



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
21 SEP 2005	
SEC: D	19 5488 HORA 1645

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo. 1º: Dispónese la construcción de una autopista sobre la ruta nacional número 8 en el tramo comprendido entre las progresivas 57,100 del distrito de Pilar a la 236,65 del distrito de Pergamino (camino a la localidad de Carabelas, izquierda) en jurisdicción de la provincia de Buenos Aires.-

Art. 2º: El Poder Ejecutivo Nacional arbitrará los medios tendientes a la concreción de la obra mencionada, mediante financiación privada.-

Art. 3º: De forma.-


ROSA ESTER TULIO
DIPUTADA DE LA NACION



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La ruta nacional número 8 es sin dudas uno de los caminos viales de mayor preponderancia en el país. Su enorme extensión, los distritos que atraviesa y la cantidad de vehículos que circulan por la misma la convierten en un punto de comunicación estratégico para el transporte vehicular no sólo a nivel nacional, sino también internacional.

Las obras a las que hace mención este proyecto enmarcan a una de las zonas más importantes que atraviesa la mencionada ruta, bordeada por distritos de suma importancia en la geografía de la provincia de Buenos Aires, donde se concentra nada menos que el área de mayor producción agrícola ganadera del país.

El diseño y la construcción de una autopista obviamente depende de dos factores preponderantes que influyen de manera inevitable la concreción de las obras: la configuración y viabilidad del terreno que debe atravesar y las modalidades, características y exigencias del tránsito que debe soportar a diario.

Desde un punto de vista más amplio, existe consenso en que la infraestructura de la mayoría de las rutas nacionales argentinas, que fueron construidas hace décadas, adaptadas para un tipo de circulación que dista totalmente del actual, demandan cambios de fondo que se adapten a las circunstancias del presente. El grado de deterioro, las características que suponen determinados caminos viales y otras circunstancias insoslayables, reproducen los factores de riesgo para los usuarios. En este segmento, la ruta nacional número 8 da muestras fehacientes a diario de la situación.

Se trata, ni más ni menos, de un paso estratégico en el nexo que une los países del MERCOSUR, lo que debería reflatar la prioridad de construir una obra a esta altura imprescindible para la comunidad, lo que además permitiría seguramente optimizar los recursos en materia de transporte.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

No obstante, cabe destacar que lo más importante a tener en cuenta es que se solicita la construcción de tres y dos trochas por calzada, según necesidad, en la traza comprendida entre el kilómetro 57,100 del distrito de Pilar hasta el 236,65 de Pergamino en la ruta nacional número 8, por justificados motivos que tienen que ver con irrefutables estadísticas y circunstancias más que evidentes.

El volumen, composición, distribución, velocidad del tránsito, conjuntamente con la topografía, reclaman en el referido tramo la creación de una autopista. Basta con citar algunos ejemplos. Según datos de la Dirección Nacional de Vialidad, órgano que depende del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del Poder Ejecutivo nacional, el volumen de tránsito (indicador compuesto por el número de vehículos que atraviesa un tramo dado durante un determinado período de tiempo), cobra vital importancia ya que implica tácitamente la relevancia de una ruta dentro de la red de vialidad nacional.

El puesto permanente que el organismo habilitó en el kilómetro 95 de la jurisdicción Solís, sobre la mencionada ruta nacional número 8 y en el área comprendido por este proyecto, registra el paso diario de más de 5.000 rodados de diversa categoría, lo que muestra una clara tendencia de la concentración y exigencia que se reclama para la ampliación de la calzada.

Esa cifra es, de manera comparativa con otros puestos y en otras rutas, altísima y para tener en cuenta.

Como quedó especificado, el índice de tránsito medio diario anual (TMDA) es una medida fundamental del tránsito para comprender el caudal de vehículos que tiene determinado tramo vial. Si a un promedio de 92 kilómetros por hora de velocidad, según Vialidad Nacional, más de 5.000 vehículos atraviesan el mencionado puesto de Solís por día (sólo superado en volumen en el ámbito de la provincia de Buenos Aires por el puesto establecido por Vialidad en la ruta nacional número 7) es de suponer haciendo una simple proyección la enorme cantidad de rodados que se desplazan por todo el tramo requerido para la construcción de la autopista en esta iniciativa.

Respecto del tránsito, la ruta nacional número 8 muestra características definidas, además del número de vehículos, que refuerzan la solicitud de la construcción de una autopista. La distribución del mismo hace que durante algunas horas una de las trochas lleve volúmenes de rodados muy superiores que la otra, lo que aumenta el peligro o acecha ante el riesgo de un número mayor de siniestralidad.



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

No es casual, ya que en los caminos pavimentados de dos carriles (nada menos que el 80 por ciento de la Red Nacional) está comprobado que en uno de los sentidos del tránsito circulan en el orden de las dos terceras partes de su volumen total, en determinados horarios y circunstancias.

La ruta nacional número 8 no es la excepción, y más en el término comprendido entre Pilar y Pergamino, donde se transporta no sólo lo sectorial respecto de la inmensa producción agrícola ganadera que es sinónimo del área, ateniéndose a los transportes de carga, sino también que es un camino vial estratégico de paso hacia los más diversos puntos del país y su continuación a países limítrofes.

El número elevado de vehículos se muestra curiosamente en alza, debido al auge del sector del campo que, como es de público conocimiento, debido al momento actual que atraviesa, aporta todos los días eternas caravanas de camiones y otro tipo de transporte de granos, lácteos, combustibles, de la industria de la confección, etcétera.

La siniestralidad es desgraciadamente proporcional en este aspecto. A mayor número de rodados, también se incrementó el número de accidentes. Esta circunstancia se agrava si se tienen en cuenta las características topográficas en cuanto al diseño vial mediante el que fue planificada la ruta nacional número 8: hay tramos que tornan sumamente peligrosa la circulación, en carriles que resultan angostos para el caudal de vehículos, con cerradas curvas y otras características que sólo quedarían aliviadas mediante la construcción de una autopista.

La cantidad de distritos que bordean la ruta, los establecimientos educativos que se erigen en algunos pueblos a la margen del asfalto, las zonas urbanizadas, las sendas peatonales improvisadas que conllevan sumo peligro para automovilistas y peatones, las situaciones imprevistas que suscitan animales sueltos, son otros de los tantos factores por los que se reclama la construcción de la autopista. El ensanche de la ruta con sus consiguientes modificaciones permitiría sin lugar a dudas prevenir accidentes y disminuir las cifras de siniestralidad.

Si la educación vial debe ser una de las lógicas prioridades en este país que, según la ONG Luchemos por la Vida, lidera desgraciadamente los listados de víctimas por accidentes de tránsito, también deben adecuarse a esos conocimientos el contexto que requieren las circunstancias.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Respecto del número de accidentes, las cifras son por demás elocuentes. Es válido tomar como referencia en este desgraciado apartado las cifras que maneja, por ejemplo, la Comisión Plan Autopistas de Santa Fe. Un informe arroja datos que realmente estremecen: en los últimos diez años, hubo 1.500.000 lesionados, 150.000 discapacitados y 70.000 víctimas fatales como consecuencia de la siniestralidad en materia vehicular. Esos números escalofriantes supusieron además de lo invalorable de vidas humanas, una pérdida de 50.000 millones de pesos.

Claro que la construcción de la autopista también supone un nítido crecimiento para las localidades que atravesaría. La modernización respecto de la infraestructura de esos distritos supondrá importantes avances para el crecimiento del sector productivo. Otro factor determinante a tener en cuenta es que obviamente proporcionará la creación de puestos de trabajo, la utilización de recursos genuinos, tanto en insumos como en materia de mano de obra, y motorizará aún más la reactivación de sus comercios locales, entre una amplia gama de aspectos positivos.

Los fundamentos expuestos en estas premisas básicas obviamente demandan de manera necesaria y urgente la concreción de un sueño largamente esperado por los habitantes que residen en los distritos comprendidos por el tramo referido en este proyecto. Antiguo anhelo que tuvo su punto culminante con la declaración de la ciudad de Pergamino del día sábado 3 de octubre de 1998 en el predio ferial de la Sociedad Rural de esa ciudad, en ocasión del Primer Encuentro Público Regional por la construcción de la autopista en la ruta nacional número 8, en la traza correspondiente al tramo Pilar – Pergamino.

Finalmente, en esa ocasión se contó con la adhesión expresa y presencial de legisladores nacionales y provinciales, funcionarios, intendentes, concejales, dirigentes políticos de diversas extracciones partidarias, representantes de entidades de bien público, organizaciones no gubernamentales, de servicios, intermedias, asociaciones sindicales, empresariales, rurales, cooperativas, medios de comunicación y fuerzas vivas, todas vinculadas directa e indirectamente al corredor comprendido que nos ocupa en la presente.

Tal acontecimiento fue el corolario de respaldos explícitos a través de normas legales promulgadas o sancionadas por intendentes, concejos deliberantes, e incluso la Cámara de Diputados y Senado de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires. En tanto, se transformó en un disparador imprescindible para darle mayor impulso a la propuesta.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Resulta fundamental exponer en relación con la presentación del proyecto sobre inversiones de riesgo a través de la modalidad de iniciativa privada, que se faculta al Poder Ejecutivo Nacional a otorgar la concesión de esta obra para la construcción y posterior conservación, administración y explotación de los servicios del tramo referido, en un todo de acuerdo a lo establecido en las Leyes N° 13.064, N° 17.520 y N° 23.696, y Decretos N° 1.105/89, N° 635/97 y N° 966/05, complementarias y modificatorias; evidenciando así que los fondos del Tesoro nacional quedarán exceptuados completamente de tal ejecución.

Por lo expuesto, puede considerarse que es fundamental comenzar a dar pasos concretos de integración en esta obra de infraestructura vial, que debe sustentar este proyecto estratégico.



ROSA ESTER TULIO
DIPUTADA DE LA NACION