

SESIONES ORDINARIAS

2000

ORDEN DEL DIA N° 1109

COMISIONES DE TRANSPORTES Y DE OBRAS PUBLICAS

Impreso el día 17 de octubre de 2000

Término del artículo 113: 26 de octubre de 2000

SUMARIO: **Dirección** Nacional de Vialidad. Transferencia a la jurisdicción de la misma, de diversos tramos de rutas provinciales en las provincias de Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero.

1.-**Courel y otros.** (2.201-D.-2000.)

2.-**Courel y otros.** (2.925-D.-2000.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, han considerado los proyectos de resolución del señor diputado Courel y otros señores diputados, por los que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias tendientes a transferir a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, la ruta provincial 365 en el límite con la provincia de Catamarca y tramos de las rutas provinciales 303 y 4 en las provincias de Tucumán y Santiago del Estero; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo a través de los organismos pertinentes disponga la transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad los siguientes tramos de rutas provinciales:

1º – Ruta provincial 365 de la provincia de Tucumán, entre los tramos comprendidos desde el empalme con la ruta nacional 38 y el límite con la provincia de Catamarca.

2º – Ruta provincial 48 de la provincia de Catamarca, entre los tramos comprendidos desde el límite con la provincia de Tucumán y su empalme con la ruta provincial 46.

3° – Ruta provincial 46 de la provincia de Catamarca, entre los tramos comprendidos desde su empalme con la ruta provincial 48 y la localidad de Belén.

4° – Ruta provincial 303, en el tramo comprendido entre la avenida de Circunvalación y el límite con la provincia de Santiago del Estero, en territorio de la provincia de Tucumán.

5° – Tramo a ejecutar (prolongación de la ruta provincial 303) comprendido entre el límite en la provincia de Tucumán y su empalme con la ruta nacional 34, en territorio de la provincia de Santiago del Estero.

6° – Ruta provincial 4, en el tramo comprendido desde su empalme con la ruta nacional 34 hasta la localidad de Monte Quemado en el empalme con la ruta nacional 16, en territorio de Santiago del Estero.

Sala de las comisiones, 28 de septiembre de 2000.

Alejandro Nieva. – Ricardo Recio. – Jorge T. Pérez. – Hugo D. Toledo. – Alicia A. Castro. – Carlos A. Courel. – Blanca A. Saade. – Gustavo Gutiérrez. – Marta Y. Palou. – Benjamín Nieto Brizuela. – Ricardo N. Vago. – Zulema B. Daher. – Martha C. Alarcia. – César A. Albrisi. – María del Carmen Alarcón. – Marcela Bordenave. – Mario Das Neves. – Teodoro R. Funes. – Rubén H. Giustiniani. – José L. Lanza. – Dámaso Larraburu. – Miguel R. D. Mukdise. – Lorenzo Pepe. – Ricardo C. Quintela. – Elsa S. Quiroz. – Olijela del Valle Rivas. – Rafael E. Romá. – Delki Scarpin. – Luis Sebriano. – Rosa E. Tulio. –

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, al considerar los proyectos de resolución de los señores diputados Courel y otros, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Alejandro Nieva.

FUNDAMENTOS

1

Señor presidente:

El objeto de solicitar la transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, de las rutas provinciales 365 en la provincia de Tucumán, y de las rutas 48 y 46 en la provincia de Catamarca, responde a obtener una vía de comunicación terrestre que dependa totalmente del organismo vial na-

cional, sin solución de continuidad entre la provincia de Tucumán y el paso cordillerano de San Francisco, en el límite con la República de Chile.

Las tareas rutinarias de mantenimiento, mejoras geométricas, refuerzos estructurales y todo tipo de tarea vial, tendiente a obtener una vía segura, rápida y confortable, no pueden ser atendidas por las vialidades provinciales, por la situación económico-financiera actual que las mismas sufren, agobiada aun más por las intensas e imprevisibles lluvias abatidas sobre la región del NOA.

Ante estas circunstancias, surge la urgente necesidad del traslado a la jurisdicción nacional de los tramos provinciales, a efectos de que la DNV, mediante el proyecto pertinente, llame a licitación pública a fin de concretar el corredor hacia el océano Pacífico en las mejores condiciones de transitabilidad.

Los usuarios de estos caminos no son solamente los productores de las provincias de Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero y La Rioja, sino toda la región NOA y NEA, ya que esta

obra se integraría al corredor Atlántico-Pacífico, conectando los puertos chilenos (mercado oriental), con los puertos de Brasil (mercado occidental); por otro lado, la concreción de este proyecto impulsará notablemente al turismo, el incremento de las economías regionales, la actividad minera y la industria en general.

El circuito hasta el Paso Internacional San Francisco se completa a partir de la localidad de Belén en la provincia de Catamarca, por rutas actualmente bajo jurisdicción de la DNV de la siguiente forma:

Por ruta nacional 40: Belén - Londres - Empalme con ruta nacional 60.

Por ruta nacional 60: Empalme con ruta nacional 40 - Tinogasta - Fiambalá - Paso de San Francisco.

El itinerario descrito tiene una longitud total de 700 kilómetros, por caminos de pendientes compatibles con la economía de los costos de explotación del transporte.

La longitud de los tramos provinciales que se solicita sean nacionalizados, oscila aproximadamente en 210 kilómetros.

Desde el punto de vista geopolítico podríamos decir que la conformación territorial de la República Argentina, limitando al oeste con la cordillera de los Andes y luego la República de Chile, son obstáculos de distinta naturaleza que nos impiden poseer puertos en el océano Pacífico. Asimismo al norte, Bolivia, Paraguay y Brasil, constituyen otra barrera para la libre expansión económica internacional por los dos océanos. Al este, recién en la Ciudad de Buenos Aires poseemos el puerto más importante, hasta ahora, de aguas no profundas, operativamente caro por el continuo dragado que se debe hacer en el río de la Plata. Además la naturaleza y otras circunstancias históricas, nos han ubicado como el país más austral del mundo. Consecuentemente, las distancias de transporte de nuestros productos exportables, y de los que importamos, encarecen por las razones citadas. La distancia de los grandes centros de consumo del mundo, también ha influenciado negativamente en la participación argentina en el concierto industrial.

Así las cosas, la lucha por la recuperación constante de las fuerzas productivas, laborales y políticas argentinas, con la colaboración de la gran inmigración posibilitada por políticas adoptadas por nuestros gobiernos, en especial en las últimas dos décadas del siglo XIX y de los primeros años del siglo XX, han revertido parcialmente los inconvenientes de nuestra posición geográfica en el mundo, que a fuerza de trabajo inducido por ideales nacionales, colocaron a nuestro país en planos destacables en el concierto mundial.

Es por ello que se propende a construir y ampliar, con la debida urgencia, las vías de comunicación imprescindibles que posibiliten el desarrollo de las distintas regiones, y el traslado de los productos en forma rápida y eficiente a los mercados internacionales y a los internos.

El corredor bioceánico NEA - NOA entre otros, pretende dentro de esta concepción geopolítica, mejorar y acrecentar las condiciones naturales de la región norteña en todos sus aspectos, potenciando el establecimiento de industrias derivadas de la agricultura, la ganadería, la minería, etcétera, desarrollando zonas vírgenes y semivírgenes, posibilitando e incentivando la industria turística internacional y nacional, el acceso a regiones naturales de incalculable belleza y la instalación de hotelería y servicios adecuados en la región norte. Como asimismo la conexión con regiones turísticas allende los dos océanos.

A no dudarlo, la inversión en concretar un corredor este-oeste, redundará en un beneficio en continuo aumento para las economías regionales, las cuales se verán reflejadas en un aumento del PBI de las provincias comprendidas.

El corredor bioceánico que conecte los países que conforman el Mercosur, Chile incluido, desde el paso San Francisco hasta los puertos del Brasil, pasando por las provincias de Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones, será una realidad a corto plazo si se adopta la posición política consecuente con la aspiración de este proyecto.

Carlos A. Courel. – Raúl E. Baglini. – Ricardo A. Bussi. – Ramón Hernández. – María del Pilar Kent de Saadi. – Alfredo Neme-Scheij. – Horacio F. Pernasetti. – Delia N. Pinchetti de Sierra Morales. – José A. Recio. – José A. Vitar.

2

Señor presidente:

Actualmente el itinerario hacia Clorinda se efectúa por la ruta provincial 303 (Tucumán), Pozo Hondo-La Banda (Santiago del Estero) por ruta nacional 34, Suncho Corral-Quimilí-Charata-Avia Teray (Chaco), y desde esta última localidad, por rutas nacionales 16 y 11 a Resistencia, Formosa y Clorinda.

El tramo Tucumán-Clorinda citado supera en aproximadamente 200 kilómetros el camino que, a modo alternativo, se ofrece como proyecto, con las consiguientes disminuciones de costos de explotación de los vehículos de carga, colectivos y transporte en general. Además se mejoran las condiciones de seguridad vial, ya que en el tramo Suncho Corral-Quimilí la calzada existente es peligrosamente angosta.

Nuestro país tiene una conformación geográfica muy particular:

1. Es el más austral del mundo.
2. El norte argentino, desde el paralelo 34° (cerca a Capital Federal), no tiene salida directa al mar.

Sólo estas dos situaciones nos ponen en relativa desventaja con otros países sudamericanos en cuanto se refiere al acceso a puertos marítimos que

faciliten el comercio internacional, tanto a Oriente como a Occidente.

El norte argentino está naturalmente bloqueado por la cordillera de los Andes y Chile hacia el oeste; al norte linda con Bolivia, Paraguay y Brasil; al este con Brasil y Uruguay.

Los beneficios de todo orden que significarán para Tucumán en particular y el NOA en general en las actividades agropecuarias, industriales, comerciales, turísticas, etcétera, incentivando mayores inversiones y aumentos de la capacidad instalada, además de las fuentes de trabajo que se originarían por la actividad vial devenida por la intervención de empresas constructoras que adecuarían el circuito, son elementos positivos que se agregan a lo anteriormente expuesto, desde que las provincias están imposibilitadas para afrontar los costos que significa obtener un corredor totalmente pavimentado para un tránsito internacional en continuo aumento. Obteniéndose asimismo un mejoramiento en la calidad de vida de la población de las zonas de influencia por acceso rápido a las prestaciones y servicios esenciales.

De este modo se obtiene un corredor sin solución de continuidad bajo la responsabilidad de un solo organismo vial, quien será el encargado del correspondiente mantenimiento, ejecución de construcciones nuevas y refuerzos estructurales, y trabajos necesarios a lo largo de todo el trayecto, integrando en consecuencia un proyecto troncal armónico con el corredor Tucumán-Paso de San Francisco en el límite con Chile.

Como últimas consideraciones, podemos exponer que la confortable, económica y segura intercomunicación terrestre mediante vías de comunicación adecuadas, potenciará y alentará el comercio internacional, propenderá al desarrollo provincial de regiones vírgenes o semivírgenes como único medio para concretar y hacer realidad esas aspiraciones, desde que por el momento el ferrocarril está imposibilitado de ofrecer un servicio eficiente que pueda competir con el transporte carretero. Con las actuales rutas en regular o mal estado, deficiente en sus diseños geométricos y resistencia estructural no adecuadas a las cargas y a su acción reiterativa, consecuente del tránsito nacional e internacional que forzosamente tendrá lugar entre los países integrantes del Mercosur, Chile incluido, no será una realidad fácil de concretar sin las vías adecuadas, que aseguren el menor costo de explotación del transporte. Caso contrario, el Mercosur seguirá siendo sólo una expresión de deseo y buena voluntad de la dirigencia política y de nuestra comunidad.

Nuestro puerto más importante, por donde se trafican los productos de exportación-importación es el de la Ciudad de Buenos Aires, de aguas poco profundas que necesita de continuos dragados por el aporte de materiales sólidos de los ríos de la Mesopotamia.

Esta circunstancia y la enorme distancia a los centros de consumo occidentales, encarecen los productos que pasan por el puerto. Cabe agregar como consecuencia lógica, que casi todas las rutas nacionales confluyen en forma de abanico hacia la Capital Federal.

A través de los tiempos, por estas y otras razones que no vienen al caso comentar, el norte argentino no ha conseguido el desarrollo regional que se podía esperar. A partir de la constitución del Mercosur, próximamente con la inclusión de Chile, se mejoran notablemente las condiciones de la región centro-norte, al propender e incentivar el desarrollo de las economías regionales y el transporte de sus productos a los mercados occidentales y orientales mediante los puertos del Brasil y Chile respectivamente.

La conexión vial directa a Brasil y sus grandes centros de consumo meritúa la concreción de este proyecto de nacionalización de los tramos provinciales a fin que la D.N.V. optimice, mediante el adecuamiento que corresponda, las calzadas, el diseño geométrico, las pendientes y toda otra consideración técnica y económica que considere conveniente de manera de llegar al resultado pretendido. Las situaciones económico-financieras actuales por las que atraviesan las provincias involucradas en este proyecto, agravadas por las inundaciones que lamentablemente han castigado al noroeste argentino, avalan la posición de estas consideraciones.

Los tramos que se proyectan nacionalizar son:

Provincia de Tucumán:

1. Ruta provincial 303-Tramo Avenida de Circunvalación-Límite con la provincia de Santiago del Estero.

Provincia de Santiago del Estero:

2. Límite con Tucumán-Empalme con ruta nacional 34.

3. Ruta provincial 4-Tramo empalme ruta nacional 34-Monte Quemado-Empalme con ruta nacional 16.

El itinerario hasta Clorinda, en la provincia de Formosa, se completa desde Monte Quemado hasta Resistencia, capital de la provincia del Chaco, por ruta nacional 16 y desde allí por ruta nacional 11 hasta Clorinda.

La longitud total de los tramos que se solicitan transferir a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, oscila aproximadamente en los 870 kilómetros.

Carlos A. Courel. – Mario H. Bonacina. – Raúl E. Gallego. – Amado N. Juri. – Miguel R. Mukdise. – Alfredo Nemescheij. – Delia N. Pinchetti de Sierra Morales. – José A. Recio. – Olijela del Valle Rivas. – José A. Vitar.

ANTECEDENTES

1

Proyecto de resolución*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo solicitando arbitre las medidas necesarias para la nacionalización y transferencias, a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, de la actual ruta provincial 365 de la provincia de Tucumán, entre los tramos comprendidos desde el empalme con la ruta nacional 38 y el límite con la provincia de Catamarca.

Disponer de igual manera la transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, de la ruta provincial 48 en la provincia de Catamarca, entre los tramos comprendidos desde el límite con la provincia de Tucumán y su empalme con la ruta provincial 46.

Asimismo, disponer la transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, de la ruta provincial 46 en la provincia de Catamarca, entre los tramos comprendidos desde su empalme con la ruta provincial 48 y la localidad de Belén.

Carlos A. Courel. – Raúl E. Baglini. – Ricardo A. Bussi. – María T. Colombo. – Ramón F. Hernández. – Alberto Herrera. – María del Pilar Kent de Saadi. – Alfredo Neme-Scheij. – Horacio F. Pernasetti. – Delia N. Pinchetti de Sierra Morales. – José A. Recio. – Olijela del Valle Rivas. – José A. Vitar.

2

Proyecto de resolución*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo solicitando arbitre las medidas necesarias para la nacionalización y transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, la actual ruta provincial 303, en el tramo comprendido entre la avenida de Circunvalación y el límite con la provincia de Santiago del Estero, en territorio de la provincia de Tucumán.

De igual manera, se transfiera a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, el tramo a ejecutar (prolongación de la ruta provincial 303), comprendido entre el límite en la provincia de Tucumán y su empalme con la ruta nacional 34, en territorio de la provincia de Santiago del Estero.

Asimismo, disponer la transferencia a la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad de la ruta provincial 4, en el tramo comprendido desde su empalme con ruta nacional 34 hasta la localidad de Monte Quemado en el empalme con la ruta nacional 16, en territorio de Santiago del Estero.

Carlos A. Courel. – Mario H. Bonacina. – Raúl E. Gallego. – Amado N. Juri. – Miguel R. Mukdise. – Alfredo Neme-Scheij. – Delia N. Pinchetti de Sierra Morales. – José A. Recio. – Olijela del Valle Rivas. – José A. Vitar.