

PROYECTO DE LEY:

Emergencia de la infraestructura vial Ruta Nacional N°7 tramo Potrerillos – Límite con la República de Chile

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN

Artículo 1°: Objeto de la Ley

El objeto de la ley es declarar el estado de emergencia de la infraestructura vial en la Ruta Nacional N°7 en el tramo Potrerillos – las Cuevas (aproximadamente 140 Km de longitud) por el plazo de un (1) año a partir de la promulgación de esta ley, con el fin de solucionar dentro de ese plazo los graves problemas que se causan en ese tramo debido al estado de dicho tramo de ruta.

Artículo 2°: Autorización al Poder ejecutivo

Por la presente ley se autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a través de Vialidad Nacional a realizar procesos abreviados, tales como licitaciones privadas, concursos de precios y/o contrataciones directas, sean con pagos directos del Estado Nacional o con pago diferido a partir del sistema de peaje o en una combinación de ambos sistemas, para poder en condiciones de ruta en condiciones óptimas, el tramo indicado en el Artículo 1° de la presente ley.

Artículo 3°: Condiciones

Se define como condiciones óptimas a las siguientes: reconstrucción total del pavimento y su mantenimiento sin baches ni parches, considerando las especiales condiciones de la ruta de montaña, con posibilidades de nevada; reconstrucción de la señalización y obras de protección; considerando también la señalética para el paso de máquinas limpia nieve. También se tendrá en cuenta la construcción en los tramos menos complejos de un tercer carril para sobrepaso alternativo, y en los casos que esa solución no sea viable, la construcción de vías de escape para camiones con problemas de frenado en puntos críticos.

Artículo 4°: Convenios

La presente ley faculta al Poder Ejecutivo para firmar convenios con la provincia de Mendoza si esto resulta conveniente a ambos estados, nacional y provincial, para agilizar los procesos de contratación de obras, y también de operación y mantenimiento de este tramo de la Ruta Nacional N°7.

Artículo 5°: Vigencia

La presente ley tendrá vigencia desde su publicación en el boletín oficial y deberá ser reglamentada e instrumentada dentro de los 30 días siguientes a su publicación.

Artículo 6°: Informe

Comuníquese al poder ejecutivo nacional y que el mismo a través de Vialidad Nacional realice y envíe informes de avance mensuales al Senado y a la Cámara de Diputados de la Nación.

Cobos, Julio
Verasay, Pamela
Bermejo, Adolfo.
Paponet, Liliana
Aveiro, Martín
Antola, Marcela.
Barletta, Mario.
Cipolini, Gerardo
Brouwer de Koning, Gabriela
Stolbizer, Margarita
Tavella, Danya
Giorgi, Melina
Tetaz, Martín
Sarapura, Natalia
Coli, Marcela

FUNDAMENTOS

Sr Presidente:

La ruta Nacional N°7 Libertador General San Martín, por su densidad de tránsito, es una de las rutas más importantes del país y atraviesa cinco provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Además, forma parte del principal corredor Bioceánico terrestre, uniendo el Atlántico con el Pacífico y da acceso al Paso Internacional más importante que nos une con la República de Chile. Esto última hace que gran parte del cruce de cargas de exportación e importación pase por dicha ruta especialmente en el tramo más cercano a la frontera.

El tramo con camino de montaña comprendido entre las localidades de Potrerillos-Las Cuevas y hasta el límite con Chile presenta graves problemas de infraestructura vial, debido a la falta de mantenimiento y la gran densidad de tránsito en ambas direcciones. Sólo en los últimos años hemos tenido una gran afluencia de turistas chilenos hacia Mendoza y otras provincias; y ahora tenemos un importante tránsito de turistas argentinos hacia Chile.

El gobierno nacional esta haciendo un gran esfuerzo en función de aumentar la seguridad de los ciudadanos, por ejemplo, con el trabajo conjunto que se esta haciendo junto con la provincia de Santa Fe, en Rosario que en poco tiempo ha reducido la muerte por homicidios en dicha ciudad. De igual manera, debemos trabajar para disminuir la cantidad de muertes en accidentes viales que es la mayor causa de muerte en las personas jóvenes; por ello es muy importante mejorar la seguridad vial ya que la desinversión en mantenimiento de las rutas nacionales impacta directamente en el número de víctimas fatales en rutas.

Por otra parte, cabe aclarar que el mal estado de las rutas genera un aumento de los costos logísticos de las mercaderías que se transportan, implican aumentos en las primas de seguros, reducción de velocidad media de transporte, demoras en el tránsito por diferentes causas, rotura y desgaste prematuro de vehículos, roturas de cubiertas, etc. Es decir que tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como el de la economía, la falta de infraestructura adecuada es claramente negativo.

La combinación de muy mal estado de la ruta nacional con movimiento intensivo de camiones, colectivos y autos ha llevado a graves accidentes que en los últimos tiempos ocurren con una mayor frecuencia y en general terminan con víctimas mortales teniendo en cuenta la mayor peligrosidad de un camino de montaña, en los cuales muchas veces la sola pérdida del dominio de un vehículo lleva a la muerte. Nadie quita la responsabilidad en los accidentes a los imprudentes al volante, pero el costo de las vidas que se pueden perder por accidentes relacionados con la ruta en mal estado es simplemente incalculable, más aún, es inadmisibile.

Se necesitan acciones inmediatas de emergencia para reducir el riesgo de muerte, tanto del tipo estructurales como no estructurales. Así consideramos que el Poder Ejecutivo Nacional debe realizar en forma perentoria obras en ese tramo de corta longitud, pero de gran riesgo.

Creemos que tanto un proceso de licitación privada sea con fondos públicos o por mecanismos de peaje, o una combinación de ambos métodos con un pago parcial del estado y un pago diferido de los usuarios a través del mecanismo de peaje; pueden ser los medios rápidos para encarar las obras. También se autorizan contrataciones directas y concurso de precios que pueden utilizarse, por ejemplo, para la adquisición de la señalética y sistemas de protección (guarda rails, sistema de hormigón prefabricado u otros).

Está claro si se quiere un país desarrollado es necesario trabajar y mucho en infraestructura, tanto para disminuir el riesgo de viajar por las rutas argentinas como para aumentar el comercio internacional, tanto en exportaciones como importaciones, siendo este tramo en particular crítico en ambos aspectos, por el movimiento turístico y por ser el principal corredor Bioceánico Atlántico-Pacífico.

Por lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de ley.

Cobos, Julio
Verasay, Pamela
Bermejo, Adolfo.
Paponet, Liliana
Aveiro, Martín
Antola, Marcela.
Barletta, Mario.
Cipolini, Gerardo
Brouwer de Koning, Gabriela
Stolbizer, Margarita
Tavella, Danya
Giorgi, Melina
Tetaz, Martín
Sarapura, Natalia
Coli, Marcela