

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

**EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE
LEY**

FONDO DE RECONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO VIAL

CAPITULO I

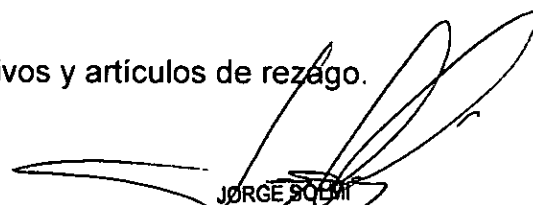
DE SU CREACIÓN E INTEGRACIÓN

ARTÍCULO 1.- Créase un fideicomiso el que se denominará **Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial**, integrado por los activos de la Provincia de Buenos Aires que se transfieren en el artículo segundo de la presente y aquellos otros que en el futuro se incorporaren, con el objeto exclusivo de financiar y ejecutar los planes de sostenimiento y desarrollo de la red vial provincial y municipal.

El mismo tendrá la vigencia máxima legal la cual podrá prorrogar su Consejo de Administración mediante resolución fundada en tareas pendientes de ejecución.

ARTÍCULO 2.- Activos Fideicomitidos:

- a) La afectación del 20 % (veinte por ciento) de lo recaudado en concepto de Ingresos Brutos de las partidas en las que el hecho imponible tenga una carga relevante en su valor, en relación al monto gravado, el transporte, según el Nomenclador de Actividades dispuesto en la ley fiscal;
- b) La tasa de conservación de red vial a incorporarse en la tarifa de Verificación Técnica Vehicular provincial que se establezca por Ley o por convenio con el Gobierno de la Provincia que represente hasta el:
 - 1. 15% de la tarifa aplicada a la Verificación Técnica de los Vehículos livianos.
 - 2. 25 % de la tarifa aplicada a la Verificación Técnica de los Vehículos pesados.
- c) Los fondos que el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires obtenga por préstamos o colocaciones de deuda con destino al desarrollo, construcción, mantenimiento de la infraestructura vial, cualquiera sean;
- d) Los recursos que el Gobierno de la Provincia asigne;
- e) Los recursos que se incorporen al dominio provincial por, legados, donaciones y subsidios, que tengan por destino a los propósitos del Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial;
- f) El producido de los frutos y liquidación de estos activos y artículos de rezago.


JORGE SOLER
Diputado
Bloque Proyecto Bonaerense
H.C. Diputados Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



CAPITULO II

DE SUS OBJETIVOS

ARTÍCULO 3.- El Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial de la Provincia de Buenos Aires tiene por objetivos fundamentales, los siguientes:

- a) Asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada del servicio de mantenimiento de la red oficial de caminos de la provincia de Buenos Aires, para disminuir el número de accidentes, reducir los costos de operación de la flota de vehículos, la pérdida de tiempo de los usuarios de la red vial, y el deterioro de la propia infraestructura vial;
- b) Proveer de un nivel adecuado de servicio de mantenimiento a la red vial que permita, al contar con una infraestructura eficiente de rutas provinciales, elevar la productividad y nivel competitivo de la industria, el comercio y la agricultura;
- c) Captar, mediante un mecanismo ágil, recursos financieros para ser utilizados en el servicio del mantenimiento rutinario y periódico de la red vial oficial, de conformidad con la demanda impuesta por las necesidades de la misma y;
- d) Fomentar a nivel provincial la generación de empleo, mediante la implementación del servicio de mantenimiento en la red vial provincial que será provisto prioritariamente por PYMES locales y en todos aquellos sectores que sean incorporados a la misma.

CAPITULO III

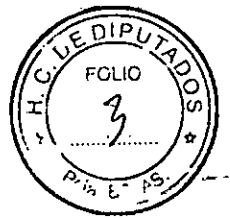
DE SU ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Parte I

CONSEJO DE RECONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ARTÍCULO 4.- Créase el Consejo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial de la provincia de Buenos Aires quien tendrá a su cargo la administración del Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial el que estará integrado por los siguientes miembros:

- a) Un Representante del Ministerio de Infraestructura.
- b) Un Representante del Ministerio de Economía.
- c) Un Representante de la Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires.
- d) Un Representante del Banco de la Provincia de Buenos Aires.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

- e) Un Representante por cada una de las H. Cámaras de Diputados y de Senadores.
- f) Cuatro representantes las entidades de la actividad agropecuaria, industrial y minera.
- g) Un Representante de las Cámaras de transporte de Carga.
- h) Un representante de las Cámaras de transporte de pasajeros.
- i) Un representante de los usuarios viales.
- j) Un representante del Colegio de Ingenieros Civiles.
- k) Asimismo y, de acuerdo al contenido del orden del día, el Consejo podrá convocar a las sesiones a fin de solicitar opinión, a las autoridades del Poder Ejecutivo que estime pertinente e invitar con esos fines y a las autoridades de otros poderes y jurisdicciones.

ARTÍCULO 5.- El Consejo tendrá las siguientes funciones:

- a) Definir, financiar, administrar y ejecutar las propuestas de mantenimiento y rehabilitación;
- b) Velar por el cumplimiento de los proyectos establecidos con el fin de llevar a cabo los objetivos para los que ha sido creado;
- c) Estimular proyectos de asistencia técnica y canalizar recursos financieros y técnicos para el mejoramiento del servicio permanente de Mantenimiento Vial;
- d) Solicitar a la los órganos de la provincia, cuando sea necesario, la obtención de recursos adicionales;
- e) Gestionar préstamos en los organismos nacionales e internacionales de crédito, cuando sea necesario, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes;
- f) Promover una mayor participación de Pymes locales en la solución de los problemas del servicio de Mantenimiento Vial;
- g) Establecer y supervisar con el Ministerio de Infraestructura, los mecanismos necesarios para hacer efectivos los ingresos que por tarifa directa o indirecta se perciban de los usuarios;
- h) Revisar y evaluar los resultados de los Proyectos Anuales de Reconstrucción, Rehabilitación y Mantenimiento Vial;
- i) Presentar, con la frecuencia que fuere necesario, informes de resultados a la Autoridad de Aplicación, y a los usuarios en general;



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

- j) Promover y fomentar iniciativas que posibiliten la utilización de materiales de buena calidad, y precios adecuados al servicio de mantenimiento; así como tecnologías e innovaciones apropiadas al medio;
- k) Constituir los fondos específicos para la atención de las necesidades de reconstrucción y mantenimiento vial, así como otros fondos o fideicomisos que contribuyan al mejor desarrollo de los objetivos del Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial de la Provincia de Buenos;
- l) Contratar libremente y pagar de conformidad con la presente Ley y el Reglamento respectivo, a quienes presten los servicios que se contraten;
- m) Conocer, previo a su aprobación, los convenios de préstamo que sean concedidos por la Banca Nacional, por los Organismos Internacionales de Financiamiento, así como los contratos, planes de trabajo, de inversión y reserva que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de los objetivos del Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial;
- n) Aplicar los criterios técnicos que los organismos públicos correspondientes establezcan y que sirvan de parámetros para determinar las normas de calidad a que deben sujetarse los servicios públicos de construcción, reparación y conservación Vial;
- o) Aceptar donaciones, legados, y cualquier otro tipo de aportación para capitalizar el Fondo, ya sea que provengan de fuente nacional o extranjera.

ARTÍCULO 6.- Los miembros del Consejo serán honorarios. Los organismos oficiales representados en el mismo se harán cargo de los gastos derivados de las asesorías u otras actividades que contraten onerosamente.

ARTÍCULO 7.- El Consejo podrá solicitar asesorías a los Ministerios y Oficinas Públicas, a las Universidades Públicas provinciales, a las Entidades gremiales de los diferentes sectores económicos y a las organizaciones no gubernamentales relativas a la seguridad vial puedan colaborar a los efectos del cumplimiento de los objetivos previstos en la presente ley.

ARTÍCULO 8.- El Consejo dictará su reglamento interno, estableciendo su funcionamiento tanto en sesiones plenarias como en comisiones en el término de ciento ochenta días de sancionada la presente ley y establecerá el máximo autorizado para sus gastos en relación porcentual al monto total anual fideicomitado.

Parte II

CONSEJOS SECCIONALES DE CONSERVACION VIAL

ARTÍCULO 9.- Créanse los **Consejos Seccionales de Conservación Vial** de la Provincia de Buenos Aires.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

ARTÍCULO 10.- En cada sección electoral de la provincia de acuerdo a lo dispuesto en el art. 12 de la ley 5109, funcionará un Consejo Seccional de Conservación Vial, que estará integrado de la siguiente manera:

- a) Un representante de cada municipio de la Sección.
- b) Un representante del Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- c) Cuatro representantes las entidades de la actividad agropecuaria, la industrial y minera.
- d) Un Representante de las entidades de transporte de Carga.
- e) Un representante de las Cámaras de transporte de pasajeros.
- f) Un representante de los usuarios viales.

ARTÍCULO 11.- Los cometidos de los Consejos Seccionales de Conservación Vial serán los siguientes:

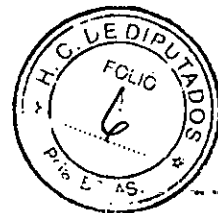
- a) Relevar las necesidades de mantenimiento y conservación de la red vial en su medio e informar acerca de las diversas propuestas al Consejo de Consejo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial provincial;
- b) Colaborar en el ámbito departamental para que los servicios que se brinden a través el Fondo Reconstrucción y Mantenimiento Vial alcancen una mayor eficiencia;
- c) Promover un mayor involucramiento y participación de la sociedad civil y de los usuarios en la conservación, cuidado y mantenimiento de la red vial, detectando las demandas e inquietudes de los usuarios y canalizando los distintos proyectos de desarrollo;
- d) Promover una mayor articulación y coordinación de los sectores público y privado representativos de las distintas actividades económicas a nivel local, orientada hacia la búsqueda de una mayor compromiso en la conservación de la red vial que permita, al contar con una infraestructura eficiente de rutas provinciales, elevar la productividad y nivel competitivo de la industria, el comercio y la agricultura;
- e) Coordinar con las Intendencias la colaboración o complementación en proyectos de mantenimiento periódico de los caminos provinciales que sean ejecutados por la respectiva Intendencia a través de la Dirección u oficina competente o por PYMES locales.

ARTÍCULO 12.- Los Consejos Seccionales elaborarán su reglamento interno dentro de los ciento ochenta días de constituido, el que será sometido a consideración del Consejo Provincial.

La autoridad de aplicación, en acuerdo con los Municipios integrantes brindará la infraestructura necesaria para el funcionamiento de los Consejos



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Seccionales de Reconstrucción y Mantenimiento Vial y las reuniones serán rotativas entre los Municipios de la Sección.

Parte II

DE LAS SESIONES

ARTÍCULO 13.- El Consejo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial Provincial y los Seccionales de Conservación Vial, sesionaran en forma independiente y al menos una vez al mes el Provincial y cada dos meses los Seccionales.

Podrán ser convocados en forma extraordinaria, en el caso del Consejo Provincial, por la autoridad de aplicación o por las autoridades de las Comisiones de Obras Publicas de cualquiera de las Cámaras de la legislatura Provincial, o por dos de los representantes de las entidades gremiales de los sectores económicos y de los usuarios integrantes del Consejo respectivo. La convocatoria extraordinaria en el caso de los Consejos Seccionales la podrán realizar las autoridades provinciales indicadas o los representantes de dos municipios.

Asimismo, una vez al año debe realizarse una reunión plenaria de los Consejos Provincial y los Seccionales, la que será presidida por la máxima autoridad de la provincia.

ARTÍCULO 14.- Se establece la Reconstrucción y Mantenimiento Vial como un servicio público y actividad prioritaria y de interés provincial.
Para fines de esta Ley se definen los términos siguientes:

MANTENIMIENTO VIAL: Amplio conjunto de actividades, adecuadas y oportunas, destinadas a preservar a largo plazo, la condición de las vías para que presten un servicio aceptable de forma permanente. Procura prevenir al menor costo posible, su degradación para alcanzar costos razonables en la operación de vehículos y evitar la pérdida innecesaria del capital invertido en su construcción o reconstrucción. Incluye todo lo necesario para conservar las condiciones de la vía, el refuerzo de su estructura, puentes, alcantarillas, derecho de vía y señalización horizontal y vertical.

MANTENIMIENTO RUTINARIO: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación y limpieza del derecho de vía, reparaciones menores y localizadas en la calzada y el pavimento, la restitución de la demarcación y elementos de seguridad; nivelación de superficies sin pavimentar y de hombros, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza, pintura y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

MANTENIMIENTO PERIÓDICO: Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de material selecto, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

mantenimiento periódico de los puentes incluye la reparación o cambio de elementos estructurales dañados.

REHABILITACIÓN: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer en fracciones defectuosas la capacidad estructural y la calidad de rodado original.

Además por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de rodado, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien.

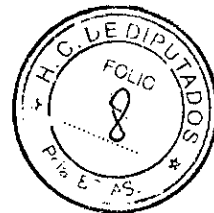
RECONSTRUCCIÓN: Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición total de la estructura del pavimento o las estructuras de puentes.

MEJORAMIENTO: Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie de tierra a material selecto o de material selecto a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

ARTÍCULO 15.- Modifíquese el artículo 16 de la ley 13927 el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Ley 13927, ARTICULO 16.- VERIFICACION TECNICA VEHICULAR. Todos los vehículos automotores, tractores, carretones, acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública están sujetos a una revisión técnica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes, de la tarifa que se imponga al efecto el 15 % (quince por ciento) de la que se aplique a los vehículos livianos y el 25 % (veinticinco por ciento) de los vehículos pesados integrarán el Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento vial . Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúen, los costos y/o aranceles a abonar serán establecidos por la reglamentación. La autoridad competente implementará la realización de controles técnicos mensuales obligatorios en forma rápida y aleatoria, a la vera de la vía pública, sobre emisión de contaminantes y principales componentes de seguridad del vehículo, frenos, luces reglamentarias, estado de las ruedas, paragolpes, cinturones de seguridad y cabezales, extintores de incendio, balizas; estados de los asientos e higiene en el caso de los vehículos de transporte de personas."

ARTICULO 16.- Autorízase al Poder Ejecutivo, a propuesta del Consejo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial de la provincia de Buenos Aires a la emisión de Títulos de Deuda a los efectos dispuesto en el artículo 3, en las condiciones de



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

emisión que determine el Poder Ejecutivo en cada oportunidad, pudiendo afectar al pago de los servicios capital, intereses, gastos de la emisión y/o garantía de la misma, recursos de la provincia que no tengan asignación determina y /o recursos originados en la Coparticipación Federal de Impuestos, según los acuerdos y normas específicas vigentes a ese momento.

Todos los actos relacionado con la emisión, suscripción y cumplimiento de deuda y servicios quedaran eximidos de tasas e impuestos provinciales actuales o futuros y serán hábiles en la constitución de cauciones, fianzas, garantías para las exigencias provinciales y fiduciables en el mismo sentido.

Asimismo, quedan autorizadas las Cajas Previsionales de los Colegios y Consejos Profesionales a la participación en estas operaciones financieras.

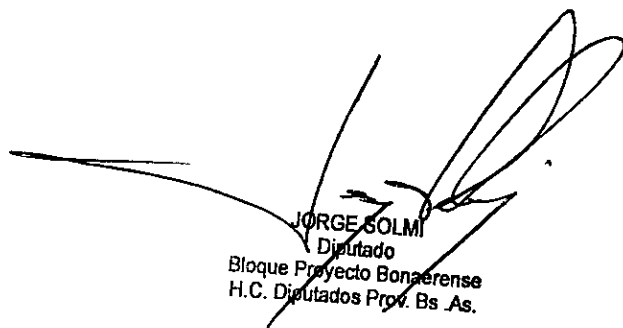
CAPITULO IV

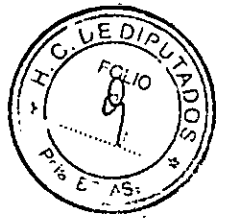
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 17.- El Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial estará exento del pago de todo impuesto y tasa provincial aplicable sobre su capital, reservas, créditos, préstamos, utilidades, traspaso de títulos valores, impuestos municipales y las demás operaciones que obtenga o realice, así como de toda clase de impuestos o contribuciones sobre herencias, legados y donaciones hechos a su favor aplicables en jurisdicción provincial.

ARTÍCULO 18.- Invítese a los Municipios a adherir a la presente Ley e integrar los Consejos respectivos.

ARTÍCULO 19.- El Poder Ejecutivo dentro de un plazo de 90 días desde la promulgación reglamentará la presente ley.


JORGE SOLMI
Diputado
Bloque Proyecto Bonaerense
H.C. Diputados Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

FUNDAMENTOS

En los últimos veinte años, hemos asistido a la utilización del transporte terrestre automotor como modalidad prioritaria, prácticamente excluyente de otros medios de transporte, para el traslado de nuestra producción agropecuaria, minera, pesquera e industrial y de pasajeros; como consecuencia, nos encontramos con el sistema vial provincial colapsado, donde coexisten en sus carriles de circulación, ómnibus de pasajeros, camiones transportistas y vehículos particulares.

Producto de la necesidad de uso constante y permanece, así como del caudal de tráfico y del peso que este produce sobre la cinta asfáltica, se genera un círculo vicioso de deterioro de las vías, degradación por mantenimiento insuficiente, reconstrucción, nueva degradación, etc., conllevando a que nuestras rutas provinciales presenten un nivel de deterioro prácticamente generalizado.

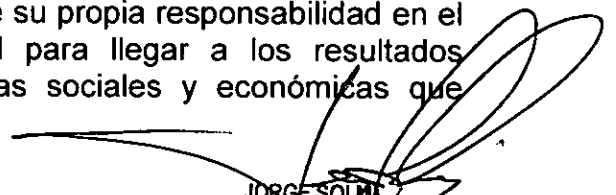
Con el presente Proyecto de Ley, proponemos aportar soluciones para las constantes y permanentes demandas ciudadanas acerca del estado de las rutas de la provincia y los reclamos viales, pensando también en la forma de dotar de medios de financiamiento novedosos para la reconstrucción y mantenimiento de dichas vías, centrados en la búsqueda de equidad respecto de las fuentes de financiamiento.

En consecuencia, proponemos la creación de un fondo específico que se nutra de un porcentaje de la recaudación del Impuesto a los Ingresos Brutos de las actividades que más usan el transporte, así como de una asignación específica en la tasa de VTV, destinado exclusivamente a financiar y ejecutar los planes de sostenimiento y desarrollo de la red vial provincial y municipal.

Asimismo, para la administración y organización del "Fondo de Reconstrucción y Mantenimiento Vial de la Provincia de Buenos Aires", se crea un Consejo en el que la participación de la sociedad civil brinda la necesaria transparencia y certeza acerca del destino de las inversiones, permitiéndole juntamente a la figura del fideicomiso, un esquema moderno y ágil para las contrataciones de obras.

Este diseño de integración del Consejo, con miembros del Poder Ejecutivo, del ARBA, del Banco Provincia, representantes de la actividad agropecuaria, industrial y minera, de los transportistas de pasajeros y de carga, así como de los usuarios, tendrá por objeto el debate y la facultad de definir, financiar, administrar y ejecutar las propuestas de mantenimiento y rehabilitación de las rutas. Así, se genera como espacio de discusión y consenso antes que meras estructuras burocráticas y, tal estructura de funcionamiento es de importancia superlativa, ya que acerca los requerimientos de la sociedad y las vivencias directas de los afectados a través de sus informes y opiniones.

El hecho que los usuarios tengan conocimiento de las causas del problema vial, tanto como de la naturaleza de las obras y de su propia responsabilidad en el mantenimiento de las mismas, es fundamental para llegar a los resultados necesarios a fin de morigerar las consecuencias sociales y económicas que


JORGE SOLMI
Diputado
Bloque Proyecto Bonaerense
H.C. Diputados Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

acarrear el mal estado de las rutas. Tales consecuencias, remiten a la multiplicidad de accidentes de tránsito, la rotura de vehículos, las demoras injustificadas en el tráfico, el aumento de los costos operacionales de los automotores en aproximadamente tres veces lo que hubiera costado un mantenimiento efectivo de la calzada, los costos de reconstrucción vial dos, tres o más veces que el monto de una conservación oportuna. Ambos sobrecostos evitables, según se ha comprobado numéricamente en varios países, representan anualmente entre el 1% y 3% del Producto Bruto Interno (PBI). Otros factores, como accidentes adicionales, pérdidas en las cargas y la producción, pueden duplicar las pérdidas indicadas.

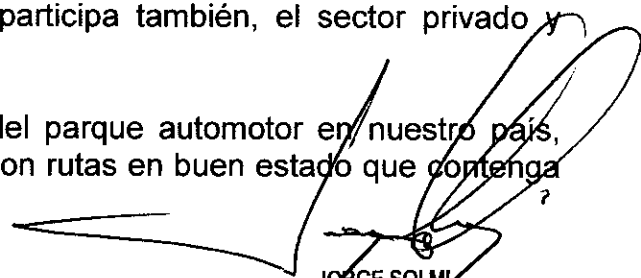
Refiriéndonos a una de los efectos colaterales mas preocupantes y sensibles para los ciudadanos del deterioro de las rutas provinciales, podemos mencionar a modo de ejemplo, que en la ruta N° 65 se produce un accidente de tránsito cada 48. hs. y, en un tramo de 58 kms. de la Ruta N° 32, se registraron 16 roturas de vehículos en un solo día, luego de las abundantes precipitaciones de Agosto de 2012. Cuando el problema ya nos hace testigos de sus consecuencias, se oyen voces recetando soluciones, pero a esas alturas sólo sirven medidas que terminan siendo un paliativo en la emergencia, mientras que las causas del problema estructural continúan sin resolverse.

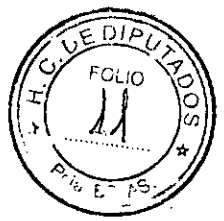
El estado de la infraestructura vial se traduce en una de las principales causas de siniestros de tránsito. En Argentina, entre 1997 y 2008, ocurrieron 46.166 muertes por accidentes viales siendo los casos fatales de 4.315 sólo en aquel último año.

Recientes estudios realizados por la CEPAL demuestran que el sistema prevaleciente en América Latina de financiamiento, basado en partidas presupuestarias anuales para la ejecución de obras, y de organización de la conservación vial es inadecuado, ya que, al depender de los presupuestos estatales designados por la Ley anual, no se encuentra asegurado un flujo de fondos suficiente, constante y oportuno a largo plazo. Además, los procedimientos y reglas de la administración pública no permiten una gestión eficaz y eficiente de los recursos para la conservación vial.

Por consiguiente, varios países en la región han creado fondos de conservación vial, denominados de "Segunda Generación" que utilizan principios de gestión del sector privado y donde el usuario de las vías públicas se involucra indirectamente en el pago por el servicio de conservación y reconstrucción vial. El pago que efectúan los usuarios, no es en forma de peajes que se cobra en el camino, sino mediante un cargo de conservación vial que se paga en conjunto con los combustibles para cubrir los costos variables y con los permisos de circulación o rodaje de vehículos para cubrir los costos fijos de la conservación vial. Hasta el momento, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua y los estados Brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás y Paraná han creado fondos de este tipo, o sea fondos autónomos o semi-autónomos, administrados por un consejo en el que participa también, el sector privado y financiado con cargos a los combustibles.

El sobredimensionado crecimiento del parque automotor en nuestro país, también evidencia la necesidad de contar con rutas en buen estado que contenga


JORGE SOLMI
Diputado
Bloque Proyecto Bonaerense
H.C. Diputados Prov. Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

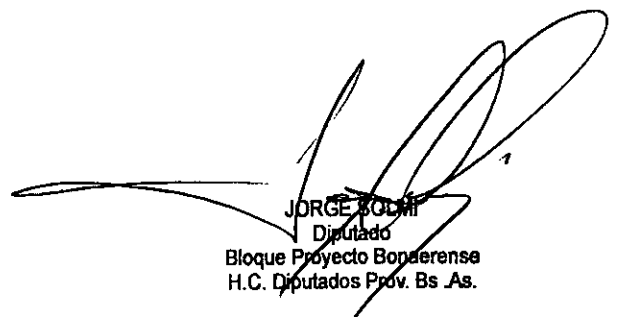
semejante caudal de tránsito. Este, pasó de ser de cinco millones de unidades en 2001, a casi 10 millones de vehículos en 2011, según las cifras indicadas por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina. Tal es así que, en el año 2002 se registraban ventas de 96.500 automotores y se estima que en el año 2011 se registró una cifra récord en la década de 858.000 patentamientos de automotores nuevos, lo cual nos muestra un aumento porcentual de más del 100 % de automotores transitando. La provincia de Buenos Aires, presenta un porcentaje de 32% de la totalidad de los automotores patentados del país y un 28,3% de la totalidad de las motos, además, hay que considerar que por sus rutas circulan un gran porcentaje de automotores provenientes de otras provincias hacia destinos turísticos.

La red vial bajo jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, cuenta con 78 rutas, presentando un total de 36.200 kms, perteneciendo a la red vial primaria 11.947, es decir aquellas rutas que vinculan cabeceras de Distritos, destinos turísticos o son nexos entre rutas nacionales, de los cuales, 7.412 kms, están pavimentados y 4.535 kms no se encuentran asfaltados, siendo la antigüedad promedio de esa red superior a los 20 años. Respecto a la red secundaria, nuestra provincia cuenta con una extensión de 24.253, entre los que se cuentan 21.840 kms. sin pavimento.

Las cifras expuestas hacen necesario que realicemos en la provincia un esfuerzo adicional en planificación y mantenimiento ampliando las estrategias para el desarrollo de nuestra estructura vial.

La conectividad de los habitantes de la provincia, se brinda exclusivamente a través de la red vial provincial y sus conexiones con la nacional, y el buen estado de éstas es una responsabilidad ineludible del Estado en su función de fijar el arraigo, fundamentalmente en el interior provincial.

Las personas, vecinos y ciudadanos de nuestra provincia, así como el desarrollo de las fuerzas productivas que circulan por nuestras rutas necesitan sin dudas, que se realice una mejora concreta de reconstrucción y mantenimiento vial, por lo que solicito a los Sres. Legisladores de este Honorable Cuerpo, me acompañen en la sanción de este proyecto de Ley.-


JORGE BOLM
Diputado
Bloque Proyecto Bonaerense
H.C. Diputados Prov. Bs. As.