



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

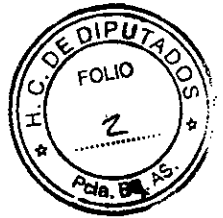
**DECLARA**

Su adhesión al Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte Terrestre (PROMITT) que contempla una Red Federal de Autopistas y un Plan Maestro Ferroviario impulsado por la Fundación Metas Siglo XXI, el que se encuentra presentado como proyecto de Ley en la H. Cámara de Diputados de la Nación mediante el expediente N° 4442-D-2011

ESC. RICARDO LISSALDE  
Diputado  
Bloque Alternativa Peronista  
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



## FUNDAMENTOS

El proyecto de ley creando el Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte Terrestre (PROMITT) que contempla la construcción de una Red Federal de Autopistas (RFA) y la elaboración de un Plan Maestro Ferroviario ha sido impulsado por la Fundación Metas Siglo XXI y se encuentra presentado como proyecto de Ley en la H. Cámara de Diputados de la Nación mediante el expediente N° 4442-D-2011.

El proyecto original, conocido como "proyecto Laura" al ser el Presidente de la Fundación Metas Siglo XXI, el Dr. Guillermo Laura el autor, fue presentado con la firma de diputados nacionales de distintos partidos políticos en el año 2008.

Se trata de un Programa Nacional de largo plazo que tiene como meta la modernización de la infraestructura del transporte terrestre en todo el territorio de nuestro país y configura la implantación de una verdadera política de estado.

La infraestructura del transporte terrestre en nuestro país, tanto vial como ferroviaria, es deficitaria, en cantidad y calidad. La casi totalidad de nuestra red carretera fue diseñada en la década del 30. Era otra época, otros vehículos, otras velocidades y portes, y menor circulación. Por esas carreteras hoy circulan vehículos con tecnología siglo XXI, generando índices de accidentes que están entre los más altos del mundo, atribuibles, en gran medida, a la obsolescencia de la infraestructura. La movilización de una producción en franca expansión, que acompaña el crecimiento que está experimentando el país, se hace cada vez más costosa e ineficiente y resta competitividad internacional especialmente a los productos del sector agropecuario.

En lo relativo al sistema ferroviario, la red que en un momento fue la más importante de América del Sur, hoy está obsoleta y en la mayor parte de sus tramos, casi intransitable. En este caso, a diferencia del transporte automotor que cuenta con un parque de automóviles y camiones aceptable, el equipamiento ferroviario es tan deficiente como su infraestructura. Este déficit ferroviario también es un obstáculo para la incorporación de nuevas áreas productivas muy alejadas de los centros de consumo y de los puertos de exportación.

A esta situación de crisis general, se suma una carencia adicional: la falta casi total de proyectos que permitan iniciar, en todos sus frentes y al mismo



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



tiempo, las acciones tendientes a resolver integralmente el problema. El único proyecto terminado y disponible para su inmediata ejecución, es el de la Red de Autopistas, Decreto 1056/97, aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional en el mensaje al Honorable Congreso de la Nación del 16 de marzo de 1998, Registro N° 291 y avalado en forma unánime por Resolución N° 7/98 del Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas reunido en Puerto Deseado (Provincia de Santa Cruz) el 03 de abril de 1998.

Este Proyecto Vial ha sido actualizado y ampliado, incorporando los aportes realizados por las provincias, previstos en la citada resolución del C.I.M.O.P., y se incluye bajo el nombre de Red Federal de Autopistas en el proyecto de ley que denominado Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte Terrestre (PROMITT).

El Programa consta de tres secciones y su implementación esta prevista bajo la órbita del Poder Ejecutivo Nacional quien deberá poner en marcha la ejecución del Proyecto Red Federal de Autopistas (R.F.A.) que está aprobado lo que permite iniciarlo en breve plazo. Como además, su construcción está prevista realizarla íntegramente con recursos privados, sin aportes ni avales financieros por parte del Estado se considera conveniente iniciar con su puesta en marcha el cumplimiento del PROMITT.

La Red Federal de Autopistas posibilitará la integración efectiva del territorio nacional mediante la construcción de 12.890 kilómetros de autopistas libres de peaje. Vinculará al 82 por ciento de la población total del país, interconectando 1.150 ciudades que incluyen todas las capitales de provincias, puertos de ultramar y centros turísticos y posibilitará una rápida y eficiente comunicación con los países limítrofes mediante la construcción de los cuatro corredores bioceánicos (Norte, Transversal, Centro y Sur) incluidos en el proyecto.

La R.F.A. representa apenas el 5 % del total de nuestras carreteras (300.000 kilómetros) pero soporta el 57 % del tránsito interurbano y registra el 75 % de las muertes en ruta. El 66 % de estas muertes es provocado por los choques frontales. Por eso esta red de supercarreteras generará una elevada rentabilidad social al reducir sustancialmente los accidentes mortales, disminuir los costos de fletes en un 20% y acortar en un 30% los tiempos de viaje. La gran escala del emprendimiento permitirá generar 100.000 empleos productivos entre directos e indirectos, muy especialmente de mano de obra no calificada.

La R.F.A. tendrá un impacto ecológico ampliamente positivo sobre todo con respecto a la actual Red Troncal. Cifras aportadas por la Comunidad Económica



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Europea demuestran que la transformación de carreteras convencionales en Autopistas reducen en un 26 % la emisión de CO2. Además, todo el recorrido de la Red será forestado con especies típicas de cada región transformándose en un enorme parque nacional de 200.000 hectáreas con cerca de 100 millones de árboles (artículo 4° ley PROMITT) que al fijar el carbono y liberar el oxígeno depurarán la atmósfera. Por su parte las circunvalaciones urbanas liberarán de millones de vehículos a los cascos urbanos de 1.150 ciudades, mejorando sustancialmente su ecología. La forestación de carácter permanente posibilita gestionar bonos de carbono del protocolo de Kyoto.

De acuerdo al proyecto de referencia, su construcción no demandará avales financieros por parte del Tesoro Nacional ya que se realizará íntegramente con recursos privados aportados u obtenidos por los constructores- concesionarios. El repago de las obras en el largo plazo se instrumentará mediante un sistema de peaje indirecto, a percibirse a través de la Tasa Retributiva de Obras y Servicios de Autopistas (T.R.O.S.A.) que será recaudada por las empresas petroleras y depositada directamente en la cuenta de los fiduciarios sin ningún tipo de intermediación. Dicha tasa sólo se hará efectiva cuando las obras hayan sido terminadas y habilitadas al uso público por la autoridad de aplicación. Este procedimiento, además de posibilitar un ahorro significativo en los costos de percepción, da garantía plena al destino de los fondos.

El aporte impositivo que generará la construcción de la R.F.A. superará los 45.000 millones de pesos. El proyecto de ley dispone que esta importante recaudación adicional se vuelque íntegramente a realizar inversiones en la Red Ferroviaria Nacional. Para ello es imprescindible contar previamente con un Plan Maestro que defina los corredores prioritarios, teniendo en cuenta las cargas y pasajeros a transportar, los puntos del territorio a vincular y el modelo de gestión adoptado para la explotación. Simultáneamente, se realizarán los proyectos licitatorios de los corredores definidos como de primera prioridad. Los recursos impositivos provenientes de la construcción de la R.F.A., contribuirán en forma significativa a la realización de este Plan.

Asimismo el proyecto prevé un Sistema Ferroviario Multimodal de Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires y la elaboración de un Plan Maestro.

Si el Congreso de la Nación sanciona esta Ley se estará dando cumplimiento a lo expresado en el inciso 19 del artículo 75 de la Constitución Nacional que le confiere a facultad de adoptar políticas tendientes a: ..."proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones".

En este sentido, resulta de vital importancia además de la recolección de firmas de apoyo que está realizando la institución que ha ideado y elaborado el proyecto de ley, el apoyo de los representantes del pueblo de todas las provincias.

Este proyecto ha sido declarado de interés legislativo por ésta H. Cámara en abril del año 2011 y por el H. Senado de nuestra provincia. Asimismo ha recibido la adhesión de la H. Cámara de Diputados de la Provincia de Corrientes, de la H. Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe, de la H. Cámara de Senadores de la Provincia de Mendoza, de la H. Cámara de Diputados de la Provincia de San Luis y de la Legislatura de la Provincia de Córdoba.

Mayor información sobre el tema de referencia se puede obtener en el sitio:  
[www.autopistasinteligentes.org](http://www.autopistasinteligentes.org)

Por todo lo expuesto, es que solicito a los señores Diputados que me acompañen en la aprobación de la presente Declaración.

ESC. RICARDO LISSALDE  
Diputado  
Bloque Alternativa Peronista  
H.C. de Diputados Pcia. de Bs. As.