

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Resuelve

1. Expresar preocupación por el estado en el que se encuentra la Red Vial Nacional.
2. Reconocer a la Dirección Nacional de Vialidad como ente de interés público y estratégico a los efectos de garantizar la continuidad de obras públicas.

VANESA SILEY

GERMÁN MARTÍNEZ

MARIO MANRIQUE

SERGIO PALAZZO

HUGO YASKY

PABLO CARRO

JOSÉ GÓMEZ

CARLOS CISNEROS

Fundamentos

Este proyecto de resolución tiene como objetivo fundamental que la comisión de Obras Públicas en función de las competencias del Artículo 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se aboque al tratamiento de un tema de suma trascendencia para la seguridad y el desarrollo de todos los argentinos y argentinas. Se propone destacar la importancia del sector vial, gestionado por la Dirección Nacional de Vialidad, como un ente de interés público y estratégico para el Estado Nacional y para todas las provincias. El propósito es reconocer y resaltar la relevancia de la infraestructura vial en el desarrollo económico, social y territorial del país, así como la necesidad de garantizar el mantenimiento, mejora y expansión continua para asegurar la conectividad, la seguridad y el progreso en todo el territorio nacional.

En el año 1958, se promulgó el Decreto Ley N° 505/58 que derogó la anterior ley 11.658 del año 1932 y determinó las funciones de la Dirección Nacional de Vialidad como una entidad autárquica de derecho público, de acuerdo a lo que establezcan las leyes generales de la Nación y las especiales que afecten su funcionamiento; atribuyendo al PODER EJECUTIVO NACIONAL la competencia para regular dichos servicios. Asimismo, puso a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias. Dispuso, además, la reestructuración de la red troncal de caminos nacionales "teniendo especialmente en cuenta a los que unen las provincias y capitales entre sí, las ciudades importantes, los principales puertos navales y aéreos, las grandes zonas de producción y de consumo, los de vinculación internacional y los de enlace entre rutas troncales."

Es importante resaltar que la seguridad vial es uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y es por ello que todas las administraciones públicas y las entidades que desarrollan actividades relacionadas con este ámbito deben trabajar para impulsar y mejorar el tránsito, la seguridad vial y la movilidad sostenible. Y todo ello, se logra con mejora en la infraestructura vial, capacitación a los usuarios y peatones impulsando políticas de reducción del riesgo.

Actualmente, la red vial nacional enfrenta varios problemas. Alrededor del 60% de las rutas en todas las provincias del país presentan tramos y secciones en mal o regular estado. Esto provoca altos costos de operación para los conductores y causa congestión en algunas secciones, lo que reduce la calidad de la circulación y afecta la capacidad y el nivel de servicio de las carreteras afectadas. La falta de fluidez y de seguridad en la circulación genera altos costos de operación de recorrido y de tiempo de viaje: un reducido grado de confort para los usuarios y un aumento del índice de siniestralidad del camino. En los tramos que se emplazan en zonas urbanas el tránsito pesado que circula por los corredores colabora al deterioro prematuro de la calzada principal y coadyuva a la siniestralidad. Todos estos factores llevan a una ineficiente valoración de la red con mediciones de gestión de la red, combinadas con el estado en que se recibe y se entrega el patrimonio vial.

Es importante abordar la problemática de la conservación y mantenimiento vial de rutina, en sus diferentes formas para asegurar las condiciones de tránsito, garantizar la movilidad brindando un uso seguro y confortable de la red a los usuarios y asegurar el crecimiento de las economías regionales.

Las infraestructuras viales desempeñan un papel determinante en la mejora de la seguridad vial, ya que su implementación supone la prevención de siniestros de

tránsito o al menos, la minimización de sus efectos, especialmente en lo que concierne a la vida y salud de las personas.

El deterioro progresivo de la infraestructura vial, se produce fundamentalmente ante la falta de ejecución de obras de construcción, reconstrucción, mitigación, conservación, y mantenimiento de las rutas en sus calzadas principales, banquetas, márgenes laterales, zonas libres de obstáculos o zonas despejadas, cunetas de desagües, señalizaciones horizontal y vertical, iluminación, obras de arte, puentes entre otros componentes, sería así acumulativo y progresivo hasta alcanzar la falla o deformación parcial y total.

Es sabido que a medida que las redes viales son utilizadas mayormente por el transporte de carga, las vías se van deteriorando, entorpeciendo la conectividad que deben brindar, y si no se mantienen oportuna y adecuadamente, ese deterioro alcanza niveles que pueden requerir su reconstrucción en períodos relativamente cortos con relación a la vida útil prevista en la decisión de la inversión original llevada a cabo.

Asimismo, el impacto económico del deterioro de las redes viales, provoca un consumo de recursos cuya relación es que por cada peso no invertido oportunamente en mantenimiento y en conservación vial, se deberá gastar a posteriori entre tres y cinco veces más, en obras de rehabilitación. Se estiman pérdidas anuales que fluctúan entre el 1% y 3% del Producto Interno Bruto debidas a sobre costos de operación vehicular y reconstrucciones viales que hubieran podido evitarse; además, este monto puede aumentar significativamente debido a perjuicios indirectos por pérdidas de producción, desincentivos a la inversión y accidentes adicionales¹.

¹<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/dossier/costos-e-impactos-de-la-siniestralidad-vial-una-mirada-holistica-para-su-abordaje>

En un país con baja accesibilidad social y con un déficit en infraestructura, los Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (C.Re.Ma.) aportan eficiencia a la gestión vial. En ese sentido se podrían reducir significativamente los costos correspondientes al mantenimiento de rutina que engloba el sistema C.Re.Ma., disponiendo que los mismos sean ejecutados por administración, previa dotación a Vialidad Nacional de los equipos, recursos humanos e insumos suficientes para asumir eficientemente la responsabilidad de esas tareas. Está demostrado que la ejecución del mantenimiento de rutina permanente y sin interrupciones es el más eficiente y económico de todos y es utilizado e implementado a través de sus organismos viales por la mayoría de los países centrales.

De acuerdo a los datos publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), según datos preliminares, durante el año 2022 ocurrieron 3.415 siniestros fatales que dejaron como resultado 3.828 víctimas fatales. No obstante, ello, de acuerdo al Informe de Siniestralidad Vial del año 2023, siniestralidad se ha incrementado; las víctimas fatales aumentaron en un 14%, a una cantidad de 4369 muertes, lo que resulta en un promedio diario de 12 víctimas fatales, mientras que los siniestros viales en general aumentaron a 3642 casos, con un promedio diario de 10 accidentes².

Así, las víctimas fatales continúan incrementándose año a año, debido al mal estado de las rutas nacionales y a la falta de mantenimiento, dos parámetros que evidencian una relación directa entre deterioro, ausencia de mantenimiento, y causalidad de siniestros/decesos.

² https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_de_siniestralidad_fatal_2023-febrero_2024.pdf

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ubica a los accidentes vehiculares entre las primeras diez causas de muerte a nivel mundial, considerándolos como una epidemia.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, otorgando al mejoramiento de las infraestructuras viales un pilar central para lograr a cumplir con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. Esto incluye convocar una red mundial de representantes de organismos nacionales de seguridad vial, elaborar informes sobre la situación mundial para hacer un seguimiento de los progresos y prestar asistencia técnica.

No invertir en la infraestructura vial implica la paralización de obras de conectividad, rutas, autopistas, puentes, accesos a pueblos y ciudades y con ello se agrava la inseguridad vial, por lo que la asignación de recursos para obras viales tendientes a mejorar la seguridad vial requiere medir y controlar los niveles de seguridad de la red vial con intervenciones que contribuyen a disminuir significativamente la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales.

La Dirección Nacional de Vialidad, debe garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías mediante una infraestructura más segura y sustentable que la existente, teniendo en cuenta las necesidades de todos los modos de transporte carretero y considere un desarrollo sostenible del mismo.

La Constitución Nacional establece que corresponde a este Congreso de la Nación, "proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración (art. 75 inc. 18) y proveer

lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio (art. 75 inc. 19).

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento a este Proyecto de Resolución.

VANESA SILEY

GERMÁN MARTÍNEZ

MARIO MANRIQUE

SERGIO PALAZZO

HUGO YASKY

PABLO CARRO

JOSÉ GÓMEZ

CARLOS CISNEROS