



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTO

Esta iniciativa tiene por objeto hacerse eco del reclamo permanente de la población en general y de los actores económicos y productivos del Alto Valle Oeste de la provincia de Río Negro, respecto al colapso de la estructura vial que atraviesa la zona que genera graves inconvenientes en la conectividad del área y gran cantidad de víctimas por el importante grado de siniestralidad vial que se registra.

La localidad de Cipolletti es cabecera del circuito Alto Valle Oeste, el cual abarca desde Catriel en su extremo norte, a Fernández Oro en su extremo sur, cubriendo una distancia de unos 110 km aproximadamente. Integran además esta región otros 5 municipios (Cipolletti, Cinco Saltos, Contraalmirante Cordero, Campo Grande y Catriel) y diferentes poblados y comisiones de fomento. En su conjunto el Alto Valle Oeste tiene 147.132 habitantes según los datos del Censo 2010.

La comunicación entre estas localidades se realiza principalmente a través de la ruta provincial n° 65 (denominada ruta chica) y las rutas nacionales n° 22 y 151. A su vez estas vías de comunicación son utilizadas por los vehículos que circulan entre las provincias de Neuquén, Río Negro y La Pampa y los que transitan desde otras jurisdicciones del norte del país para dirigirse a las localidades cordilleranas.

Los tramos de estas rutas que atraviesan Cipolletti, son los sectores con mayor afluencia de circulación de la región, con decenas de miles de rodados que entran y salen de la provincia. Según los datos de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el ingreso a Cipolletti por ruta 151, se registraron 27.100 vehículos por día. Y desde la ruta 151 hasta el límite con Neuquén y Río Negro se contabilizaron 57.600 rodados. Esta información determina que es el sector del Alto Valle con mayor flujo vehicular en las horas pico.

El intenso y creciente tráfico vehicular registrado en el Alto Valle Oeste se debe a las propias actividades productivas, comerciales y de servicios de esta zona, al impacto de la creciente actividad petrolera en la región denominada Vaca Muerta y a su vez que forma parte de lo que se denomina el área Metropolitana del Valle y la Confluencia.

Las rutas del área, dan forma a una trama vial que conecta los principales centros urbanos que es complementada por una extensa red de rutas provinciales que vinculan localidades menores. A diferencia de la red nacional,



Legislatura de la Provincia de Río Negro

que se encuentra pavimentada casi en su totalidad, las redes provinciales son heterogéneas en cuanto al tipo de calzada. A partir de esta trama se configura la red vial principal de la región.

El borde sur es recorrido por la traza ferroviaria y por la ruta nacional 22, el camino que dio lugar a la colonización agrícola de principios de siglo XX, cruzando muchas de sus principales localidades, desde General Roca hasta Zapala.

La otra vía que estructura la región es la Ruta Nacional 151, totalmente pavimentada, que, partiendo de Cipolletti, atraviesa el noroeste de Río Negro y llega a 25 de Mayo, en la provincia de La Pampa.

El principal modo de transporte de cargas en la zona es el autotransporte, en consonancia con la tendencia nacional. El tráfico de camiones es intenso, ya que la mayor parte de los bienes de consumo y capital se generan fuera de la región patagónica. A este tráfico se suman los insumos necesarios para la industria hidrocarburífera (tubos, arenas, agua, combustibles y equipos especiales).

También es importante en este caudal, aunque con carácter estacional, el traslado de la producción frutícola local y los insumos integrantes de su cadena de valor. El transporte público de pasajeros, por último, presenta una alta concentración de servicios en el área metropolitana que se conforma en torno de la aglomeración Neuquén-Cipolletti.

El análisis pone en evidencia la conformación de un fenómeno de índole metropolitano en torno a la encrucijada que conforman la confluencia de los ríos Neuquén y Limay y el nacimiento del río Negro que se denomina Área Metropolitana del Valle y la Confluencia.

La escasa distancia que separa a Neuquén y a Cipolletti de una serie de asentamientos urbanos contiguos, con los cuales mantienen estrechas relaciones funcionales y presentan múltiples complementariedades, conduce a reconocer la existencia del Área Metropolitana que se extiende, por el lado neuquino, hasta la localidad de Vista Alegre Norte -en la margen derecha del río Neuquén- y, por el lado rionegrino, hasta Barda del Medio -en la margen izquierda del río Neuquén- y hasta Allen -en la margen izquierda del río Negro- incluyendo Las Perlas, localidad rionegrina ubicada en la margen derecha del río Limay frente a los suburbios de la Ciudad de Neuquén.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

El Área Metropolitana del Valle y la Confluencia se extiende en forma casi continua desde la Confluencia, a distancias que oscilan entre los 20 y los 30 kilómetros, hacia el norte sobre ambos márgenes del río Neuquén, hacia el este sobre la margen izquierda del río Negro y hacia el oeste sobre la margen izquierda del río Limay, más el desarrollo puntual de Las Perlas sobre la margen derecha del mismo río.

Las vinculaciones entre las diversas localidades comprendidas están sustentadas por los puentes que cruzan desde Neuquén hacia Cipolletti, desde Centenario hacia Cinco Saltos, desde Vista Alegre Norte hacia Barda del Medio y desde Las Perlas hacia Neuquén. Manteniendo la condición de estrechas relaciones funcionales y múltiples complementariedades.

Es importante destacar la situación de la Ruta Provincial N° 7, la cual une la zona de Paso Córdoba con el territorio rionegrino a la altura de El Chocón. Es una vía que actualmente solo está enripiada, que permite vinculación entre el puente sobre el río Negro, en la Isla Jordán (Cipolletti), con el puente sobre el río Limay en Balsa Las Perlas. La mejora de la Ruta 7 está comprendida dentro del Plan Castello y consiste en la ejecución de la apertura de traza, alcantarillas en cortes de agua, limpieza de la zona de caminos, alambrados faltantes con reubicación de los existentes, abovedado de terraplén con extracción lateral y enripiado de la calzada de circulación. Las mejoras mencionadas abarcan solamente un tramo de la Ruta y no incluyen la pavimentación, obra sumamente necesaria para que la inversión realizada cobre verdadero valor. Es fundamental incorporar el asfalto a esta obra, para que se convierta en una vía de comunicación opcional valiosa y transitada.

Las cuantificaciones presentadas reflejan la gran importancia del fenómeno metropolitano que se establece a partir de la Confluencia. En una franja ribereña de aproximadamente 70 a 80 kilómetros de extensión, se conforma un Área Metropolitana de más de 500.000 habitantes. Estas cifras no solo remiten a la importancia del fenómeno metropolitano sino también al desequilibrio de la organización territorial de la región y a la débil infraestructura de la mayor parte de su superficie.

En relación a la infraestructura vial podemos señalar que la Ruta Nacional 22 en su tramo por el Alto Valle de Río Negro ha sido y es, la principal vía que articula la vinculación los parajes, pueblos y ciudades de la zona. El movimiento de esta ruta se incrementa en las épocas de cosecha frutihortícola con actividades de gran intensidad entre ambos lados del camino. A estos movimientos



Legislatura de la Provincia de Río Negro

tradicionales se le agrega las generadas por la producción hidrocarburífera de las provincias de Neuquén y Río Negro.

Más allá de los atascos que se dan en los puentes, las demoras son comunes en toda la ruta por las obras iniciadas para transformarla en autopista y porque la mayor parte del trayecto sigue siendo de una sola mano. También porque en los últimos años hubo un fuerte aumento de la población y la situación empeoró en los accesos a las ciudades. A diario hay largas demoras en la circulación en la ruta y cargados embotellamientos en las proximidades de las rotondas de acceso a las principales ciudades de la zona.

Con la habilitación del denominado "tercer Puente" no se ha podido solucionar del todo las demoras en la circulación diaria. El "tercer puente" sobre el río Neuquén que une las ciudades de Cipolletti y Neuquén, es un puente carretero de doble vía, que conecta en el acceso a la provincia del Neuquén con la autovía de la zona norte de la ciudad de Neuquén y Polttier, que resulta lindera a los parques industriales de Centenario, Neuquén, por lo que se ha convertido en una vía de comunicación muy utilizada tanto por el sector de transporte industrial, el de pasajeros, como por el turismo. Allí amerita que se evalúe de manera inmediata la construcción de un "cuarto puente" (del que existen estudios de factibilidad avanzados), a la par del existente para conectar con una autovía ambas localidades y descomprimir el tránsito que se intensifica y se obstruye por el "efecto embudo" del puente ya que solamente tiene dos carriles.

La obra para transformar la Ruta 22 en autovía y luego en autopista comenzó en 2006 y actualmente solo están terminados 25 kilómetros. El primer proyecto se firmó en el año 2004 y abarcó el tramo de 20 kilómetros entre Chichinales y Gral. Enrique Godoy y se terminó en 2010. Ese año la obra se prolongó hacia otras cuatro secciones: Godoy-Cervantes; Cervantes-Gómez; Gómez-Fernández Oro y Fernández Oro-Cipolletti. Pero en 2011, a poco de comenzar la construcción, el proyecto se suspendió para modificarlo y en lugar de una autovía sería una autopista, más segura, en especial por los más de 100 cruces a nivel que tiene.

Desde entonces se avanzó poco, de manera intermitente y muchos de los trabajos ni siquiera se empezaron. En los 14 años que pasaron desde que se firmó el primer proyecto, solo se terminó uno de los cinco tramos en que se dividió el plan de construcción. En los últimos tres años hubo algunos avances en la construcción, pero la obra sigue sin terminarse y la mayor parte está frenada, en total está concluido entre un 25 y un 30% del total.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Desde hace años esta vía es tristemente célebre por la cantidad de muertes y heridos que dejan los accidentes de tránsito en su recorrido. Las obras inconclusas, sectores peligrosos y la falta de educación vial de los conductores son parte de una combinación letal.

La Ruta Nacional 151, que vincula a Cipolletti y Neuquén con la localidad de Catriel y la provincia de La Pampa, se encuentra deteriorada en varios tramos de su recorrido y recibe el intenso tránsito del flujo de vehículos de las localidades de Río Negro y Neuquén y a su vez de los camiones y camionetas de las empresas petroleras que actúan en ambas provincias. A su vez este camino es el paso de vehículos que van desde la zona turística cordillerana y se dirigen a las provincias de La Pampa y Buenos Aires. También en su primer tramo se utiliza para conectar con el llamado Tercer Puente y acceder a la ruta de circunvalación de la ciudad de Neuquén.

En esta ruta debería comenzarse a pensar una solución de fondo, que implique un nuevo trazado de doble vía, al menos en una primera etapa, que abarque el recorrido que va desde Cipolletti hasta Sargento Vidal, y su vez reactivar la construcción de un camino alternativo pavimentado que se ubique en zona de chacras entre las localidades de Cipolletti y Cinco Saltos, proyecto que se inició con acuerdo entre las autoridades municipales de ambas localidades en el año 2019.

Respecto a la ruta provincial 65 que atraviesa la ciudad de Cipolletti, es una ruta angosta, que hace tiempo no tiene mejoras de consideración y en la que se producen una importante cantidad de accidentes viales. Pero a pesar de este contexto los conductores regionales prefieren circular por esa vía para evitar la congestión de la ruta 22. Muchos conductores que circulan diariamente entre General Roca y Cipolletti, eligen la ruta 65 porque en ciertos horarios la circulación tiene un ritmo más fluido que por la Ruta 22 que a toda hora mantiene su paso lento. Por estos motivos la mayoría prefiere circular por un camino que no está en buenas condiciones, que tiene poco margen de maniobra de sobrepaso y muchos reductores de velocidad.

En este caso se debería contemplar, en una primera etapa, una ampliación de las trochas y transformar en doble vía en los trayectos más transitados (General Roca-Cipolletti por ejemplo). Esto llevaría un alivio fundamental a la ruta nacional 22, dinamizando el tránsito en una zona muy densa demográficamente y con un permanente tránsito vehicular, vehículos pesados y de gran porte, transporte de pasajeros, motociclistas, ciclistas y peatones, y que en épocas de producción frutícola se intensifica mucho más aún.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Al diagnóstico de una trama vial colapsada en la zona del Alto Valle Oeste por el deterioro de las rutas, la falta de obras de adecuación para absorber el importante incremento de la cantidad de vehículos que circulan por esas vías y el atraso de las obras de la ruta 22, se le debe sumar el creciente número de accidentes viales que se producen en el área.

Según el Instituto de Seguridad y Educación Vial, en su Informe estadístico de la siniestralidad vial grave, se revela que en la distribución porcentual por provincia, Río Negro registra el 20,47% de los siniestros de la Patagonia y el 40,76% de la mortalidad vial, la más alta de toda la región.

Durante el año 2017 hubo 364 accidentes en la ruta 22 y tuvo una nómina de 38 víctimas fatales, según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En el año 2018 hubo 82 choques graves con 103 víctimas fatales en Río Negro y Neuquén y la ruta nacional 22 encabeza la lista respecto a los sitios en donde se produjeron los hechos viales relevados. Sumó 25 hechos en su vía, entre los 555 kilómetros comprendidos entre Zapala y Río Colorado.

Los accidentes viales en la ruta nacional 22 derivaron en cientos de víctimas fatales y decenas de personas heridas. En la primera mitad de 2019 hubo 42 accidentes graves, de los cuales el 40% provocó la muerte de personas de entre los 18 meses y 81 años.

La Ruta Nacional 151 también es protagonista permanente de hechos graves y trágicos. En la extensión que comprende la zona del Alto Valle Oeste, desde el kilómetro 0 en Cipolletti hasta el 130 en Catriel, según las estadísticas se registran cuatro incidentes viales por día entre el kilómetro 90 y 110.

En cuanto a la ruta provincial 65 la principal complicación es la cantidad de ingresos que hay en ese tramo. Entre dársenas para ingresar a las ciudades y los cruces hacia la ruta 22 la convierten en un camino peligroso. Históricamente sus cruces y lo angosta de la calzada han sido terreno de muchos accidentes viales con importante cantidad de personas muertas y heridas.

Un tema estratégico para aliviar la estructura vial colapsada de esta región debería ser la recomposición del ferrocarril como sistema básico para su desarrollo, donde sea prioritaria la reorganización de la infraestructura existente en pos del progreso de la zona.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

El puente ferroviario que une las actuales Ciudades de Neuquén y Cipolletti fue inaugurado en el año 1901, comunicando la margen este y oeste del río Neuquén que lo convirtieron una de las obras de ingeniería más importantes en la región.

A partir de 1930, se empezó a utilizar la vía ferroviaria para transportar directamente la producción frutícola de la zona hacia Buenos Aires. En 1948 el Presidente Juan Domingo Perón estatizó los ferrocarriles ingleses y este ramal pasó a llamarse Ferrocarril Nacional General Roca.

En la década del '90 los Ferrocarriles Argentinos fueron privatizados y/o cerrados.

El 21 de julio de 2015, la entonces presidenta Cristina Fernández de Kirchner inauguró a través de una videoconferencia el Tren del Valle, servicio de ferrocarril que une la ciudad de Neuquén con la localidad rionegrina de Cipolletti y permite reducir de forma significativa la duración del trayecto.

La recuperación del sistema ferroviario en manos del Estado permite a las poblaciones del Alto Valle de Río Negro y Neuquén contar nuevamente con un servicio que estuvo ausente durante más de 20 años en la región. El actual servicio es muy acotado, sólo se concentra entre las localidades de Cipolletti y Neuquén con un recorrido total de alrededor de diez kilómetros, un servicio sumamente útil, pero muy limitado.

Al mantenerse inconclusa la mega obra de la ruta 22, sumado a la intensificación del tránsito liviano y pesado debido a la explotación de la cuenca petrolera de Río Negro y Neuquén (hoy circulan por día más de 50.000 vehículos por los puentes interprovinciales), y considerando que el Tren se constituye en la única vía alternativa de traslado de pasajeros, resulta imperioso y necesario abordar urgentes medidas para mejorar un servicio que hoy se presenta muy limitado.

Esto requiere de un urgente tratamiento, análisis y proyección de ampliación para cubrir no sólo un recorrido más extenso, sino ampliar el servicio en forma integral que abarque a mayor cantidad de usuarios, y que contribuya al mejoramiento del servicio de transporte en general, permitiendo su vez proyectar transporte de pasajeros y transporte de cargas.

Del mismo modo que se plantea recuperar proyectos existentes de construcción de autopistas por la zona de bardas (zona norte) del Alto Valle, debe incorporarse



Legislatura de la Provincia de Río Negro

también al trazado del llamado Tren de Vaca Muerta, que por falta de fondos públicos y escaso interés privado, se postergó su licitación para el año 2020. El tren es clave para bajar costos y acelerar tiempos de la operación. Los proyectos de infraestructura alrededor de Vaca Muerta van a distintas velocidades. Mientras que los gasoductos para unir el yacimiento con otros destinos están avanzando, la posibilidad de un tren de cargas actualmente se encuentra frenado.

La nueva infraestructura de los trenes permitiría duplicar la velocidad de las operaciones, convirtiéndose en una nueva opción de transporte eficiente de los insumos necesarios para el yacimiento de petróleo y gas no convencional, como arena, cemento, tubos, baritina, cabezales y tubulares para armar el pozo, y también otros productos regionales.

Es imperioso comenzar a pensar en un proyecto comunicacional amplio, abarcativo e integral que considere y contenga todos los movimientos de transportes de cargas, pasajeros, automóviles individuales, motocicletas, bicicletas, peatones, y demás. Se debe convocar a todos los actores, instituciones públicas y privadas, autoridades responsables, Universidades, y a todos los sectores involucrados que puedan aportar para la búsqueda de una solución integral de la situación.

El proyecto también debe contemplar una serie de acciones en Seguridad Vial como: atención y mejoramiento de la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la Seguridad Vial y la atención después de los incidentes.

La cantidad de accidentes y de muertes en las rutas de la región, el estado de las vías de comunicación vial, la cantidad de personas que quedan con graves consecuencias luego de sufrir percances viales, el grado de deterioro de las rutas, el abandono de las obras en ejecución, la falta de señalización, la falta de iluminación, el incesante tránsito liviano, pesado, de cargas, de transporte de pasajeros, de motociclistas, de ciclistas, peatones, los cruces peatonales sin señalización ni medidas de prevención y seguridad para los usuarios, la falta de cumplimiento con los plazos de ejecución y finalización de las obras licitadas, la falta de previsión y en muchos casos de educación, amerita que las autoridades responsables actúen en forma inmediata.

En este sentido, proponemos que la Legislatura de la provincia de Río Negro se involucre y declare en forma urgente la Emergencia Vial en el Alto Valle Oeste de Río Negro y a su vez cree una Comisión Especial de



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Emergencia Vial, que coordine y potencie las acciones de los organismos competentes en la materia, con el fin de elaborar un proyecto vial integral para la región del Alto Valle Oeste.

Por ello:

Autor: Héctor Marcelo Mango.

Acompañante: Daniela Silvina Salzotto.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

Artículo 1°.- Declárese el ESTADO DE EMERGENCIA VIAL, por el término de 365 días en la región Alto Valle Oeste de la Provincia de Río Negro.

Artículo 2°.- La EMERGENCIA VIAL tendrá como objeto que los distintos organismos provinciales competentes en la materia adopten de manera coordinada medidas excepcionales, idóneas, indispensables y urgentes, tendientes a paliar las deficiencias viales de la región Alto Valle Oeste de la Provincia de Río Negro hasta tanto se determine un proyecto vial integral para la región.

Artículo 3°.- Auméntese en un doscientos cincuenta por ciento (250%) el presupuesto que Vialidad Rionegrina tiene previsto destinar durante el año 2020 a la región Alto Valle Oeste para obras viales y señalización.

Artículo 4°.- Créase en el ámbito de la Legislatura de la Provincia de Río Negro la COMISION ESPECIAL DE EMERGENCIA VIAL que estará conformada por dos (2) representantes por bloque legislativo y tres (3) representantes del Poder Ejecutivo de la Provincia de Río Negro.

Artículo 5°.- La COMISION ESPECIAL DE EMERGENCIA VIAL tendrá como objetivos coordinar y potenciar las acciones de los organismos competentes en la materia con el fin de elaborar un proyecto vial integral para la región del Alto Valle Oeste de la provincia, que considere los movimientos de transportes de cargas, pasajeros, automóviles individuales, motocicletas, bicicletas y peatones.

El proyecto deberá contemplar el relevamiento del estado actual de las rutas nacionales y provinciales, la planificación integral de la infraestructura, el plan de obras para la señalización, terminación, ampliación y mejoramiento de la infraestructura y seguridad vial y el plan de inversión de las obras y acciones definidas.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Artículo 6°.- A los fines del cumplimiento de sus objetivos la COMISION ESPECIAL DE EMERGENCIA VIAL declarada por el artículo 4° de la presente, deberá convocar a representantes de los municipios del Alto Valle Oeste, de los municipios de la provincia de Neuquén lindantes a la región rionegrina, de Ferrocarriles Argentinos, de Vialidad Nacional, de la Secretaría de Transporte de la Nación, de las Universidades Nacionales de la Región y de los organismos competentes de la Provincia de Neuquén y las organizaciones que puedan aportar a la búsqueda de una solución integral de la problemática.

Artículo 7°.- La COMISION ESPECIAL DE EMERGENCIA VIAL deberá gestionar ante los organismos competentes del Poder Ejecutivo Nacional y Provincial el presupuesto y financiamiento necesario para desarrollar el proyecto vial integral al que arribe el trabajo interinstitucional.

Artículo 8°.- Autorícese al Poder Ejecutivo Provincial a realizar las reasignaciones presupuestarias necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 9°.- Los gastos que requiera el funcionamiento de la COMISION ESPECIAL DE EMERGENCIA VIAL serán imputados al presupuesto de la Legislatura de la Provincia de Río Negro.

Artículo 10.- De forma.