



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

F-302/12-13
14/06/2012
O. Costa

PROYECTO DE DECLARACION

EL HONORABLE SENADO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES vería con agrado que el Poder Ejecutivo realice las gestiones que considere necesarias ante el Gobierno Nacional para la pronta culminación de las obras que fueron suspendidas, sobre la Ruta Nacional N° 5 en el tramo comprendido entre las ciudades de Lujan y Mercedes - ***Proyecto Autopista Luján-Mercedes Sección I entre los Km. 67,479 y 73,495*** - Como así también la reparación y mantenimiento necesario en toda su extensión.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

La Plata, de Junio de 2012

HONORABLE SENADO: Se somete a Vuestra Honorabilidad el proyecto de Declaración que se adjunta para su sanción mediante el cual solicito al Poder Ejecutivo realice las gestiones necesarias ante el Gobierno Nacional a fin de que la Empresa Concesionaria de la Ruta N° 5 proceda a la culminación de las obras que se encuentran suspendidas, específicamente el Proyecto Autopista Luján-Mercedes - Sección I entre los Km. 67,479 y 73,495 - como así también de las restantes obras proyectadas y la efectiva reparación y mantenimiento de la misma.

La ruta nacional N° 5 es una de vías de comunicación más importante del país. Con un recorrido de 545 kilómetros une las provincias de Buenos Aires y La Pampa, naciendo en la ciudad de Luján y extendiéndose hasta la ciudad de Santa Rosa. Por ella circulan todo tipo de vehículos tanto para transporte de personas, ya sea particulares o públicos, como transporte de cargas varias, que al no contar con una alternativa que funcione adecuadamente, como es el ferrocarril, saturan durante todo el año una ruta diseñada hace mas de seis décadas cuando el tránsito y la producción tenían volúmenes mucho menores a los actuales.

A principios de la década del '90 se comenzó a construir una doble vía entre las ciudades de Luján y Mercedes, quedando inconclusa la obra, faltando el tramo entre Luján y Jáuregui y su conexión con la Autopista Oeste. El último anuncio de reactivación de las tareas fue realizado hace dos años aproximadamente, con la promesa de que en menos de un año se completaría la obra pero hasta la fecha éstas no se han reiniciado quedando la zona de trabajos en un estado de abandono con la peligrosidad que significa.

Por su parte, el Gobierno Nacional anunció y puso en marcha en el año 2010 las obras de reparación y repavimentación del tramo Luján-Bragado (Obra: "Mejorativa en Corredor Vial Nacional H5 Luján-Bragado. Km. 65-Km. 75 // Km. 107-Km. 129 // Km. 150-Km. 165 // Km. 221-Km. 224,60" Licitación 02/09 por un monto de \$100.961.404,75.- Plazo de ejecución: 24 meses. Contratista: HOMAC. Secretaría de Obras Públicas- Ministerio de Planificación Federal), las cuales se han realizado parcialmente en pequeños tramos del trayecto. Según podemos constatar estas también han sido suspendidas y/o abandonadas hace algunos meses, con el agravante que en varios sectores las obras han sido ejecutadas parcialmente, quedando la ruta sin una capa de pavimento y con demarcaciones provisionales. Como ejemplo podemos mencionar los sectores ubicados entre los kms 150/155 y 222/224 (aproximadamente), cercanos a las ciudades de Chivilcoy y Bragado, respectivamente.



*H. Cámara de Senadores
Provincia de Buenos Aires*

El estado de la Ruta Nacional Nº 5 en toda su extensión presenta una notoria falta de mantenimiento, lo que origina ciertos riesgos en una ruta que de por sí resulta altamente peligrosa por la gran cantidad de vehículos que transitan diariamente y por la lamentable estadística de accidentes con muertos y heridos.

Según estadísticas oficiales durante el año 2010 el Transito Medio Diario Anual medido en el primer tramo de esta ruta – desde la intersección con la Ruta 7 (Lujan) y la intersección con la Ruta Provincial 41 (Km.96.47) fue de 12.859 vehículos y el año 2011 esta cifra pasó a 13.700 vehículos, siendo notable el aumento año a año si miramos los valores de los últimos años.

De acuerdo a estadísticas de la base de datos de los más de 4500 accidentes relevados por CESVI ARGENTINA entre empresas aseguradoras en las rutas y autopistas de nuestro país, la franja horaria más peligrosa para viajar en auto es la que va entre las 12 de la noche y las 6 de la mañana. En este lapso de tiempo se producen el 11,31% de los accidentes de todo el día con apenas un 3,95% del parque de autos circulante; en cambio entre las 6 y las 18, ocurre un 64% de los accidentes del día con un promedio de 34% de los autos circulantes de una jornada completa. Si se tiene en cuenta la proporción entre autos y accidentes, es evidente que el riesgo de noche es tres veces mayor que en el resto del día.

Entre las fallas más comunes de una infraestructura vial obsoleta, los estudios realizados en nuestro Centro de Experimentación indican que el ranking lo encabeza la falta de iluminación artificial con un 41%; siguen las banquetas descalzadas (19%), la acumulación de agua en días de lluvia (17%) y la falta de señalización horizontal (15%). Estudios realizados en otros países del mundo, como España por ejemplo, indican que una vía sin iluminar es seis veces más peligrosa que otra iluminada. Los accidentes en caminos iluminados se reducen hasta en un 40%, pero además, una vía bien alumbrada no sólo reduce la cantidad, sino también la magnitud de los siniestros.

Todas estas consideraciones se hacen en función a la necesidad de otorgar a los ciudadanos la seguridad de que su desplazamiento, por la circunstancia que sea, por las rutas no se verá expuesto a circunstancias evitables por un estado responsable.

A mérito de las consideraciones vertidas, es que se solicita a los Señores Senadores que acompañen con su voto el Proyecto adjunto.