

## PROYECTO DE DECLARACIÓN

### **La Honorable Cámara de Diputados de la Nación resuelve:**

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, para que a través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos se instruya a la Dirección Nacional de Vialidad (distrito 21 – La Pampa) para que en la obra de recuperación de la Ruta Nacional Nº 151, actualmente en ejecución, se incluyan como adicionales la recuperación de un tramo de aproximadamente 6 km entre las progresivas 151,00 y 157,00 y sendos accesos a la localidad de Puelén, todo dentro del territorio de la provincia de La Pampa.

#### **Autora**

COLI, Marcela Inés

#### **Cofirmantes**

GALIMBERTI, Pedro  
ASCARATE, Inés  
SANCHEZ, Roberto  
CARABAJAL, Fernando  
CARASSO, Marcos  
CIPOLINI, Gerardo  
RIZOTTI, Jorge  
LENA, Gabriela  
POLINI, Juan Carlos  
BOUHID, Gustavo  
CARRIZO, Soledad  
BAZZE, Miguel  
AGUIRRE, Manuel

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente

La ruta nacional 151 ha sido desde siempre el más importante vínculo terrestre entre la provincia de Mendoza y la zona del Comahue, integrada ésta por las provincias de Río Negro y Neuquén. Materialmente nace en su encuentro con la ruta nacional Nº 22, (km. 0,00) en la ciudad de Cipolletti, Río Negro, y a través del puente dique carretero “Punto Unido (km. 150,00) ingresa a La Pampa en la localidad de 25 de Mayo; discurre por el oeste de esta provincia y finaliza en su encuentro con la ruta Nacional Nº 143, en cercanía de la localidad de Algarrobo del Águila (km. 351,00).

Desde hace muchísimos años ha sido protagonista de incontables accidentes, muchos de ellos mortales, por el calamitoso estado. La alta carga automotriz, la falta de control de cargas y medidas, la notable ausencia de mantenimiento preventivo y, eventualmente, gravosas acciones climáticas (fuertes vientos, infrecuentes lluvias torrenciales y una geografía ondulante), se han complotado para lograr un extraordinario deterioro que logró que se la conociera como **“la peor ruta de país”**.

Tal lo dicho anteriormente, el estado de esta ruta ha producido lamentables accidentes, mortales muchos de ellos, por suerte otros no tanto, pero en cualquier caso el altísimo costo accesorio que implica transitar dicha ruta, sea por las demoras, sea por las roturas mecánicas acontecidas atenta contra cualquier intento de incrementar la economía que se moviliza entre toda la zona adyacente.

No solo se ven afectados los bienes y servicios vinculados a la actividad zonal, regional o interprovincial, sino también el tránsito internacional, de altísima incidencia ya que una literalmente Brasil – Uruguay – Paraguay y la zona de Cuyo con la región del Comahue con Chile y sus puertos al pacífico, en un ida y vuelta constante que se ve perniciosamente afectado; a tal punto que la mayoría de ellos opta por buscar vías alternativas, muchas de las cuales son rutas provinciales no aptas para soportarlo y generándose en consecuencia, deterioros gravosos para jurisdicciones provinciales.

Por fortuna, el estado nacional después de infinitos reclamos, decidió incorporar en el presupuesto del año 2018 las partidas necesarias para afrontar las obras reclamadas.

En tal sentido, fue calurosamente recibida por todas las comunidades involucradas, la información que indicaba que se decidía afrontar, mediante licitación pública la reparación y recuperación de la tan vituperada ruta nacional 151, dentro del territorio de la provincia de La Pampa.

Técnicamente la obra en cuestión se inscribe dentro de los denominados “**Contratos de Recuperación y Mantenimiento de Carreteras (C.Re.Ma)**” y que para el caso que nos ocupa se la reconoce como “Malla N° 137” y se define en dos etapas básicas a saber; a) Obras de recuperación y otras intervenciones obligatorias con un plazo de ejecución de 24 meses y, b) Mantenimiento de rutina por un período total de 60 meses.

*El proyecto divide la obra en cuatro sectores específicos, que por cuestiones técnicas, abordan distintos métodos y/o soluciones para lograr el fin buscado; así en el primer tramo, que va de la progresiva 150,100 hasta la progresiva 156,700 lo que implica una distancia de 6,6 km; se proyecta reparación de hundimientos o levantamientos de bordes de calzadas y sellados de fisuras sin obras de recuperación (esto significa que no se reparará la cinta asfáltica); el segundo, entre las progresivas 156,700 y 201,84, desarrolla 45,1 km; el tercero, entre las progresivas 201,84 a 240,38 dispone de 44,5 km y el cuarto entre las progresivas 246,30 y 209,82 que hace lo propio en 23,4 km. de extensión prevén bacheos con mezcla asfáltica en caliente, recuperación de capas de rodamiento y aplicación de concreto asfáltico en la mayoría del trazado, además de recuperación de la banquina y, eventualmente, algunas obras de arte.*

Básicamente los trabajos previstos califican para ser los adecuados para el tipo de ruta; empero existe un elemento que ha incidido para que lo detallado carezca de integridad en los resultados que, a priori, se buscan, y esto es el tiempo que ha transcurrido desde el momento en que se hizo el relevamiento físico del estado de la ruta, su consecuente proyecto básico y el momento de ejecución. Así, los datos utilizados datan del 2008 en que se midió la Rugosidad, del año 2009 en que se determinaron las deflexiones, el T. M. D. A en el año 2011 y la “Evaluación de Estado” en el año 2013; el proyecto ejecutivo data del año 2017 y su ejecución dio comienzo a fines de 2021.

Esta dispersión en el tiempo de las distintas etapas que exige una obra de esta envergadura permitió que las realidades de entonces y actuales hayan variado gravosamente, particularmente en el primer tramo de los cuatros descritos al inicio. No se concibe hoy que no

se contemplara su reparación en tanto su excesivo deterioro ha sobrepasado al de los restantes tramos.

Este sector en particular adiciona a su ya mal estado, la circunstancia de que en su primer tramo, aprox. 3 km, bordea la ribera del Río Colorado (de hecho actúa como defensa en épocas de crecida y evita el ingreso al sector de chacras agrícolas aledañas) y en el segundo asciende por una zona de bardas desarrollando una peligrosa pendiente con curvas y profundas cárcavas que acompañan su trazado. Huelga aquí describir los riesgos asociados a que son sometidos todos aquellos que deben transitar este obligado paso, independientemente del tamaño y peso del vehículo de que se trate. Nada de esto se ha contemplado en el diseño del proyecto ejecutivo, motivo por el cual solicitamos que se revise, con la premura que la situación amerita, las obras que este tramo efectivamente requiere y, accesoriamente se den las instrucciones para remediarlo.

Por consiguiente, habrá que adecuar no solamente la faz técnica y ejecutiva, sino también las erogaciones presupuestarias que las modificaciones solicitadas impongan, empero la oportunidad de subsanarlas es única pues las tareas recién han comenzado. Cualquier demora o ralentización en pro de solucionar lo peticionado actuará negativamente no solo en los costos derivados, sino que también seguirá asumiéndose el riesgo de accidentes viales y tornarían incongruentes las razones esgrimidas al momento de disponer la ejecución de la obra toda.

En el mismo sentido, el proyecto ejecutivo no plantea la necesidad de adecuar y/ o construir dársenas de accesos a la localidad de Puelén, ubicada a la altura del km. 194 de la ruta en cuestión.

Efectivamente, la ruta atraviesa a la citada localidad, dividiéndola en dos y lo hace en dos puntos muy peligrosos, en tanto que una barda la atraviesa generando una pendiente muy acentuada y que es salvada con una curva en forma de “S” que la torna muy peligrosa pues limita elocuentemente la visión en cualquier sentido en que se la transite. Ambos accesos a la localidad, ubicados uno al sur y otro al norte y separados aproximadamente a algo más de 1 km entre sí, son los únicos medios para ingresar o salir del casco urbano. Esta situación implica que el cruce entre ambos sectores del pueblo sea hecho obligatoriamente por la ruta. El intenso tránsito, en la mayoría de los casos de altísima velocidad, que se verifica en la ruta asegura eventuales accidentes.

Es por ello que se impone materializar sendos accesos a la mencionada localidad mediante dársenas (o cualquiera otra solución técnica) que aseguren un cruce e ingreso o egreso seguros a la localidad; accesoriamente se debería agregar la colocación de señales lumínicas intermitentes para advertir a los automovilistas acerca de la peligrosidad de los puntos de intersección.

Como corolario de lo expuesto permítaseme decir que lo solicitado no debe tomárselo como un gasto sino como una inversión que rápidamente será capitalizada en tanto evitará accidentes y promoverá la rápida y segura comunicación de todos aquellos que se sirven de esta ruta nacional. No debería dejar de tenerse en cuenta la importancia que reviste el mantenimiento preventivo, el control de pesos, medidas y velocidades que son los elementos gravitantes al momento de considerarse la vida útil de esta vital vía de comunicación.

Por lo expuesto y por lo que en más se podrá ampliar al momento de su defensa, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de declaración.

**Autora**

COLI, Marcela Inés

**Cofirmantes**

GALIMBERTI, Pedro

ASCARATE, Inés

SANCHEZ, Roberto

CARABAJAL, Fernando

CARASSO, Marcos

CIPOLINI, Gerardo

RIZOTTI, Jorge

LENA, Gabriela

POLINI, Juan Carlos

BOUHID, Gustavo

CARRIZO, Soledad

BAZZE, Miguel

AGUIRRE, Manuel