueno, sobre todo en los tramos correspondientes a travesías urbanas, constituyendo un alto riesgo para quienes la transitan de forma cotidiana, tanto para el caso de los ciudadanos de las localidades adyacentes, como para el transporte de carga y logístico fundamental en términos de abastecimiento y producción.

Como consecuencia del testimonio de habitantes de estas ciudades, de las sucesivas notas de prensa y de nuestra presencia efectiva en meses pasados por el tramo vial en cuestión, es que podemos advertir el estado de la ruta que día a día repercute en la seguridad vial de los vecinos, vecinas y productores del sur de la Provincia de Santa Fe. Resulta de extrema necesidad y urgencia la recuperación de

dicha vía para un correcto y seguro aprovechamiento de los valores contenidos en la zona mencionada, pero sobre todo, para salvaguardar la integridad física de miles de santafesinos que la transitan a diario. Hoy, el estado de la carretera obliga a los automovilistas y camioneros a realizar maniobras de conducción evasiva para no romper sus vehículos, poniendo en riesgo tanto su integridad como la vida de terceros.

Por tramos, el estado de la carpeta asfáltica es, sencillamente, peligroso. La presencia de deformaciones en la carpeta de rodamiento debido al uso intensivo del transporte de carga ha generado huellas profundas en varios sectores, que aumentan aún más su peligrosidad por la retención de agua en los días de lluvias. A esto se suma la deficitaria, y por momentos nula, demarcación horizontal y vertical. Con el agravante que muchos transeúntes buscan vías alternativas para esquivar el estado desastroso de la ruta, como caminos vecinales o rutas provinciales o nacionales no pavimentadas o no aptas para el tránsito de vehículos pesados, produciendo la ruptura de aquellos caminos y asumiendo nuevos riesgos.

Por estos motivos, se tornó una vía de gran siniestralidad, con una alta tasa de accidentes y de víctimas fatales. Según las diferentes fuentes periodísticas y, fundamentalmente, los datos estadísticos recabados por la ONG Construir Hacer, constituida por un grupo de vecinos movilizados, durante el primer semestre de 2022 se registraron 83 siniestros viales - es decir, un accidente cada 48 horas- los cuales han dejado un saldo de 8 vidas y 51 personas lesionadas. En comparación con el primer semestre de 2021, la siniestralidad ha crecido a una tasa inédita del 35%, con epicentro en el tramo de la ruta comprendido entre Pérez y Firmat.

Ante este escenario de complejidades, consideramos que debemos exigir al Gobierno Nacional, a través de sus organismos ejecutivos correspondientes, esa respuesta por partida doble: por un lado garantías de continuidad de la obra de la Autovía, con frentes simultáneos de avance y a un ritmo de ejecución que permita el cumplimiento razonable de los plazos y, por el otro, el trabajo permanente de mantenimiento y mejoras necesarias sobre la traza actual.

Por otro parte, en los últimos meses el Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección de Vialidad Nacional, ha realizado tareas de repavimentación de la Autopista Ruta Nacional N° 33, en el tramo comprendido entre las localidades de Bahía Blanca y Tornquist, y por otro lado, trabajos de alteo y de repavimentación en el tramo de comprendido entre las localidades de Casbas y Garré, según informan diversas

notas periodísticas de los medios locales. Ambos frentes de obra se localizan dentro del territorio de la Provincia de Buenos Aires. Celebramos la realización de estas obras sobre el corredor, que seguramente resultan de imperiosa necesidad, pero debemos exigir igual tratamiento y relevancia para los tramos comprendidos en la jurisdicción provincial de Santa Fe, tanto en la ejecución de la obra nueva como en el mantenimiento de la infraestructura existente.

Por ello es que resulta imperioso conocer en forma detallada y precisa la situación actual de las obras planificadas y en ejecución, contratos existentes para mantenimiento y toda aquella información que resultare de interés en pos de avanzar en una solución definitiva y duradera.

Con todo lo expuesto, solicitamos la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

Abog. Juan Martin  
Diputado Nacional