

"Sigue vigente el proyecto para crear una red de autopistas", *Región Norte Grande*, Argentina, 11 de junio de 2010.

Consultado en:

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?noticia=15801>

Fecha de consulta: 04/06/2014.

La iniciativa prevé construir 13.500 km. de autopistas para integrar todo el país. Guillermo Laura, autor de la propuesta, asegura que de concretarse se reducirá el 87% la siniestralidad, un 20% los fletes y un 30% los tiempos de viaje. También define de dónde saldrán los fondos y cómo se financiará.

El Congreso de la Nación tiene a consideración un proyecto de ley para construir la red de autopistas de 13.500 kilómetros que integrará todo el país reduciendo la siniestralidad en un 87%, los fletes un 20% y los tiempos de viaje un 30%. Unirá todas las grandes ciudades, capitales de provincia, puertos, países limítrofes y centros turísticos. Se podrá atravesar todo el territorio de norte a sur y de este a oeste sin encontrar nunca un semáforo o un cruce a nivel. Serán autopistas de doble calzada para impedir físicamente el choque frontal, responsable del 66% de las muertes en nuestras angostas rutas de la muerte. Se podrá circular a flujo libre, seguro y sin estrés desde los Valles Calchaquíes hasta Río Gallegos; o desde las Cataratas del Iguazú hasta Bariloche.

"Esta red sigue el modelo de planificación en red de los Estados Unidos y Alemania con autopistas libres de peaje pagadas con un pequeño tributo sobre los combustibles. En el caso de nuestro país, para prevenir el crónico desvío de fondos que ha mutilado la efectividad de nuestras vialidades, la obra se hará primero con inversión privada de riesgo y el usuario recién empezará a pagar unos pocos centavos sobre el combustible cuando la obra ya esté concluida y habilitada al uso público irrestricto. El flujo de fondos generado por la tasa será propiedad del concesionario que percibirá directamente el importe de las petroleras evitando así todo riesgo de desvío de los fondos", explica Guillermo Laura, autor del Proyecto 10 de la Red de Autopistas y presidente de la Fundación Metas Siglo XXI.

Según Laura, este sistema tiene una prodigiosa capacidad de generación de fondos. "Una tasa insignificante genera inversiones cuantiosas. Veamos como ejemplo la conversión en autopista de la ruta 34 entre Rosario y Yacuiba. Es la columna vertebral de todo el NOA. Cinco provincias - Norte de Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy- dependen de esta vía para su salida a los puertos. Por allí sale toda la producción de limones, azúcar, soja y otros productos que la feracidad de las tierras y el trabajo fecundo de sus habitantes producen. Esta autopista de 1.571 km exige una inversión de U\$S 3.200 millones que no esta al alcance de las provincias mencionadas ni de la Nación. Pero es perfectamente factible si se aprueba la ley marco que hoy está en el Congreso", asegura.

¿Cuál será el costo al usuario después de concluida?, se pregunta el autor del proyecto. "Irrelevante: apenas cuatro centavos de peso por litro de combustible. Porque esta tasa solidaria será pagada por todo el país. Del mismo modo que los usuarios de estas provincias ayudarán a costear las restantes autopistas. Si en cambio quisiéramos hacer la ruta 34 por peaje, la tarifa sería inviable: U\$S 300 de ida y otro tanto de regreso", dice.

Además, el proyecto generará U\$S 20.000 millones para rehabilitar nuestros ferrocarriles, como es el caso del Belgrano Cargas.

No falta dinero

Según Laura, es un error creer que las autopistas no se hacen por falta de fondos. "El dinero sobra. Lo que ocurre es que se usa para otra cosa y queda esterilizado en la gigantesca autoclave de la burocracia. Vamos al grano: hoy en la nafta pagamos \$ 1,90 de impuesto por litro. La red de autopistas completa costará 38 centavos cuando se termine allá por 2020. Significa que hoy al comprar nafta estamos pagando cinco redes de autopistas sin tener ninguna. Y cuando viajamos por rutas de la muerte pagamos además peaje por el bacheo y el corte de pasto. En el caso del gasoil, pagamos \$ 1,16 por litro. Tres redes de autopistas. Conclusión: la plata sobra, pero se usa para otra cosa. Si corregimos el modelo de gestión y aseguramos el destino de los fondos podremos disfrutar una red de autopistas inteligentes de clase mundial sin pagar peaje alguno y sin aporte presupuestario. En el caso del gasoil la nueva tasa se compensará con una reducción del actual impuesto para que no

encarezca el transporte público de personas y mercaderías", concluye el titular de la Fundación Metas Siglo XXI./La Gaceta