
SESIONES ORDINARIAS

2000

ORDEN DEL DIA Nº 846

COMISIONES DE TRANSPORTES Y DE OBRAS PUBLICAS

Impreso el día 8 de septiembre de 2000

Término del artículo 113: 19 de septiembre de 2000

SUMARIO. Ruta nacional 34 en la provincia de Salta. Realización de los estudios de desagüe, señalizaciones horizontales y estudios de cuenca en diferentes tramos de la misma y cuestiones conexas.

1. — Chaya y otros. (197-D.-2000.)
2. — Chaya y otros. (785-D.-2000.)
3. — Chaya y otros. (787-D.-2000.)
4. — Chaya y otros. (788-D.-2000.)
5. — Chaya y otros. (789-D.-2000.)
6. — Chaya y otros. (790-D.-2000.)
7. — Chaya y otros. (830-D.-2000.)
8. — Chaya y otros. (832-D.-2000.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas han considerado los proyectos de resolución de la señora diputada Chaya y otros señores diputados, por los que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para realizar trabajos de desagües, señalizaciones horizontales y estudios de cuenca para dar solución a las inundaciones de aguas y otros elementos provenientes de las serranías y planicies aledañas, a diversas rutas nacionales de la provincia de Salta, e incluir en el presupuesto nacional 2001, las partidas pertinentes para la realización de diversas obras en rutas y puentes de la mencionada provincia; 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 veía con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos correspondientes, proceda a realizar en la provincia de Salta los estudios de desagüe, señalizaciones horizontales y estudios de cuenca en la ruta nacional 34 en los tramos: puente sobre el río Bermejo (La Quena-Embarcación); Embarcación-Cornejo; Aguaray-Salvador Mazza; estación de peaje, corredor 12, empalme con la ruta nacional 16; ruta nacional 9, en el tramo Rosario de la Frontera; límite con la provincia de Tucumán; ruta nacional 68, en el tramo Cerrillos, Alemania, e incluir en el presupuesto nacional 2001, las partidas presupuestarias necesarias para la realización de las siguientes obras, en la mencionada provincia:

—Construcción de un distribuidor en el cruce de las rutas nacionales 34 y 50, provincial 5, acceso a la localidad de Pichanal y vías del ex ferrocarril General Belgrano.

—Realización en la ruta nacional 9 sobre el río Vaqueros, de los encauzamientos aguas arriba del puente; arreglo estructural definitivo de los estibos extremos sur (del lado de la ciudad de Salta) y estribo norte (del lado de la localidad de Vaqueros) e internos socavados; arreglo y adecuación de las defensas de piedra embolsadas a ambas márgenes aguas arriba y abajo del puente; ejecución de nuevas defensas con orientaciones tutoras para la corriente de agua en época de lluvias.

—Construcción y habilitación de los canales reguladores de la cuenca de Galarza en la ruta nacional 34, kilómetro 1.417 (Quebrada de Galarza) del departamento de San Martín.

—Ejecución de los trabajos de construcción de la obra en la ruta nacional 86, tramo empalme ruta nacional 34, Misión La Paz, con una longitud de 161 kilómetros.

—Realización de los estudios técnicos y posterior ejecución de un distribuidor en los cruces de las rutas nacional 51 (progresiva kilómetro 19.600) y provincial 24, en el tramo Rotonda de Limache (Salta, capital), Campo Quijano.

—Construcción de un distribuidor en la ciudad de Metán, sobre la ruta nacional 34, departamento de Metán.

—Construcción de un distribuidor en el cruce de la ruta nacional 34 y las provinciales 10 y 11, en la ciudad de General Güemes.

Sala de las comisiones, 30 de agosto de 2000.

Alejandro M. Nieva — José A. Recio.

— Jorge T. Pérez. — Hugo D. Toledo.

— Alicia A. Castro. — Blanca A. Saade.

— Gustavo E. Gutiérrez. — María

Y. Palou. — Benjamín R. Nieto Bri-

zuela. — Ricardo N. Vago. — Antonio

A. Lorenzo. — Martha C. Alarcía. —

César A. Albrisi. — Marcela A. Bordenave. — Graciela Camaño. — Horacio R. Colombi. — Marta T. Colombo. — Mario Das Neves. — Rubén H. Giustiniani. — María E. Herzovich. — José L. Lanza. — Dámaso Larraburu. — Miguel R. Mukdise. — Norberto R. Nicotra. — Lorenzo A. Pepe. — Delia N. Pinchetti de Sierra Morales. — Ricardo C. Quintela. — Olijela del Valle Rivas. — Rafael E. Romá. — Delki A. Scarpín.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, al considerar los proyectos de resolución de la señora diputada Chaya y otros señores diputados, 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 M. Nieva.

FUNDAMENTOS

1

Señor presidente.

Necesidad de llevar a cabo trabajos de desagües, señalizaciones horizontales y estudios de cuenca, para dar seguridad al tránsito por las rutas nacionales.

1. *La red vial nacional en el norte argentino*

La reforma al Código Penal, modifica las penas para aquellos que causen muertes en accidentes de tránsito, con lo cual se espera reducir conductas riesgosas e irresponsables. Dentro de este contexto, debemos decir que no es fácil transitar en ciertos caminos del país, por la irresponsabilidad de quienes conducen y por los que deben darnos seguridad en la circulación.

Es de imperiosa necesidad el estudio integral de amplias planaltimetrías y de la deforestación acontecidas. También es necesario reforestar todas las cuencas, para evitar que la erosión, que ya ha desertizado amplias zonas de esta región, continúe con su devastador avance, ataques sedimentarios y aludes, a los caminos en cuestión.

Dentro de estas cuestionadas zonas y de la dudosa estabilidad de las mismas, están los caminos como irrazonables receptores de fuertes corrientes de agua, de aludes de barro y piedras, provenientes de serranías, o planicies, ubicadas lateralmente, con claros y elocuentes antecedentes en la estación lluviosa propia del norte argentino.

Normalmente los caminos quedan totalmente cubiertos por agua y lodo, la consecuencia lógica de la real imposibilidad de transitar sobre todo en la noche, pues son cubiertas las señalizaciones horizontales, que evidentemente, ante la película de agua y barro que cubren el pavimento son insuficientes.

Eventualmente y en los últimos tiempos con lamentable frecuencia, los aludes de lodo y piedra son de tal magnitud, que provocan cortes prolongados en las rutas por la destrucción de la obra vial, con el consabido y elevado costo económico, irrisorio si se compara con el de la pérdida de vidas humanas que es irreparable y de imposible resarcimiento.

La solución primaria, que es de esperar, parte desde los responsables del gobierno que debe instrumentar las políticas nacionales en materia vial no es costosa y está dada por el simple hecho de adecuar las pendientes de los cauces naturales que llegan torrencialmente a las rutas nacionales, arrastrando sedimentos y piedras, mediante el sistema de "murte de contención" que reduzcan pendientes y la energía cinética propia de la corriente, por el sencillo sistema de saltos proyectados. Evidentemente, las "cunetas de guardia"—que en una segunda etapa deberán revestirse— y sistemas de alcantarillados se adecuarán al correcto desagote de las aguas en días de lluvia.

La solución de fondo, definitivamente, es un relevamiento y control forestal exhaustivo de toda la cuenca, pues gran parte de este problema, tiene como causa primera a las fuertes erosiones acontecidas en muchos años, en las diferentes zonas. Luego, o contemporáneamente, la conservación básica del camino.

2. El corredor 12 y la concesión por peaje

Veamos, con datos recogidos en el cuadro I, un ejemplo reciente de lo que son las actuales tarifas por peaje en nuestro país, a partir de un viaje en automóvil desde la ciudad de Salta a la Capital Federal. Para ello se debe recorrer —utilizando las rutas nacionales 34 y 9— aproximadamente 1.530 kilómetros.

CUADRO 1 corredor 12 - Día (lunes) 3-1-00 y (sábado) 8-1-00

N°	Gastos de viajes y lugares en que se realiza el mismo	Día	Hora	Combustible (gas oil)		Peaje (\$)
				Litros	Pesos	
1	Concanor S. A.	3-1-00	0.06			2,70
2	Rosario de la Frontera (Salta)	1-1-00		11,23	5,00	
3	Concanor S. A.	3-1-00	7.52			2,70
4	La Banda (Santiago del Estero) ..	3-1-00		20,69	9,29	
5	Concanor S. A.	3-1-00	9.09			2,50
6	Convinorte S. A.	3-1-00	10.47			3,80
7	Ceres (Santa Fe)	3-1-00		26,14	12,00	
8	Convinorte S. A.	3-1-00	13.50			3,80
9	Convinorte S. A.	3-1-00	15.57			3,80
10	San Genaro (Santa Fe) ..	3-1-00		23,47	11,50	
11	Servicios Viales S. A.	3-1-00	18.02			3,30
12	Servicios Viales S. A.	3-1-00	19.32			3,30
13	Autopista del Sol S. A.	3-1-00	20.07			1,50
14	Las Heras (Capital Federal)	6-1-00		34,07	17,00	
15	Concanor S. A.	8-1-00	81.54			
16	Concanor S. A.	8-1-00	21.17			
17	Resumen de insumos y gastos			115,60	54,79	27,40

2.1. Antecedentes de este ejemplo

- Distancia Salta-Buenos Aires: 1 530 km.
- Rendimiento del vehículo:
 $1.530/115,60 = 13,23$ (km/l).
- Gasto de combustibles por km:
 $54,79/1.530 = 0,036$ (\$/km).
- Gasto por peaje por km:
 $27,40/1.530 = 0,018$ (\$/km).
- Gasto por peaje cada 100 km: \$ 1,80.
- Porcentaje peaje-combustible: 50 %.

2.2. Inconvenientes del tramo por la lluvia

- Día sábado 8-1-2000.
- Tramo: cruce entre las rutas nacional 34 y provincial 5, progresiva 1.540 de la ruta nacional 9 (a 5 km de la cabina de peaje en Cabeza de Buey).
- Distancia aproximada del referido tramo: 40 km.
- Tiempo demorado en recorrido: 1 h 10'.
- Promedio para el tramo: 34 km/h.
- Motivo de tan bajo promedio en el tramo: en el mismo, durante la lluvia acontecida entre las 20.30 y 22.30, prácticamente no podía circularse, pues el desagüe pluvial de la zona de caminos era la propia ruta y las señalizaciones ante una lluvia similar, son totalmente deficientes o nulas.
- Los números de orden 1 y 3 (viaje de ida) y 15 y 16 (viaje de vuelta) dan los tiempos de un recorrido normal y las demoras, por las ineficiencias del camino.

La evidencia es que se debe imponer un control estatal riguroso a las empresas concesionarias del peaje y a los organismos responsables de las rutas argentinas, logrando una mayor participación de los usuarios en las decisiones sobre los servicios públicos. Al respecto, hay antecedentes judiciales a partir de los cuales se ordenó incorporar a la decisión a representantes de los consumidores, conforme a los artículos 42 y 43 de la Constitución Nacional.

En este corredor 12, que ya fuera objeto por otros proyectos de mi autoría y avalados por nuestra Cámara, no se realizaron los imprescindibles trabajos de seguridad, rompiendo el equilibrio que debe existir entre el beneficio que recibe el usuario por la utilización de una obra vial, construida por peaje y tarifa. La concesionaria cobró antes de hacer las mejoras y quien debe controlar el cumplimiento por parte de los concesionarios, no solamente ha dejado de lado tan importante función, sino también la tradicional política nacional de hacer, con los impuestos específicos vigentes, los caminos necesarios u optimizar los existentes, para obtener las producciones regionales, que necesitan de fletes baratos para llegar a los centros de consumo y exportación.

Según la legislación que reglamenta las concesiones de los caminos, el beneficio económico que de-

bemos recibir los usuarios, debe ser equivalente o mayor que el precio que paga para usarla, puesto que el servicio debe significar una inversión y no un mero gasto. Queda entonces el interrogante, de cuál debió ser el pago para recorrer el corredor 12 —entre los cruces de Guemes y empalme con la ruta nacional 16— en la ruta nacional 34, el sábado 8 de enero pasado entre las 20.30 y 22 horas.

Con referencia a otros tramos, como los del puente sobre el río Beimejo (La Quena)-Embarcación, Embarcación-Cornejo, Aguaray-Salvador Mazza y el referido, de la estación de peaje corredor 12-empalme con la ruta nacional 16 (todos ellos en la ruta nacional 34), el tramo Rosario de la Frontera-límite con Tucumán (ruta nacional 9) y el que va de Cerrillos a Alemania en la ruta nacional 68, son responsabilidad de la Dirección Nacional de Vialidad, la cual —adoptando la postura excesivamente fundamentalista del mercado— no controla el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios, pero tampoco lleva a cabo la fundamental premisa de dar la seguridad que nuestras rutas necesitan. Prueba lo dicho reiterados proyectos presentados por mi parte aprobados por esta Honorable Cámara, y tramitados por el procedimiento establecido por la Jefatura de Gabinete-Secretaría de Relaciones Institucionales, consignan por parte de Vialidad de la Nación una respuesta “negativa” y nunca una solución seria y responsable.

Dada la importancia del presente, solicito a los señores legisladores la adhesión y como constancia de lo manifestado se acompaña el siguiente anexo.

ANEXO

N°	Gastos de viajes y lugares en que se realiza el mismo	Día	Hora	Comprobantes	
				N° TK	N° Fact
1	Concanor S. A.	3-1-00	6.06	0315-00480413	
2	Rosario de la Frontera (Salta) ..	1-1-00			0002-00026514
3	Concanor S. A.	3-1-00	7.52	0310-00455680	
4	La Banda (Santiago del Estero)	3-1-00			0001-00008148
5	Concanor S. A.	3-1-00	9.09	0308-40094507	
6	Convinorte S. A.	3-1-00	10.47	0316-00251019	
7	Ceres (Santa Fe)	3-1-00			0001-00004220
8	Convinorte S. A.	3-1-00	13.50	0309-00462833	
9	Convinorte S. A.	3-1-00	15.57	0306-00404026	
10	San Genaro (Santa Fe)	3-1-00			0005-00012447
11	Servicios Viales S. A.	3-1-00	18.02	0201-00093160	
12	Servicios Viales S. A.	3-1-00	19.32	0212-00097174	
13	Autopista del Sol S. A.	3-1-00	20.07	0034-07303791	
14	Las Heras (Capital Federal) ..	6-1-00			0005-00005554
15	Concanor S. A.	8-1-00	18.54	0311-00464540	
16	Concanor S. A.	8-1-00	21.17	0313-00570734	

*Maria L. Chaya. — Martha C. Alarcia.
— Martha E. Meza. — Olijela del
Valle Rivas. — Juan M. Urtubey.*

Señor presidente:

En el mes de septiembre de 1998, la Honorable Cámara de Diputados de la Nación y luego de los informes de las comisiones de Transporte y Obras Públicas, aprobó bajo el número 3.099-D-1998, un proyecto de declaración de mi autoría, en el que se solicitaba al Poder Ejecutivo, a través de su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, dispusiera la construcción de un distribuidor en el cruce de las rutas nacionales 34 y 50, provincial 5, acceso a la localidad de Pichanal y vías del ex Ferrocarril General Belgrano, en la provincia de Salta.

El referido distribuidor, de imprescindible y urgente necesidad desde hace mucho tiempo y con la impostergable necesidad actual, fue requerido mediante el sustento de importantes y valederas razones, las que consideramos de fundamental importancia reiterar. En aquel entonces se decía algo que hoy tiene aún más vigencia y entre otras cosas, se argumentaban las siguientes razones:

Técnicas

En este momento toda la zona —la del camino y la aldea— del actual cruce, se ha convertido por sus características en un lugar de tránsito peligroso. Las estadísticas de siniestralidad están muy por encima de los valores promedios, que por sí solos ya son bastante altos.

La importancia de un tránsito seguro y rápido se contrapone con el actual cruce, máxime si se tiene en cuenta la secuencia vehicular. Una reciente estadística de la Dirección Nacional de Vialidad da guarismos preocupantes —que exceden al actual diseño del cruce— y cuya resultante no puede ser otra que la realización de la obra. Veamos a los mismos: rutas nacionales 34 y 50, provincial 5, acceso a Pichanal y Ferrocarril General Belgrano: 6.400 vehículos/día.

Asimismo, el cruce de que se trata, teniendo en cuenta la característica de troncal para la resolución nacional 34, es un nudo importantísimo para el tránsito del Mercosur, sus socios y naciones que participan del mismo: Bolivia y Chile. Mediante este camino, el norte argentino pretende integrar, con las rutas nacionales 81 y 86, el NEA, NOA y salir a los puertos de la hidrovía Paraná-Paraguay.

Económicas

Sobre la base del análisis que acompaña a estos fundamentos y que se refieren a explotaciones primarias e importantes —minerales, agropecuarias, forestales y comerciales— eventuales paralizaciones significan para la producción de la zona un quebranto diario de \$ 800.000, correspondiendo de este valor un 75 por ciento a la producción hidrocarburo y el 25 por ciento a las restantes.

Sociales

Agudizan a este problema, eminentemente técnico, otros referidos a ocupaciones ilegales, a las acciones de los hombres y sus insociables comportamientos que de ellas provienen y que adoptaron la tendencia de constituir a la zona en un lugar propicio para actividades contravencionales y delictivas graves.

La Dirección Nacional de Vialidad a través de sus representantes, ha formulado los reclamos pertinentes a las autoridades de cada una de las jurisdicciones, dada la ocupación del camino, banquinas y zonas de camino de su propiedad, por taxis y remises, vendedores ambulantes de mercaderías furtivas, lugares de comida no habilitados, comercios de todo tipo e informales, tránsitos incontrolados y promiscuidad generalizada.

La extensa frontera con la República de Bolivia y sus consecuencias, hacen que la vigencia del reclamo siga teniendo innegable actualidad. El distribuidor hará de la zona, un lugar de paso rápido y seguro, de controles de tráfico y económicos efectivos e integrará a todos los sectores en el mismo, erradicando definitivamente algún tipo de conducta negativa.

Por lo expuesto y dada la importancia que reviste la construcción del referido distribuidor, solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto de resolución.

*María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
— Guillermo R. Jenefes. — Marcelo
E. López Arias. — Carlos D. Snopek.
— Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Ur-
tubey.*

3

Señor presidente:

En el mes de octubre de 1998, la Honorable Cámara de Diputados de la Nación y luego de los informes de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, aprobó bajo el número 3.662-D-1998, un proyecto de declaración de mi autoría, en el que se solicita al Poder Ejecutivo que, por medio del organismo que correspondiere, arbitrara los medios necesarios a los efectos de realizar en el puente sobre río Vaqueros, ruta nacional 9, las siguientes obras:

— Encauzamientos aguas arriba del puente.

— Arreglo estructural definitivo de los estribos extremos sur (del lado de la ciudad de Salta) y estribo norte (del lado de la localidad de Vaqueros) e internos socavados.

— Arreglo y adecuación de las defensas de piedras embolsadas a ambas márgenes aguas arriba y abajo del puente.

— Ejecución de nuevas defensas con orientaciones tutoras para la corriente de agua en época de lluvias.

Contemporáneamente a la presentación del referido proyecto, la provincia de Salta, en una actitud preventiva e importante, había concluido trabajos de conservación de la estructura del puente, arenándola y pintando todas sus partes. También construyó defensas para salvaguardar ambas márgenes del mismo, pues hace cuatro (4) años hubo serios riesgos de que se descalzaran sus fundaciones.

Estos trabajos, necesarios pero no suficientes, deben ser ampliados convenientemente, ya que, como advertíamos en aquella oportunidad en los fundamentos del proyecto, los estribos sur y norte del puente tienen fisuras que determinan claramente algún tipo de asentamiento en la fundación. Las calzadas en las mismas zonas —de carpeta asfáltica— también acusan estas fisuras. Si se tiene en cuenta que a 400 metros aguas arriba del puente hay una especie de islote en el cauce del río, es evidente que él derivará las aguas que luego acometerán a los cuestionados pilares de fundación extremos.

Lo que puede parecer lejano e insustancial para la repartición responsable de nuestra red vial, es la vida diaria de los pueblos del interior argentino. Si la estructura del puente colapsa o se inutiliza, las soluciones a este inconveniente han de ser gravosas y de un alto costo social y pecuniario que, al igual que siempre, deberán encararse sin dilación desde el gobierno provincial. Cuando las reparticiones responsables de la obra pública nacional, comprendan que la transitoriedad es más costosa que la ejecución acorde y definitiva de la misma, nuestro trabajo legislativo dejará de ser premonitorio de males mayores.

Dada la importancia de los trabajos solicitados y la imperiosa necesidad de su realización, solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto.

*María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
— Guillermo R. Jenefes. — Marcelo
E. López Arias. — Carlos D. Snopek.
— Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Ur-
tubey.*

4

Señor presidente:

En el mes de septiembre de 1998, la Honorable Cámara de Diputados de la Nación y luego de los informes de las comisiones de Transportes y Obras Públicas, aprobó bajo el número 3.600-D.-1998, un proyecto de declaración de mi autoría, en el que se solicitaba al Poder Ejecutivo a través de su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, dispusiera acordar con la provincia de Salta, las acciones necesarias para la realización de las obras más urgentes, a efectos de prevenir los daños que puedan producir posibles inundaciones y aludes con sedimentos de todo tipo, que hacen intransitable una longitud aproximada de 4,1 kilómetros en la

ruta nacional 34, kilómetro 1.417 —Quebrada de Galarza— en la provincia de Salta.

Ese mismo proyecto, declaraba de interés y prioridad nacional las obras en el lugar y las de construcción y habilitación de los canales reguladores de la cuenca de Galarza, departamento San Martín, provincia de Salta, indicando previamente que los trabajos debían realizarse en época de estiaje y solicitando se dispusiera la realización de los estudios pertinentes a efectos de ver la factibilidad de estabilizar la cuenca que integra la referida Quebrada.

Es necesario reiterar que gran parte de los problemas que actualmente tiene el camino, en esta zona específicamente, devienen del altísimo porcentaje de deforestaciones incontroladas, que eliminaron las barreras naturales de defensa, dejando a merced de la intensidad de las intensas lluvias estacionales, la seguridad y transitabilidad de la ruta.

En los primeros meses del año 1997, hubo un corte del camino que durante tres (3) días, provocó la falta de las más elementales provisiones, dejando incomunicada a la zona y al país, con las salidas y accesos previstos para el Mercosur y las Repúblicas de Bolivia y Paraguay.

Si bien en el año 1998 no se registraron cortes, ello se debió exclusivamente a que las precipitaciones, no llegaron a la mínima anual, situación ésta que, dados los recientes antecedentes de inesperadas variaciones climáticas, difícilmente se mantenga en el futuro.

Las últimas lluvias de diciembre/99 y enero/2000 en la zona, han cortado la ruta nacional 34 en diversas partes del tramo La Quena-Tartagal, donde se incluyen los de la Quebrada de Galarza.

Esta Honorable Cámara interpretó la urgente necesidad de ejecutar los trabajos solicitados, cuando declaró a los mismos de interés y prioridad nacional hace más de un año. En virtud de que los mismos continúan sin realizarse y ante la gravedad de la situación planteada, solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto.

María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
— Marcelo E. López Arias. — Saúl E.
Ubaldini. — Juan M. Urtubey.

5

Señor presidente:

Antecedentes administrativos

En el mes de octubre de 1998, la Honorable Cámara de Diputados de la Nación y luego de los informes de las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, aprobó bajo el número 3746-D.-1998, un proyecto de declaración de mi autonomía, en el que se solicitaba al Poder Ejecutivo que, por medio de la Dirección Nacional de Vialidad, arbitrara los medios necesarios a los efectos de disponer las partidas necesarias para la construcción de la obra tramo empalme

ruta nacional 34, misión La Paz, ruta nacional 86, en los departamentos San Martín y Rivadavia de la provincia de Salta.

La inversión vial en el norte del país, prevista en el período 94/97, debía alcanzar una cifra aproximada a los \$ 800 millones y estaría destinada al mejoramiento de los corredores de exportación. La ruta nacional 86, es uno de ellos.

Los estudios de prefactibilidad realizados por la Dirección Nacional de Vialidad, determinaron que los indicadores económicos del camino aconsejaban no llevar a cabo las inversiones. Es inadmisibles esperar otros resultados si se tiene en cuenta los indicadores del perfil social de toda la región. Sobre la base de algo tan refido con la lógica social, que debe anteponerse a estudios de neto corte económico, la repartición debe encajar con recursos genuinos la obra. Hay índices sociales dados por el INDEC, donde el promedio de las NBI para la zona, está por encima del 60 %, con lugares donde este guarismo está muy cerca del 90 %.

La Dirección Nacional de Vialidad había previsto en el presupuesto 1996, una partida para el tramo, pero dado los fundamentos de la prefactibilidad del BID, la obra ni tan siquiera se licitó.

Parámetros económicos de la región

El INDEC-97, dice que en los departamentos de San Martín y Rivadavia viven 150 000 argentinos en una extensión territorial de 42.200 kilómetros cuadrados. Ambos dependen de una forma directa de la ruta nacional 86. Indirectamente, los de Orán, Anta, Iruya y Santa Victoria. De aquéllos, se extrae una parte importante del producto provincial que sale como materia prima sin valor agregado, a través de caminos alternativos que no son los que la región y la producción del Norte argentino esperan. Sacar esos productos al puerto, cuesta en promedio un 30 % de su valor. Entre otras, la producción más importante de la zona está conformada por hidrocarburos, maderas, maní, algodón, porotos, citrus, soja, maíz y trigo.

Nuestra provincia sabe que ese camino, es una vía de salida fundamental para los corredores bioceánicos. A partir de tantas inequidades y con sacrificio ha encajado una parte de esta obra fundamental para los habitantes de la región y su desarrollo. Por ello, habilitó el año pasado, sobre el río Pilcomayo —en la ruta 86— el puente Misión La Paz-Pozo Hondo (República del Paraguay).

Creemos que ha llegado el momento de revisar el sistema que Vialidad de la Nación utiliza para disponer de los recursos y de las reasignaciones y transferencias de partidas que lleva a cabo, máxime cuando se trata de obras importantes en zonas marginales. La actitud de la repartición en la construcción de los caminos, no es equitativa. Mucho menos solidaria.

En el mes de abril del año 1999, la provincia licitó el inicio de los trabajos en la ruta nacional 86 de jurisdicción nacional. No realizó, para emprender las obras, ningún tipo de estudio de factibilidad porque conoce demasiado la realidad de toda la zona.

Un antecedente que la Dirección Nacional no debe dejar de lado, es lo que establece la ley nacional 18.575, denominada de áreas de frontera, donde se fijan las medidas promocionales y estímulos para quienes habitan en una determinada región del país, como lo es la zona de influencia de la ruta nacional 86. Cualquier omisión, transferencia o redistribución de partidas presupuestarias, deja de lado a la citada Ley de Áreas de Frontera y es obvio su incumplimiento.

Por lo expuesto, solicito a los señores diputados, la aprobación del presente proyecto.

*María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
— Diego R. Gorvein. — Marcelo E.
López Arias. — Martha E. Meza. —
Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.*

6

Señor presidente:

En septiembre del año 1998, presenté a esta Honorable Cámara bajo el número 5.955-D.-98, un proyecto de declaración de mi autoía, en el que solicitaba al Poder Ejecutivo que, a través del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, dispusiera realizar los estudios técnicos y posterior ejecución de un distribuidor, en los cruces de las rutas nacional 51-Progresiva Km. 19,600 y provincial 24, en el tramo Rotonda de Limache (Salta - Capital) - Campo Quijano, en la provincia de Salta.

En aquella oportunidad indicaba que la Dirección Nacional de Vialidad, juntamente con la provincia de Salta, están llevando adelante un ambicioso plan para la salida a los puertos de Chile, por el Paso de Sico en la ruta nacional 51. Los trabajos que se ejecutan, son específicamente de reestructuración de trazados, defensas, construcción de puentes, obras básicas y de arte y pavimentaciones, por montos, para los años 1998/99, en el orden a los 40 millones de pesos. No obstante, el distribuidor Campo Quijano, no está diseñado en el cronograma de obra del corredor internacional camino de salida, o entrada, hacia el norte de Chile y sus puertos sobre el Pacífico, en el que se destacan Antofagasta y Mejillones y articulación necesaria para que el norte argentino se conecte con los mercados asiáticos.

La ruta nacional 51 es, también, una parte sustancial para los emprendimientos mineros provinciales, en plena actividad productiva y los de mayor importancia en toda su historia. El transporte de insumos, y la salida de minerales, desde los 24 yacimientos en explotación, están íntimamente relacio-

nados con él, ya que es la vía obligada —con el ramal C-14 del Ferrocarril Belgrano— para el desarrollo de los programas salteños.

La importancia fundamental de un tránsito seguro y rápido y el tipo de móviles —camiones de alto porte de acarreo de minerales— que por el camino circulan, es demostrativa de la real situación y la necesidad de este fusible de seguridad, en una ruta con la envergadura del último tramo del corredor bioceánico y el lugar en que específicamente se solicita el distribuidor: el cruce con la ruta provincial 24.

Las poblaciones aledañas, y que utilizan a este camino, son Rosario de Lerma, Cerrillos, Campo Quijano y Salta. Sin tener en cuenta a la capital provincial, en las tres primeras viven 40.000 habitantes.

Este tipo de deficiencias de infraestructura en el camino a Chile, es el lugar común de casi todas nuestras rutas, y los saldos de accidentes y muertes en una provincia con sólo cien mil automotores y un millón de habitantes, ponen de manifiesto lo racional y necesario del pedido de ejecución de este distribuidor.

Nuestro gobierno provincial realiza desde el 10-12-95 ingentes esfuerzos para mejorar y dotar de seguridad primaria a nuestras rutas, pero debe aclararse una vez más que, en el ámbito de las rutas nacionales y zonas de frontera la competencia privativa y exclusiva, conforme a lo que dispone nuestro ordenamiento jurídico, es del gobierno nacional y éste debe proceder en consecuencia con sus obligaciones.

La Dirección Nacional de Vialidad debería tener estudiada esta situación, que por sencilla no deja de ser conflictiva y peligrosa por los riesgos que la acompañan. La obra de seguridad que se solicita, estaría implantada dentro de la zona de camino —sin necesidad de realizar expropiaciones—, sería a nivel y su costo es bajo.

Por ello, es que solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto.

*María L. Chaya. — Juan C. Ayala.
— Guillermo R. Jenefes. — Diego R.
Gorvein — Amado N. Juri — María
del Pilar Kent de Saadi — Carlos D.
Snopek — Saúl E. Ubaldini. — Juan
C. Urtubey.*

7

Señor presidente.

En noviembre del año 1998, esta Honorable Cámara y luego de los informes de las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, aprobó bajo el número 3 835-D-98, un proyecto de declaración de mi autoría, en el que se solicitaba al Poder Ejecutivo, a través de sus organismos competentes, Secretaría de Obras y Servicios Públicos y Dirección Nacional de Vialidad, arbitrar los medios necesarios a fin

de construir un distribuidor en la ciudad de Metán, sobre la ruta nacional 34, departamento de Metán, en la provincia de Salta.

El departamento, tiene una superficie de 1.132 km² y en la ciudad cabecera del mismo —donde se pide el distribuidor— vive una población de 28.000 habitantes. Su emplazamiento es en el centro-sudeste de la provincia de Salta.

Es una de las zonas agrícola-ganaderas más importantes de la provincia, con 15.000 hectáreas bajo riego y una cantidad bastante mayor, destinada al cultivo de secano. El poroto es su principal producción, cultivándose también alfalfa, maíz, sorgo y algo de trigo. Es una potencial cuenca lechera, ya que tiene una alta capacidad para ello.

Es necesario pasar por Metán, para acceder a la ciudad de Salta, a Orán, Tartagal, a las provincias del NEA, al sur y sudeste boliviano y al norte chileno. Es un nudo ferroviario de importancia, desde donde se derivan convoyes hacia el norte argentino, Chile y los puertos fluviales de la hidrografía Paraná-Paraguay.

Esta construcción, de suma importancia para la ciudad de Metán, no es una obra de elevado costo y cumplirá con una necesidad pendiente desde hace mucho tiempo. Su emplazamiento debería estar en una amplia curva horizontal que rodea parcialmente el casco céntrico de la ciudad de Metán, dentro de terrenos ubicados en zona de camino y en uno de los accesos que, naturalmente, el tránsito ya ha constituido como tales.

No obstante los trabajos realizados por la Dirección Nacional de Vialidad en la ruta nacional 34, queda por ejecutar este sistema de elemental seguridad. Hay conductas, aún sin modificar, que han de demandar un largo tiempo en corregirse, por lo cual, simultáneamente, se debe avanzar y con celeridad en este tipo de obras, encaminadas a reducir los riesgos.

Las maniobras para cruzar, acceder o salir en la mencionada ruta nacional, no resultan fáciles, razón por la cual la traza urbana del camino y sus aledaños, se han convertido por sus características, en un lugar de tránsito peligroso.

Los accidentes se registran en las muchas posibilidades que existen para entrar o salir de Metán. Luego, consecuentemente, los casos de siniestralidad son bastante altos.

El hecho de que en la provincia de Salta el aumento de los accidentes de tránsito se haya incrementado en forma altamente inusual en los últimos tiempos y la elevada tasa de mortalidad que registran los mismos, obliga a considerar la necesidad imprescindible de no postergar más la ejecución de este tipo de obra.

La importancia de un tránsito seguro y rápido, se contraponen con los actuales precarios accesos. Si tenemos en cuenta la secuencia de 5.500 vehículos por día, la resultante no puede ser otra que la ejecución de la obra.

Sobre la base de lo expresado y teniendo en cuenta la importancia de la obra solicitada, solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto.

*María L. Chaya. — Martha C. Alarcía.
Guillermo R. Jeneffes. — María S.
Mayans.*

8

Señor presidente:

En noviembre del año 1998, esta Honorable Cámara y luego de los informes de las comisiones de Transportes y de Obras Públicas, aprobó bajo el número 3.835-D.-98, un proyecto de declaración de mi autoría, en el que se solicitaba al Poder Ejecutivo, a través de sus organismos competentes, Secretaría de Obras y Servicios Públicos y Dirección Nacional de Vialidad, procediera a disponer de las partidas presupuestarias o adecuara las transferencias respectivas a fin de que a la brevedad, ejecutara los trabajos de construcción de un distribuidor en el cruce de la ruta nacional 34 y provinciales 10 y 11 en la ciudad de General Guemes, en la provincia de Salta.

Estimo conveniente reiterar que la ciudad de General Guemes tiene una población de 25.000 habitantes, es cabecera del departamento homónimo que abarca una superficie de 2.210 kilómetros cuadrados y está emplazada en el centro de la provincia de Salta.

Aparte de ser el baricentro geográfico provincial, es el nudo ferroviario del norte argentino en el cual confluyen ramales ferroviarios, que a su vez son el nexo de unión con los internacionales que van a Chile, Bolivia y Brasil.

Es un importante centro de distribución y generación energética, al cual llegan y desde donde salen, líneas de transporte eléctrico que alimentan a las provincias de Salta, Jujuy y sudeste de Bolivia y norte de Chile. Cuenta con una usina térmica —la Cental Guemes— que tiene una potencia instalada de 120 megavatios y se construye otra —la Cental Terno Andes— de similares características a la anterior con una potencia de 400 megavatios (en una 2ª etapa de 600) emplazadas sobre la ruta nacional 34. En la Usina Terno Andes, se utilizará como combustible 8 millones m³/día de gas y se transportará, mediante un electroducto ya construido, energía al norte chileno.

La Zona Franca de Salta ha de funcionar dentro de muy poco tiempo en la ciudad de General Guemes. El Consorcio Cozofra, en el año en curso deberá terminar con la etapa 1 del proyecto, tiempo en el cual deberán instalarse todos los servicios a brindar a las empresas que se instalarán en el predio.

La planta procesadora de litio ha sido proyectada en Guemes y la piedra fundamental de las futuras construcciones, con la participación del gobierno de Salta, se llevaron a cabo en el año 1999. Debe des-

tacarse que a partir de las sales de la puna salteña, ya ha comenzado la extracción de este elemento de alta estrategia en el mundo actual.

Cruza este camino nacional todo el departamento y la ciudad cabecera del mismo General Guemes, dividiéndola en dos partes. La ruta nacional 34, es vía troncal e ineludible del Mercosur para las provincias del NOA y del NEA, registrándose en la zona en la que se solicita el distribuidor, una secuencia diaria de 6.500 vehículos.

El alto peligro que conlleva el obligado cruce de la ciudad, tanto para los pobladores como para los conductores —gran parte de ellos vehículos de tránsito pesado— impone un distribuidor que agilice el tránsito y aporte la innegable seguridad que estos sistemas brindan. La falta de seguridad a la que se hace referencia, se agudiza porque una importante porción de ese tránsito es el urbano de Guemes, que utiliza —por no tener otra alternativa— a la ruta como una calle urbana.

En estos tiempos de grandes cambios, no siempre acompañados por la adecuación de la infraestructura que los mismos necesitan se debe prever como una necesidad impostergable esta obra, cuya ejecución no puede demorarse por más tiempo.

Por lo expuesto y sobre la base de la importancia que esta obra reviste, solicito a los señores legisladores la aprobación del presente proyecto.

*María L. Chaya. — Martha C. Alarcia. —
Zulema B. Daher. — Guillermo R. Jene-
fes. — Amado N. Juri. — Marcelo
E. López Arias. — María S. Mayans.
— Carlos D. Snopek. — Saúl E. Ubal-
dini. — Juan Urtubey.*

ANTECEDENTES

1

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, la Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable y la Jefatura de Gabinete, se arbitre los medios necesarios para llevar a cabo los trabajos de desagües, señalizaciones horizontales y estudios de cuenca para dar definitiva solución a las acometidas de agua, ramas, barro y lodo, provenientes de las serranías y planicies aledañas a los caminos, en las rutas nacionales siguientes, en la provincia de Salta:

— Ruta nacional 34 en los siguientes tramos:

a) Puente sobre el río Bermejo (La Quena-Embarcación);

b) Embarcación-Cornejo;

- c) Aguaray-Salvador Mazza;
- d) Estación de peaje conector 12-empalme con la ruta nacional 16.

— Ruta nacional 9 en el tramo Rosario de la Frontera-límite con la provincia de Tucumán

— Ruta nacional 68 en el tramo Cerrillos-Alemania.

Las actividades requeridas —desagues pluviales en las rutas, retención de aludes y estudios de cuenca— deberán ser tenidas en cuenta, efectuarse los estudios debidos y aprobarse por la Dirección Nacional de Vialidad en el contexto de los trabajos anunciados para la presente ejecución presupuestaria.

*María L. Chaya. — Martha C. Alarcia
— Martha E. Meza. — Olijela del Valle Rivas. — Juan M. Urtubey.*

2

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la construcción de un distribuidor en el cruce de las rutas nacionales 34 y 50, provincial 5, acceso a la localidad de Pichanal y vías del ex Ferrocarril General Belgrano en la provincia de Salta.

*María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
Guillermo R. Jenefes. — Marcelo E.
López Arias. — Carlos D. Snopek. —
Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.*

3

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la realización de las obras de preservación, defensas, fundaciones y estructurales necesarias, del puente sobre el río Vaqueros, ruta nacional 9, en el límite de los departamentos Capital y La Caldera de la provincia de Salta.

*María L. Chaya. — Zulema B. Daher.
Guillermo R. Jenefes. — Marcelo E.
López Arias. — Carlos D. Snopek. —
Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.*

4

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE.

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la realización de las siguientes obras en la ruta nacional 34, departamento San Martín, provincia de Salta, declaradas de interés y prioridad nacional.

— Kilómetro 1.417 —quebrada de Galarza—, para prevenir daños por posibles inundaciones y aludes desde la misma hacia el camino.

— Construcción y habilitación de los canales reguladores de la cuenca de Galarza.

María L. Chaya. — Zulema B. Daher.

— Marcelo E. López Arias. — Saúl

E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.

5

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE.

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la ejecución de los trabajos de construcción de la obra ruta nacional 86, tramo empalme ruta nacional 34-Misión La Paz, con una longitud de 161 kilómetros, en la provincia de Salta.

María L. Chaya. — Zulema B. Daher.

— Diego R. Gorvein. — Marcelo E.

López Arias. — Martha E. Meza —

Saúl E. Ubaldini — Juan M. Urtubey.

6

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias a fin de realizar los estudios técnicos y posterior ejecución de un distribuidor, en los cruces de las ru-

ta: nacional 51-progresiva kilómetro 19,600 y provincial 24, en el tramo rotonda de Limache (Salta-Capital)-Campo Quijano, en la provincia de Salta.

María L. Chaya. — Juan C. Ayala. — Diego R. Gorvein. — Guillermo R. Jenefes. — Amado Juri. — María del Pilar Kent de Saadi. — Carlos D. Snopek. — Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.

7

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la construcción de un distribuidor en la ciudad de Metán, sobre la ruta nacional 34, departamento de Metán en la provincia de Salta.

María L. Chaya. — Martha C. Alarcia. — Guillermo R. Jenefes. — María S. Mayans.

8

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, la Secretaría de Obras Públicas y su organismo competente, la Dirección Nacional de Vialidad, incluya en el presupuesto nacional 2001 las partidas necesarias para la construcción de un distribuidor en el cruce de la ruta nacional 34 y las provinciales 10 y 11, en la ciudad de General Guemes, de la provincia de Salta.

María L. Chaya. — Martha C. Alarcia. — Zulema B. Daher. — Guillermo R. Jenefes. — Amado N. Juri. — Marcelo E. López Arias. — María S. Mayans. — Carlos D. Snopek. — Saúl E. Ubaldini. — Juan M. Urtubey.