

VERSION PRELIMINAR SUJETA A MODIFICACIONES UNA VEZ
CONFRONTADO CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

(S-1556/13)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados...

ARTICULO 1.- Declárase de Interés Público Nacional la construcción de autovía en la Ruta Nacional Nº 7 desde su inicio en la Avda. Gral. Paz, límite entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires, y hasta el límite con la Republica de Chile en la Provincia de Mendoza, en el Túnel Internacional Cristo Redentor. La misma forma parte del Corredor Bioceánico Central y atraviesa además las Provincias de Santa fe, Córdoba y San Luis, con un recorrido total de 1224 km.

ARTICULO 2.- Encomiéndese al Poder Ejecutivo Nacional a realizar los estudios y proyectos necesarios, y posterior llamado a licitación pública nacional para la construcción y mantenimiento de la autovía en los tramos faltantes de la Ruta Nacional Nº 7 en todo su recorrido.

ARTICULO 3.- Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a obtener el financiamiento para la ejecución de las obras, que requiere la construcción de autovía en todos los tramos faltantes de la Ruta Nacional Nº 7, a través de entidades nacionales públicas y privadas y de los organismos multilaterales de crédito.

ARTICULO 4.- Encomiéndese al Poder Ejecutivo Nacional a través de la Cancillería a realizar todas las gestiones necesarias ante la República de Chile a fin de que en el vecino país se ejecuten las obras de autovía en la Ruta CH 60, desde el límite con la Republica Argentina en la Quinta Región y en todos sus tramos hasta el Puerto de Valparaíso, que forma parte del Corredor Bioceánico Central.

ARTICULO 5.- Autorícese al Poder Ejecutivo Nacional a celebrar convenios con la Provincias que une la ruta a fin de facilitar el desarrollo integral del proyecto.

ARTICULO 6.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Laura G. Montero. – José M. Cano. – Rolando A. Bermejo. -

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La Ruta Nacional 7 o Carretera Libertador General San Martín (Decreto N° 115.261/1942) es la carretera argentina que une las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Forma parte del corredor bioceánico central, el más importante del país y es un ramal de la carretera panamericana, que continúa en territorio chileno como Ruta CH-60.

La ruta atraviesa el país de este a oeste, desde la capital de la república hasta el límite con Chile, lo que implica que sea una carretera de alto tránsito de automóviles, ómnibus y camiones. De hecho, la ruta es la principal conexión internacional entre Argentina y Chile, y también es utilizada para transportar por vía terrestre importantes cantidades de carga con origen o destino en Brasil, Paraguay o Uruguay.

El área de influencia del corredor bioceánico central concentra:

- el 80 % de la población del cono sur.
- el 80% de la capacidad industrial instalada.
- el 75% de la infraestructura de transporte y de comunicaciones disponible.
- un elevado nivel educativo de sus habitantes.

Los enlaces logísticos requieren de infraestructuras viales que aún no están al nivel de las comunicaciones y es necesario que los estados reviertan esta situación salvando las falencias existentes.

En ese sentido, tanto Argentina como Chile, desde hace muchos años vienen haciendo un gran esfuerzo para mejorar y ampliar los corredores bioceánicos, quedando todavía mucho por hacer.

La traza de la RN N° 7 se encuentra entre la Avenida General Paz, límite entre la Ciudad de Buenos Aires y la provincia del mismo nombre y el Túnel del Cristo Redentor situado en la provincia de Mendoza, en el límite con Chile, en un recorrido de 1224 km totalmente pavimentados. Corresponden 360 kms a Buenos Aires, 54 kms a Santa Fe, 220 kms a Córdoba, 220 kms a San Luis y 370 kms a Mendoza.

La ruta nacional n° 7 es autopista o autovía en los siguientes tramos:

km 12 a 22: Avenida General Paz a Camino de Cintura (tramo del Acceso Oeste), inaugurado en 1998.

km 22 a 38: Camino de Cintura hasta Moreno (tramo del Acceso Oeste), inaugurado en 1984.

km 38 a 60: Desde Moreno al empalme con la Ruta Provincial 6, inaugurado en 1970.

km 60 a 75: Ruta Provincial 6 a Luján (tramo del Acceso Oeste).
km 258 a 261: Cruce de la ciudad de Junín.
km 654 a 865: Toda la provincia de San Luis, inaugurado en 2003.
km 868 a 888: Desde Desaguadero a la estación de peaje, inaugurado en 2011.
km 888 a 906: Desde la estación de peaje hasta La Paz, inaugurado en 2012.
km 906 a 954: Desde La Paz a Las Catitas, inaugurado en 2011.
km 954 a 965: Desde Las Catitas a Santa Rosa, inaugurado en 2010.
km 965 a 999: Desde Santa Rosa a San Martín, inaugurado en 2007.
km 999 a 1015: Desde San Martín a Palmira (tramo del Acceso Este), inaugurado en 1979.
km 1015 a 1041: Desde Palmira a Mendoza (tramo del Acceso Este), inaugurado en 1977.
km 1041 a 1064: Desde Mendoza a Agrelo (superposición con la ruta nacional n° 40).

Se encuentra en ejecución la construcción del tramo comprendido entre las ciudades de Luján (Km. 75) y San Andrés de Giles (Km. 105), enmarcado en el proyecto de la Autovía Luján-Junín (km 261).

Resta por construir como doble vía aproximadamente 720 km.

En varios tramos entre el empalme con la RN N° 40 y Potrerillos, así como entre Uspallata y Las Cuevas la mano ascendente tiene dos carriles, para facilitar superar a los camiones en camino de montaña, lo que es absolutamente necesario para todo este tramo si se tiene en cuenta que circulan por día más de 1000 camiones de transporte internacional de cargas y más de 4.000.000 de toneladas de mercaderías intercambiadas por año.

En el tramo de alta montaña hay catorce túneles y varias curvas peligrosas como la Curva de la Soberanía Nacional donde el ancho de la calzada es de 6,70 m y tiene una pendiente máxima de 6,8%, la más elevada del tramo cordillerano y que dificulta el tránsito de los camiones. En varios sectores la velocidad máxima es de 40 km/hora. En época invernal suele acumularse hielo o nieve en la calzada, por lo que es preciso circular con cadenas para los neumáticos.

Para los habitantes de Carmen de Areco, Chacabuco y Junín, la realización de la autovía es un asunto prioritario, quienes incluso llegaron a cortar la ruta tras sufrir importantes accidentes viales. En el año 2006 fue creada la Comisión Regional y Permanente Pro Autopista Luján-Junín, que tenía a cargo gestionar y realizar todas las acciones necesarias ante quien corresponda para lograr la construcción de la obra para la ruta nacional N° 7.

En el año 2009 se conformó una comisión permanente de trabajo conformada por representantes de los municipios de Leandro N. Alem, Junín, General Pinto, Florentino Ameghino, Diego de Alvear y San Gregorio para gestionar la extensión de la Autovía Luján-Junín hasta el límite con la provincia de San Luis.

Su objetivo era interesar al Congreso Nacional, Legislaturas Provinciales y Concejos Deliberantes de los distritos intervinientes y estimular la participación comunitaria, considerando que la construcción de autovía a todo lo largo de la RN N° 7 tendría como beneficios una considerable disminución de la cantidad de accidentes viales, agilización del tránsito de vehículos particulares, de transporte de pasajeros y de transporte nacional e internacional de cargas, incremento del intercambio comercial y de la actividad turística y como consecuencia mejora de la calidad de vida de muchos argentinos.

En esta instancia creemos indispensable priorizar desde el Senado de la Nación el valor enorme que la Ruta tiene en toda su extensión nacional y por los motivos expuestos solicito a mis pares acompañen el presente proyecto de ley.

Laura G. Montero. – José M. Cano. – Rolando A. Bermejo. -