



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

El Consejo de Planificación de la Municipalidad de General Roca elaboró un Documento de Trabajo que consiste en un diagnóstico y una propuesta concreta para mejoramiento de la ruta nacional n° 22 en el tramo comprendido entre Chichinales y Plotier:

**PROPUESTA MACRO PARA MEJORAMIENTO DE LA RUTA NACIONAL 22**

**Introducción**

La ruta nacional 22 constituye la columna vertebral del Alto Valle del Río Negro, a partir de la cual se estructura el sistema urbano más importante de la Patagonia.

Este sistema, en el tramo comprendido entre las ciudades de Chichinales y Plotier, está constituido por un encadenamiento de ciudades fuertemente vinculados desde el punto de vista funcional y económico, separadas fundamentalmente en el sector rionegrino por tierras destinadas a la producción frutihortícola intensiva y equipamiento complementario de la agroindustria derivada de esa producción.

Actualmente el mencionado tramo de la ruta y muy especialmente el comprendido entre las ciudades de Villa Regina y Neuquén es a todas luces inadecuado para absorber con niveles de seguridad aceptables el tránsito existente, los cuales se expresan en elevados índices de accidentes fatales, la mayor parte de los cuales están provocados por choques frontales.

**Composición del tránsito**

Según estimaciones que se manejaban en el año 1997, cuando el debate de la remodelación de la Ruta alcanzó una gran intensidad en toda la región, el 80 % de tránsito está constituido por viajes interurbanos y el 20 % por pasantes.

En ese año en el tramo Villa Regina-Roca existía un flujo promedio de 5.000 autos días y en el tramo Roca-Cipolletti el flujo era de 10.000 a 12.000. Estos valores son promedio, alcanzando picos mucho más elevados durante el período de cosecha y trabajo a pleno en los galpones y frigoríficos.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

*Este aspecto, que deberá ser convalidado a través de nuevas mediciones, es de fundamental importancia para definir que tipo de solución vial es adecuada a la realidad de regional, ya que expresa que la enorme mayoría de los vehículos que transitan la ruta tienen como origen y destino las propias ciudades del Alto Valle.*

### **Problemática principal**

*Dentro de los conflictos que presenta la Ruta 22 se destacan los siguientes:*

- *Incompatibilidad de distintos tipos de vehículos y velocidades, para circular en un solo carril por mano, con un ancho total de cinta asfáltica de 7.30 m: La gran cantidad de camiones de gran porte y de camiones tipo playo que comparten una misma banda de tránsito generan situaciones de peligro potencial permanente. Asimismo suelen ingresar a la ruta tractores y el flujo de ciclistas en época de cosecha es también importante. El sobrepaso en las actuales circunstancias es extremadamente riesgoso y el índice de choques frontales es muy alto. Resulta a todas luces evidente que una vía de comunicación de esta importancia no puede ser de un mano por sentido de tránsito.*
- *En la mayoría de los cruces e ingresos a las ciudades o a la zona de chacras no existe acondicionamiento vial alguno: Esta situación genera una gran cantidad de puntos conflictivos a lo largo de la traza que no solo atentan con la fluidez del tránsito sino que aumentan significativamente, el ya por demás elevado, el nivel de riesgo apuntadas en el apartado anterior.*

*La problemática de la RN 22 es un tema recurrente en la región y que ha dividido aguas entre los partidarios de una ruta tipo autopista sobre la actual traza y los partidarios de realizar una autopista por el norte en zona de bardas. Hay también expuesta una tercera posición que establece una traza alternativa por la margen sur del Río Negro.*

*Las discusiones suscitadas han sido con frecuencia muy vehementes y forman parte de ella aspectos disímiles y complejos que van desde la funcionalidad vial, la seguridad, la producción, el medio ambiente y las estrategias geopolíticas de las distintas comunidades del corredor.*

*En los últimos 2 años los problemas económicos y la desocupación han relegado este tema, pero en la medida que la coyuntura sea superada y que la reactivación de la economía*



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

*regional se afiance volverá a los primeros lugares de las cuestiones pendientes de solución.*

*Evidentemente el tema del tratamiento de la vía de comunicación más importante que tiene el Alto Valle debe ser estudiado y discutido en profundidad, pero también es evidente que no puede quedar solo en la discusión permanente, sin plantearse ninguna solución a un problema que ya tiene muchos años y que sigue cobrando su cuota en vidas en forma continua.*

### **Propuesta**

*Sin perjuicio de los estudios que con visión de futuro se realicen y que tengan como objetivo una mejor integración local, regional y nacional a través de una autopista por el norte o por el sur, la cuestión central de la transitabilidad y la seguridad en la actual Ruta 22 debe ser resuelta en forma inmediata a través de un proyecto posible en términos técnicos y económicos, pues más allá de la existencia de otras vías de comunicación, la mayor parte del tránsito local (que está en el orden del 80 % del total) seguirá usando esta Ruta. El colapso de la Ruta 22 significaría poner en situación crítica la mayor economía provincial, y no es justificable esperar para realizar las obras necesarias que el problema adquiera una gravedad extrema o que una no deseable (pero no descartable en las actuales circunstancias) sucesión de accidentes fatales impulse a la opinión pública a presionar sobre las autoridades.*

*En síntesis, la Ruta 22 debe ser acondicionada y este acondicionamiento no tiene que implicar negar una futura ruta rápida por el norte o por el sur.*

*Sobre la base de lo expuesto se propone a nivel idea macro, un proyecto de acondicionamiento de la actual RN 22, que consiste en lograr los antes mencionados niveles de transitabilidad y seguridad adecuados a través de una obra integral de sencilla ejecución. No se trata del proyecto de una autovía o autopista, pero sí de una trocha múltiple que al evitar el traspaso sobre mano contraria prácticamente elimina la posibilidad de choques frontales, que está demostrado son los trágicos. Al mismo el diseño contemplado, salvo en los puntos especialmente dispuestos, impide el cruce de la ruta con lo cual se reduce otro importante factor de riesgo.*

*Los aspectos principales serían los siguientes:*

- Materialización de 4 trochas, 2 en cada sentido, construyendo, como criterio general las 2 trochas faltantes al sur de la actual cinta asfáltica y dejando en el centro un espacio variable de entre 1 y 4 metros,*



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

*según disponibilidad, el cual tendrá separadores, pretilles, zanjas u otros elementos físicos que impidan el cruce de trocha. En algunos sectores particularizados, en los cuales resulte técnicamente más sencillos las 4 trochas se conformarían ensanchando la cinta asfáltica a ambos lados de la actual.*

- *Ejecución de banquetas pavimentadas con una franja de serrucho de aviso a los conductores y una franja para el tránsito de bicicletas.*
- *Sobre los frentes no urbanos no se prevén colectoras. Los vehículos ingresan desde las calles públicas o desde los distintos accesos tomando únicamente el sentido de circulación de la trocha, sobre el carril de tránsito lento.*
- *Los cruces de ruta y cambio de sentido se prevén en zonas rurales cada 2, 3 o 4 Km a definir según los casos y consisten básicamente en un ensanche de la cinta asfáltica en ese sector, conformando una trocha de espera en el centro por cada uno de los sentidos. Estos puntos deben estar correctamente señalizados e iluminados. Es probable que este aspecto concite algunos cuestionamientos, fundamentalmente centrados en los movimientos originados por productores que trabajan a ambos lados de la ruta y que deben realizar un recorrido adicional. Al respecto, habría que calcular exactamente que incidencia tienen estos casos en el conjunto y tomar conciencia que acciones orientadas al bien general, en ocasiones, provocan algún tipo de trastorno en algún sector de la población.*
- *Los cruces peatonales de la ruta se ven facilitados, pues al existir un espacio central entre las trochas de ambos sentidos, permite al peatón realizarlo en 2 etapas. En los lugares donde se constate cruces más frecuentes, por la existencia de escuelas, galpones de empaque, etc, deberá preverse una señalización de alerta y precaución. Se descartaron soluciones del tipo puentes, pues además de ser muy costosas, existen suficientes antecedentes en el país que demuestran que no son usados. De cualquier modo si con el transcurso del tiempo surge la necesidad de su colocación, el tipo de diseño de la ruta no dificulta su instalación en cualquier momento.*
- *En frentes urbanos, a partir de un plan general, los municipios con la asistencia técnica de especialistas aportados por la Nación y la Provincia, deberán diseñar colectoras previendo los cruces más adecuados para cada*



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

*situación. Si bien es muy probable que estas obras no puedan ejecutarse en forma inmediata, deben dejarse establecidas las restricciones y reservas de espacio para ir realizándolas a lo largo del tiempo.*

### **Beneficios del proyecto**

*El proyecto responde prioritariamente a los requerimientos de circulación y seguridad del mayor flujo verificado, es decir al tránsito regional y al interurbano, dando al mismo tiempo una respuesta ampliamente superadora de las actuales circunstancias respecto al tránsito pasante.*

*La materialización no requiere prácticamente expropiaciones ni grandes obras complementarias, dado que con las franjas laterales de ruta existe el espacio físico necesario para el ensanche previsto.*

*El proyecto es, en definitiva, una mejora de la actual ruta, que al no incorporar nuevos flujos automotores, no presentar tramos a sobrenivel ni ocupar tierras en producción, no genera un gran impacto ambiental ni mayor afectación a la actividad frutícola. Por otra parte, la circunstancia de que los vehículos puedan desarrollar una velocidad más constante, reduce notablemente sus emisiones. Cabe comentar que el aspecto ambiental, dado su importancia en un emprendimiento de esta naturaleza, merecerá los estudios ambientales correspondientes, a partir de los cuales se podrán sacar las conclusiones definitivas.*

*Una característica saliente de este proyecto es la sencilla ejecución y el bajo presupuesto, por supuesto en el marco de lo que significa una obra vial de esta magnitud, siendo un punto importante el hecho que en la mayor parte del trayecto propuesto la ruta actual es conservada tal como hoy se encuentra, con lo cual reduce no solo costos sino conflictos funcionales durante la etapa de ejecución.*

### **Etapas de ejecución**

*Sobre la base del flujo automotor y en el marco de una estrategia territorial el tramo a ejecutar en una primera etapa sería el correspondiente a Villa Regina-Cipolletti, con una longitud de 90 km., conectando con la multitrocha neuquina y la Ruta 151. En una segunda etapa se debería realizar el tramo Chichinales a Villa Regina. El caso del tramo de la ruta sobre el frente urbano de Villa Regina, es un caso especial dado que la traza atraviesa el tejido urbano y exigirá un estudio urbanístico particularizado.*

### **Costos estimados**



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

*Sobre la base de los estudios preliminares realizados puede estimarse para la primera etapa propuesta, un costo promedio de \$ 1.300.000 por km., IVA incluido.*

Teniendo en cuenta el análisis precedente y debido al largo tiempo transcurrido en la evaluación de distintas alternativas es que se deben aunar esfuerzos en función de una solución rápida, adecuada y factible.

Por ello.

**AUTOR:** Eduardo Rosso



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

## **LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

### **COMUNICA**

**Artículo 1°.-** Al Poder Ejecutivo Nacional, Dirección Nacional de Vialidad para que con la mayor urgencia se defina la traza definitiva de la ruta nacional n° 22 en el Alto Valle de la provincia de Río Negro y priorice su inclusión en el Presupuesto para su pronta ejecución.

**Artículo 2°.-** De forma.