

Proyecto de Ley

***El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación reunidos en
Congreso...***

SANCIONAN

LEY DE EMERGENCIA VIAL

Artículo 1°.- Objeto. Declárase la emergencia vial en todo el territorio nacional por el plazo de 24 (veinticuatro) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2°.- Relevamiento. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) debe realizar en forma urgente un relevamiento del estado de las rutas nacionales y establecer las prioridades para ejecutar un plan de inversión en todo el país.

Artículo 3°.- Priorización de obras. La priorización de las obras debe respetar los siguientes criterios:

- a) Tramos esenciales para promover la seguridad vial y tutelar el derecho a la vida y salud de las personas,
- b) Tramos de alta transitabilidad vehicular y de acceso a localidades,
- c) Tramos nodales para el tránsito productivo, comercial y turístico,
- d) Tramos nodales de interconexión provincial y regional.

Artículo 4°: Autorización especial por la emergencia. Se autoriza al Poder Ejecutivo nacional a través de Vialidad Nacional a realizar procesos abreviados, tales como licitaciones privadas, concursos de precios o contrataciones directas, ya sea con pagos directos del Estado Nacional, con pago diferido a partir del sistema de peaje o en una combinación de ambos sistemas, para poner en condiciones óptimas la red vial nacional.

Las contrataciones directas deben realizarse con estricto apego al principio de transparencia y acreditar de manera debida la razonabilidad del precio elegido.

Artículo 5°.- Convenios. Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a firmar convenios con los gobiernos provinciales a los efectos de agilizar los procesos de contratación de obras, de operación y mantenimiento de las rutas nacionales que atraviesan sus territorios.

Artículo 6°.- Presupuesto. Facúltase al Poder Ejecutivo nacional, a través del Jefe de Gabinete de Ministros, a realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes a los efectos de asignar los fondos necesarios a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) durante el período de la declaración de emergencia.

Los mismos deben ser utilizados para realizar:

- a) Mantenimiento, reparación, bacheo, repavimentación o ensanchamiento de las rutas nacionales, y de los puentes ubicados en las mismas,
- b) Tareas de calce, ensanche, perfilado de banquetas y obras de protección,
- c) Iluminación de las calzadas y dársenas,
- d) Mejoramientos en la señalética, demarcación y toda medida que contribuya a la seguridad vial.

La enumeración precedente no reviste carácter taxativo.

Artículo 7°.- Informes. La Autoridad de Aplicación debe enviar informes trimestrales de avance de las obras que se realicen en el marco de la presente, a ambas cámaras del H. Congreso de la Nación.

Artículo 8°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MICAELA MORAN
DIPUTADA NACIONAL

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El slogan de campaña que se utiliza en la gestión gubernamental "cierre de las cuentas nacionales sin déficit" implica el desfinanciamiento de áreas claves del Estado con las trágicas consecuencias sociales de esa decisión. Educación, salud, ciencia y tecnología, desarrollo humano, viviendas y obras públicas en general, se han visto afectadas.

En este contexto, es notoria la falta de mantenimiento de las rutas de jurisdicción nacional y la casi nula inversión en tareas de repavimentación o ensanches que estaban planificadas y proyectadas previo a la asunción del actual gobierno.

La Dirección Nacional de Vialidad, organismo con más de 90 años de historia, solicitó para el año 2024, un presupuesto de \$ 730.531.782.308, pero quedó vigente el mismo monto que el del año 2023 de \$ 475.875.439.067, lo que comprometió su operatividad.

En un informe periodístico publicado en el diario La Nación titulado "Ranking de las más peligrosas" ¹ los periodistas Diego Cabot y Paula Urien describen la actual situación de las rutas nacionales: *"Recorrer las rutas argentinas genera varias sensaciones, entre ellas, asombro y pavor. La muerte acecha cuando los autos invaden la mano contraria, se ubican a contramano y realizan la maniobra de sobrepaso con vehículos que circulan de frente. La tragedia se vislumbra cuando los automovilistas se abren a la derecha y aceleran para dejar atrás a otros conductores. El menú de precariedad vial es diverso. Problemas en la capa asfáltica, el descalce entre la ruta y la banquina, la falta de señalización, los peligrosos pastizales al costado de las vías, la obligación de circular a contramano para pasar a los vehículos por la falta de autopistas y autovías, los baches, las líneas despintadas o directamente ausentes, el exceso de camiones por la falta de trenes y el aumento exponencial de la producción y la falta de iluminación. La combinación entre un problema y otro, o la confluencia de todos a la vez, ponen la vida de los conductores en juego. Una verdadera ruleta rusa en cuatro ruedas."*

Es visible el deterioro de las rutas, baches y sectores de la cinta asfáltica hundida, la acumulación de agua en ellas cuando llueve, los pastizales en las banquetas, la circulación de camiones muchos de ellos con sobrepeso -ante el desguace ferroviario-, la falta de controles...

¹ <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/ranking-de-las-mas-peligrosas-las-malditas-rutas-argentinas-una-red-colapsada-que-se-cobra-mas-de-6-nid12122024/#/>

De acuerdo a un informe del Ministerio de Obras Públicas de 2021, solo un 31% está en buen estado (un tercio de la red vial nacional), un 27,6% está en estado regular y hay un 40,7% en mal estado. Desde entonces, todo empeoró.

En el 2023 la consultora internacional Zutobi elaboró un ranking mundial basado en datos publicados por *The Global Economy*, donde Argentina quedó en el puesto 54 sobre 59 países analizados, es decir que nos encontramos entre los países con las peores rutas del mundo.

Según el último informe oficial completo, con datos de 2022, elaborado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial, organismo dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la siniestralidad en la Argentina se lleva 13 vidas por día, la mitad de ellas, 6, en las rutas; de ese número, gran parte de ellas es en las nacionales. El número incluye el seguimiento por 30 días de las personas heridas en los accidentes en las rutas: cinco de cada 10 siniestros fatales se deben a una colisión, pero solo un 3% ocurre en una autopista o autovía.

Los datos de 2023 son parciales y registran 4403 muertes en el año, 12 por día. En ese año hubo 3642 siniestros con 4369 víctimas fatales. La Asociación Luchemos por la Vida, por su parte, registra 17 muertes por día por estas causas (siniestros de tránsito) en 2023.

El sistema de transporte vial de la Argentina se estructura en una red federal cercana a los 640.000 km, pero solo 3303 km corresponden a autopistas y autovías. La Red Vial Nacional (RVN) tiene aproximadamente 40.000 km, y es la red troncal primaria de conectividad dentro del territorio nacional. La Red Vial Provincial (RVP) consta de 200.000 km y vincula las regiones con la red vial primaria.

En el Congreso Nacional nos encontramos con proyectos que proponen declarar la emergencia en determinadas rutas o tramos en particular, como por ejemplo el del diputado Julio Cobos (7364-D-2024, Ruta Nacional N°7 en el tramo Potrerillos – las Cuevas), el de la senadora Andrea Cristina (S-2150/2024, trayectos de las Rutas Nacionales N° 3, 26 y 40 que atraviesa la Provincia del Chubut), el de la senadora Nora del Valle Giménez (S-2377/2024, todo el trazado de la Red Vial Nacional correspondiente a la jurisdicción de la provincia de Salta).

Pero lo cierto es muchas rutas de jurisdicción nacional que atraviesan distintas provincias están en una situación similar derivada de la falta de inversión lo que amerita que la emergencia a declarar las contemple a todas ellas.

En este sentido, por la presente propuesta establecemos que la Dirección Nacional de Vialidad realice un relevamiento del estado de las rutas nacionales y establezca las prioridades para ejecutar un plan de inversión en todo el país.

Asimismo, se autoriza a Vialidad Nacional a realizar procesos abreviados, tales como licitaciones privadas, concursos de precios o contrataciones directas, ya sea con pagos directos del Estado, con pago diferido a partir del sistema de peaje

o en una combinación de ambos sistemas, para poner en condiciones óptimas la red vial nacional.

Por otra parte, se faculta al Poder Ejecutivo nacional a firmar convenios con los gobiernos provinciales a los efectos de agilizar los procesos de contratación de obras, de operación y mantenimiento de las rutas nacionales que atraviesan sus territorios.

En lo que respecta al presupuesto se deben realizar las adecuaciones presupuestarias que correspondan a los efectos de asignar los fondos necesarios a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) durante el período de la declaración de emergencia.

Por todo lo expuesto, agradezco a mis pares su voto positivo para con el presente proyecto de ley.

MICAELA MORAN
DIPUTADA NACIONAL