

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación ...

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional a efectos de que, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, brinde **información circunstanciada** respecto de los siguientes puntos relativos al deplorable estado de los pavimentos y a las urgentes acciones de mantenimiento y recuperación requeridas en las rutas nacionales existentes en la provincia de La Pampa:

1. Detalle las consideraciones técnicas y financieras que justifican que los cuatro convenios anunciados el 15 de abril de 2021 por la provincia de La Pampa y el Administrador General de Vialidad Nacional para repavimentar e iluminar rutas en jurisdicción de la Provincia de La Pampa por un monto cercano a los **4.700 millones de pesos**, resultaron recientemente actualizados a la cifra de **8.800 millones de pesos**.
2. Indique las razones objetivas en función de las cuáles, el grueso de dichos fondos no resultará destinados a obras correspondientes a la red vial nacional, siendo que el 74 % de dicha calzada en jurisdicción de La Pampa se encuentra en **estado regular o malo** con Índice de Estado inferior a 7 (IE<7).
3. Explique los motivos que se han evaluado para priorizar en la asignación de los recursos correspondientes a Vialidad Nacional, a las tareas destinadas a la reparación de rutas que presentan registros de tránsito "sensiblemente menores" a los verificados en la mayor parte de los tramos **de la red nacional que se encuentran con calzadas regulares o malas** (con IE<7).

4. Conforme los registros de nivel diario de tránsito del Sistema Vial argentino, informe si en la Ruta Provincial N°18 donde se están ejecutando parte de las obras mencionadas, el tránsito es un 50% menor respecto al tránsito de la Ruta Nacional N°35 en el tramo que la intersecta. Caso contrario, informe nivel comparativo que tenga registrado y fecha de registración.

5. En función de los citados registros de tránsito, informe si es correcto sostener que en el caso de las obras anunciadas para la Ruta Provincial N°20 se registran valores de transítos en un 50% menores a los que presenta la "destruida" Ruta Nacional N°151 en inmediaciones del límite con Río Negro. Caso contrario, informe nivel comparativo que tenga registrado y fecha de registración.

6. Justifique las razones técnicas en virtud de las cuales, mientras la obra que la Dirección Provincial de Vialidad ejecutará en la Ruta Prov. N° 20 tiene previsto el ensanche de la calzada a 7,30 m., en el proyecto de la malla 104 del Sistema de contratos de Recuperación y Mantenimiento de Mallas de Carreteras (Sistema C.Re.Ma.) en trámite, que abarca las rutas nacionales N° 152 y N° 143, no está contemplado aumentar los 6,70 m. de ancho actuales. Máxime cuando el valor del tránsito que utiliza la R.N. N° 152 al Este de General Acha **era de 2.400 vehículos diarios** (TMDA para el año 2018), mientras que por la R.P. N° 20 solo circulan **1.300 vehículos por día** (año 2019).

7. Informe por qué motivo en los últimos 5 años no se concretaron nuevos contratos de Recuperación y Mantenimiento de Mallas de Carreteras (C.Re.Ma.) destinados a mejorar las condiciones de transitabilidad de las rutas nacionales, cuando las obras viales incluidas en el Sistema C.Re.Ma. para ejecutar en jurisdicción La Pampa corresponden a proyectos que fueron licitados en el primer semestre del año 2014 y contratados entre fines de 2016 y comienzos del 2017.

8. Brinde las causales por las cuales los 16 equipos viales nuevos (valuados en más de 2 millones de dólares) adquiridos por la D.N.V. y presentados en Santa Rosa (La

Pampa) a fines de 2021 en el marco del denominado "Plan de Fortalecimiento Vial Argentino", permanecieron depositados y sin operatividad por casi 5 meses en el Campamento ubicado en inmediaciones del Bajo Giuliani (sobre la R.N. 35), a pesar que su uso inmediato para la conservación de la red nacional luce como urgente..

9. Detalle las últimas inversiones realizadas por la D.N.V. en la Ruta N° 152 entre el paraje El Carancho y la localidad de Puelches, y la continuidad de este corredor en la Ruta N° 232 hasta el límite con Río Negro.

10. En relación de dichas rutas nacionales, por qué no se han ejecutado obras destinadas a la reconstrucción de las mismas siendo que la única inversión realizada consistió en trabajos de emergencia destinados al bacheo de sectores de la calzada entre los Kms. 72 y 161, finalizados a mediados del año 2017.

11. Informe por qué esa D.N.V. aún no ha licitado la reconstrucción de un tramo de la red nacional que desde hace años permanece con un gran deterioro; tales como: (i) el sector de la R.N. N° 151 (ubicado entre el Puente Dique y el Empalme con la Ruta Prov. N° 20), (ii) la Ruta Nac. N° 154 (entre el kms. 111 y la Intersección con la R.N. N° 22 en cercanías de la localidad de La Adela, donde la última inversión data del año 2010 aproximadamente, y el contrato en cuestión terminó rescindido sin concretarse los trabajos previstos), (iii) entre otros.

12. Informe las causales objetivas y las responsabilidades asignadas por la demora en la concreción de la obra del llamado Sistema Modular sobre la Ruta Nacional N° 188 entre el límite con Buenos Aires y la localidad de Realicó; cuya urgente ejecución deviene prioritaria atento el mal estado que registra dicha Ruta (con IE=4) y donde en varios puntos de los aprox. 80 Kms. de longitud se han producido reiterados siniestros viales de extrema gravedad.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

AGUIRRE, Manuel Ignacio

ANTOLA, Marcela

ASCARATE, Lidia Inés

ASSEFF, Alberto Emilio

BROUWER DE KONING, Gabriela Virginia

CARRIZO, Ana Carla

CERVI, Mario Pablo

CIPOLINI, Gerardo

LOSPENNATO, Silvia Gabriela

MAQUIEYRA, Martín

MARTINEZ, María Dolores

MILMAN, Gerardo Fabián

TAVELA, Danya Verónica

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V. o simplemente "Vialidad Nacional") siempre ocupó un rol destacado en la vida de la provincia de La Pampa, aún en aquellos tiempos en que se trataba de un Territorio Nacional. Esto es así, ya que desde el año 1932 en que se sancionó la Ley 11.658 (Ley Nacional de Vialidad), por la cual se creaba un Sistema Troncal de Caminos Nacionales, "Vialidad Nacional" tuvo a su cargo la función indelegable de construir y mantener esas vías de comunicación en todo el país.

La D.N.V. nació como una repartición autárquica del Estado nacional bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y de este modo a partir de la sanción de la citada Ley 11.658 una antigua dependencia del MOP cambiaba su jerarquía y forma, para convertirse en una "repartición señera" en el desarrollo territorial de Argentina donde se relacionaban mancomunadamente la técnica y la política como vector de transformación.

Desde aquel período inicial, "Vialidad Nacional" se erigió como una agencia modelo de la acción estatal, en la cual la acción de los trabajadores que la componían y su capacidad de producción se convirtieron en imágenes de un Estado moderno, que eran ampliamente recogidas por los medios de comunicación de esas épocas.

A lo largo de toda su historia, la D.N.V. tuvo como eje de funcionamiento la planificación, el proyecto, la construcción, el mejoramiento y la conservación de los caminos, conformando al sistema vial nacional en bastión clave de la política de crecimiento de los diferentes gobiernos. Desde su nacimiento, fue motor decisivo al **construir una red nacional de caminos en un contexto socioeconómico donde era clave bajar los costos de la producción y generar fuentes de trabajo,**

siempre poniendo en práctica los últimos adelantos de la técnica vial. Cabe indicar que a través del Decreto-Ley N° 505 del 16/01/1958 se aprobó el "Estatuto Orgánico de Vialidad Nacional", destacándose el Art. 2° donde se estableció que *"tendrá a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales"* y definiendo además que este sistema estaría conformado por las rutas *"que unen las provincias y capitales entre sí, las ciudades importantes, los principales puertos navales y aéreos, las grandes zonas de producción y de consumo, los de vinculación internacional y los de enlace entre rutas troncales"*.

Así, "Vialidad Nacional" se constituyó a lo largo de los años en una repartición "modelo" de eficiencia en la gestión estatal y construyó una imagen asociada al progreso del país, implementando una sólida unidad en el accionar coordinado entre su Casa Central y las oficinas seccionales ubicadas en cada provincia, con el quehacer de sus profesionales, técnicos y trabajadores en general. De esta manera la D.N.V. construyó un símbolo de racionalidad, eficacia y buena administración, que fue su objetivo basal desde los inicios de su funcionamiento, llevando adelante además políticas de formación de sus cuerpos de especialistas.

Ya desde las primeras décadas de su historia, "Vialidad Nacional" se abocó a la construcción de caminos que conectaran a todo el territorio nacional con el objetivo de bajar los costos de los fletes en el traslado de productos exportables y poniendo en un lugar preponderante a la obra pública caminera, como una actividad para dinamizar la economía al tener la capacidad de generar trabajo directo e indirecto.

De este modo, **la construcción y la conservación de esos caminos implicaba ventajas estratégicas**, con una mejora en la oferta de servicios y por otra parte implicaba que casi todo el dinero invertido por el Estado quedaba en las distintas provincias y territorios que conformaban el país.

Así, el accionar de la D.N.V. no solo se traducían en más caminos y más puentes, sino que **la construcción de la red vial dinamizó la economía nacional**. Como un claro ejemplo de ello, en la década posterior a su creación, "Vialidad Nacional" logró extender la red nacional de caminos de 2.000 kms. a 57.671 kms., con la realización de las innumerables obras que ello implica.

Puede considerarse a "Vialidad Nacional" como un caso particular, en el cual se observan los vínculos establecidos entre el Estado, el conocimiento técnico encarnado en la ingeniería vial y la toma de decisiones, plasmadas en la definición de la agenda pública y los debates parlamentarios, por ser un **Organismo con presencia en cada rincón del país y en el que su política principal es conectar con su red de caminos a todo el territorio nacional**.

Ahora bien, **esa imagen en el caso particular la provincia de La Pampa se encuentra "desdibujada" en la actualidad**, ya que la falta de inversiones en la red vial nacional se traduce en un franco deterioro del estado del pavimento de las rutas que la componen.

La realidad nos indica que el panorama de las rutas nacionales es altamente negativo (tal como se desprende de calcular el Índice de Estado I.E. para el año 2021), ya que las escasas obras en ejecución en la actualidad difícilmente hagan variar sustancialmente la situación precedente, en la cual casi **el 74% de los tramos de la red de V.N. se encuentran con calzadas regulares o malas** (con IE<7). Las crónicas periodísticas dan cuenta de los reclamos que surgen de la comunidad pampeana que sufre este deterioro al trasladarse por las rutas nacionales, que concentran claramente los principales flujos del tránsito que recorre la provincia.

Este escenario crítico de la red nacional contrasta notablemente con las "inversiones" que beneficiarán a las rutas que atiende la Dirección Provincial de Vialidad (D.P.V.) de La Pampa, que tendrá obras en ejecución por un monto superior

a los 6.000 millones de pesos que llegarán de la mano de **Convenios firmados por el administrador de "Vialidad Nacional" durante los años 2020 y 2021.**

Así, esos fondos que hoy resultan esquivos para mejorar los casi 1.100 kms. de las rutas de jurisdicción nacional que presentan un estado regular o malo, serán destinados por la Estado nacional para reconstruir 111 Kms. de caminos de la red de la D.P.V., que tienen **registros de tránsito sensiblemente menores** a los tramos que son responsabilidad primaria de la D.N.V. en La Pampa.

Por ejemplo, en la Ruta Provincial N°18 donde se están ejecutando parte de las Obras mencionadas, el tránsito es un 50% menor respecto al tránsito de la Ruta Nacional N°35 en el tramo que la intersecta y en el caso de las obras anunciadas para la Ruta Provincial N°20 se registran tránsitos similares a los que recorren la Ruta Nacional N°143 en cercanías de Chacharramendi y de valores un 50% menores a los que presenta la Ruta Nacional N°151 en inmediaciones del límite con Río Negro.

Estos tramos de rutas nacionales que son contiguos a la Ruta Provincial N° 20 tienen un alto deterioro, que se manifiesta en valores del Índice de Estado (de IE= 4,5 para los 56 kms de la R.N. N° 143 y de IE= 2,70 para esos 7 kms. de la R.N. N° 151), claramente inferiores al escalón de IE>7 que distingue a los tramos en buen estado.

Mientras, en contrapartida a la inversión en rutas de la D.P.V., el único contrato que está por ejecutarse en una ruta nacional solo atenderá 1.390 metros de longitud, ya que se dará comienzo próximamente a la Travesía por General Acha de la Ruta Nacional N° 152, pues en las 2 obras del Sistema de contratos de Recuperación y Mantenimiento de Mallas de Carreteras {"Sistema C.Re.Ma."} que corresponden a tramos de las rutas 35 y 188 ya han finalizado las Obras de Recuperación y solo se está desarrollando el contrato de la Malla 137, que comprende casi 120 kms. de la

Ruta Nacional N° 151 y en el cual ya se ha invertido aproximadamente el 20 % de los 1.800 millones previstos.

Un caso paradigmático que no debe dejarse de lado es que, mientras la obra que la D.P.V. ejecutará en la Ruta Prov. N° 20 tiene previsto el ensanche de la calzada a 7,30 m., en el proyecto de la malla 104 del Sistema C.Re.Ma. en trámite (que abarca las rutas nacionales 152 y 143), no está contemplado aumentar los 6,70 m. de ancho actuales. Debe tenerse presente que el valor del tránsito que utiliza la R.N. N° 152 al Este de General Acha era de 2.400 vehículos diarios (TMDA para el año 2018), mientras que por la R.P. N° 20 solo circulan 1.300 vehículos por día (año 2019).

Esta circunstancia pone de manifiesto la particularidad que **un corredor vial que podríamos calificar como troncal**, que inicia en el Empalme de las rutas nacionales 35 y 152 (Padre Buodo) y llega hasta la localidad de Chacharramendi, **tiene anchos menores que la ruta que se desarrolla a continuación (R.P. N° 20)** cuando el tránsito lógicamente va decreciendo hacia el Oeste de la provincia. La decisión de asignar recursos en este caso, **no responde a ninguna lógica.**

Debe tenerse presente que las mallas C.Re.Ma. (Sistema de contratos de Recuperación y Mantenimiento de Mallas de Carreteras) en desarrollo en La Pampa, corresponden a proyectos que fueron licitados en el primer semestre del año 2014 y contratados entre fines de 2016 y comienzos del 2017, o sea que en los últimos 5 años no se concretaron nuevos contratos de este tipo de obra destinados a mejorar las condiciones de transitabilidad de las rutas nacionales.

Por otro lado, puede indicarse que, en el resto de la red vial nacional de La Pampa, o sea excepto aquellos tramos de las rutas 35, 151 y 188 que se encuentran dentro de las mallas C.Re.Ma., "Vialidad Nacional" realiza la conservación de rutina con personal y equipamiento propio, aunque a partir de la gestión que lleva adelante el 21° Distrito desde el año 2019, se han celebrado numerosos convenios por medio de

los cuales estas tareas de mantenimiento se han tercerizado con Municipalidades (tramos de las rutas 22, 35, 143, 152, 154, 188 y 232 que superan los 800 Kms.).

Cabe recordar que el Distrito a fines del año 2021, en un acto celebrado en la ciudad de Santa Rosa con la presencia de numerosas autoridades, realizó la presentación de 16 equipos viales nuevos (valuados en más de 2 millones de dólares), que fueran adquiridos por la D.N.V. en el marco del denominado "Plan de Fortalecimiento Vial Argentino". Pero, a pesar que su uso inmediato para desarrollar la mejora en la prestación de la conservación de la red nacional en La Pampa parece algo urgente, **este equipamiento permaneció por casi 5 meses depositado en el Campamento ubicado en inmediaciones del Bajo Giuliani (sobre la R.N. 35)**, para recién entonces y luego de algunas denuncias efectuadas por dirigentes gremiales, fueran derivados a otros puntos de la provincia.

Otra cuestión inexplicable es que la Ruta N° 152 entre el paraje El Carancho y la localidad de Puelches, y la continuidad de este corredor en la Ruta N° 232 hasta el límite con Río Negro, no sean objeto de obras destinadas a la reconstrucción de las mismas, siendo que la única inversión realizada en los últimos tiempos han sido **trabajos de emergencia destinados al bacheo de sectores de la calzada entre los Kms. 72 y 161**, finalizados a mediados del año 2017. En el caso del tramo de la 232, su mantenimiento ha sido tercerizado a la comuna de Gobernador Duval, siendo una calzada sin pavimentar en gran parte de su longitud.

De igual forma, otro tramo de la red nacional que desde hace años permanece con un gran deterioro y su reconstrucción no ha sido licitada, es el correspondiente al sector de la R.N. N° 151 ubicado entre el Puente Dique y el Empalme con la Ruta Prov. N° 20, como así también la Ruta Nac. N° 154 entre el kms. 111 y la Intersección con la R.N. N° 22 en cercanías de la localidad de La Adela, donde la última inversión data del año 2010 aproximadamente, aunque el contrato en cuestión terminó rescindido sin concretarse los trabajos previstos.

No puede dejarse de lado el estado malo de la calzada existente en la Ruta Nacional N° 188 entre el límite con Buenos Aires y la localidad de Realicó (con IE=4), donde en varios puntos de los aprox. 80 Kms. de longitud se han producido siniestros viales de gravedad. En este caso, se viene demorando la concreción de una obra del llamado Sistema Modular, que fuera proyectada una vez que ese tramo de la ruta dejó de pertenecer al corredor por peaje que tenía a cargo la firma CIPSA.

Resulta increíble que desde la Jefatura del Distrito no se reclame por la concreción de la obra en cuestión, teniendo en cuenta que el tránsito que atraviesa la localidad está compuesto mayoritariamente por vehículos pesados (más del 52% del total) y que desde el año 2017 se encuentra terminado un Proyecto de Obra de Seguridad Vial que fuera elaborado en el Distrito.

Como puede observarse de lo expuesto, se desprende una **gestión inadecuada en cuanto a las necesidades que presentan las rutas nacionales en La Pampa**, no existiendo una asignación de prioridades lógica que determine que las rutas con mayor tránsito y/o con mayor grado de deterioro reciban primero las inversiones destinadas a promover mejoras para los usuarios que las utilizan.

Resultaría esperable que el responsable en La Pampa de proponer a la Casa Central de "Vialidad Nacional" las obras que son indispensables para la red principal de rutas nacionales, otorgue máxima prioridad a éstas por sobre otros pedidos que no ofrecen tanta urgencia, evitando así el dispendio de recursos y esfuerzos que durante muchos años se efectuaron en el 21° Distrito para dotar a dichas rutas de la transitabilidad y seguridad adecuadas.

Como sostuviéramos en anterior Proyecto (en trámite parlamentario bajo N° de Expte. 3125-D-2022), la seguridad de tránsito vial requiere una inmediata reversión del estado deplorable en que se encuentran las rutas nacionales en territorio de la provincia de La

Pampa y una consecuente necesidad de implementar concretas acciones estatales en priorizar la asignación de fondos y ejecución de obras de recuperación vial. Las que, conforme el cuadro estadístico de evaluación supra expuesto, se encuentran huérfanas de concreta decisión gubernamental.

Por las consideraciones señaladas y aquellas que serán expuestas oportunamente en el recinto solicito a los demás señoras y señores diputados el voto favorable de la presente iniciativa.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

AGUIRRE, Manuel Ignacio

ANTOLA, Marcela

ASCARATE, Lidia Inés

ASSEFF, Alberto Emilio

BROUWER DE KONING, Gabriela Virginia

CARRIZO, Ana Carla

CERVI, Mario Pablo

CIPOLINI, Gerardo

LOSPENNATO, Silvia Gabriela

MAQUIEYRA, Martín

MARTINEZ, María Dolores

MILMAN, Gerardo Fabián

TAVELA, Danya Verónica