

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*La Honorable Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de los organismos competentes, adopte las medidas necesarias a fin de dar solución a la problemática de congestión vehicular y elevada siniestralidad que presenta la Ruta Nacional N° 12, en el tramo comprendido entre la intersección con la Ruta Nacional N° 118 (km 940) y el km 1.014, con finalización en el peaje Riachuelo, provincia de Corrientes. En particular, se requiere la ejecución de obras de reacondicionamiento integral de la traza, así como la implementación de carriles de sobrepaso en sectores estratégicos, con el objeto de mejorar la seguridad vial y optimizar la fluidez del tránsito.

**Diógenes González**

## FUNDAMENTOS

*Señor Presidente:*

La Ruta Nacional N° 12 constituye uno de los principales corredores viales del nordeste argentino, concentra un importante flujo de tránsito de cargas y pasajeros y desempeña un papel estratégico para la conectividad regional y el desarrollo económico de la zona.

En particular, el tramo comprendido entre la intersección con la Ruta Nacional N° 118 (km 940) y el km 1.014, con finalización en el peaje Riachuelo, provincia de Corrientes, presenta actualmente severas dificultades de circulación derivadas del incremento sostenido del tránsito, el deterioro de la infraestructura vial y la insuficiencia de sectores seguros de sobrepaso. Esta situación genera frecuentes episodios de congestión y elevados niveles de siniestralidad, afectando tanto la seguridad de los usuarios como la eficiencia del transporte.

La gravedad de la situación ha llevado a que este segmento de la Ruta Nacional N° 12 sea considerado uno de los corredores de mayor peligrosidad vial del nordeste argentino. De acuerdo con datos del Observatorio Vial de la Provincia de Corrientes y registros de la Policía provincial correspondientes al año 2025, la provincia registró 155 víctimas fatales por siniestros viales, estimándose que aproximadamente uno de cada tres fallecimientos ocurridos en rutas nacionales dentro de la jurisdicción provincial se produce en el eje de la Ruta 12 cercano a la ciudad capital.

Asimismo, la Ruta Nacional N° 12 concentra el 47% de los accidentes registrados en rutas nacionales en territorio correntino. En particular, se identifica al tramo Saladas–Riachuelo como el sector con mayor tasa de fatalidad por kilómetro lineal.

Los estudios técnicos desarrollados por la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) señalan, además, patrones específicos que explican la elevada siniestralidad del corredor. Entre ellos, se destaca la predominancia de choques frontales originados en maniobras de sobrepaso fallidas, producto de la formación de agrupamientos vehiculares detrás del transporte de carga pesada y de la ausencia de carriles seguros de adelantamiento.

A ello se suma que más del 50% de los accidentes fatales se producen en horario nocturno, situación agravada por las deficientes condiciones de iluminación en los accesos a distintas localidades del tramo, entre ellas Empedrado y El Sombrero.

Del mismo modo, la vulnerabilidad propia de una calzada simple sin infraestructura complementaria adecuada incrementa significativamente el riesgo vial. Según los estudios mencionados, la probabilidad de accidentes en este sector resulta sustancialmente superior a la registrada en tramos de autovía, particularmente por la inexistencia de carriles de sobrepaso seguros y de banquetas pavimentadas en gran parte del recorrido.

En relación con esta problemática, el 6 de noviembre de 2025 la Cámara de Senadores de la Provincia de Corrientes declaró de interés legislativo el “Anteproyecto de carriles y readecuación de la Ruta Nacional N° 12, en el tramo de 74 km comprendido entre la intersección con la Ruta Nacional N° 118, a la altura del km 940, y el km 1.014, finalizando en el peaje Riachuelo-Corrientes”. Dicho anteproyecto fue elaborado por Santiago Guzmán y Tobías Más, egresados de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste

(UNNE), como trabajo final para la obtención del título de Ingenieros Civiles, bajo la tutoría del ingeniero Rolando Bian y la asesoría del ingeniero Alejandro Ruberto.

El trabajo destaca el marcado crecimiento del tránsito vehicular registrado en los últimos años, pasando de 3.150 vehículos diarios en 2010 a 5.415 en 2023, circunstancia que ha llevado al tramo a operar prácticamente al límite de su capacidad. Las condiciones actuales de circulación generan velocidades promedio reducidas (de entre 63 y 67 km/h) y extensos períodos sin posibilidades seguras de adelantamiento, situación que incrementa significativamente el riesgo de siniestros.

Frente a este escenario, el anteproyecto propone una alternativa técnicamente viable y económicamente más eficiente que la construcción de una autovía completa. La iniciativa contempla, por un lado, la incorporación de carriles de sobrepaso estratégicamente distribuidos para disminuir la formación de "pelotones" vehiculares, mediante la ejecución de siete tramos en sentido ascendente y seis en sentido descendente. Por otro lado, prevé un reacondicionamiento integral de la calzada, incluyendo el ensanche y refuerzo estructural de la traza, la adecuación del ancho de carriles y la incorporación de banquetas pavimentadas.

De acuerdo con la normativa técnica de Vialidad Nacional citada en el estudio, la implementación de carriles de adelantamiento en sectores críticos puede reducir la siniestralidad total aproximadamente en un 25%, al intervenir sobre una de las maniobras de mayor riesgo dentro de este tipo de corredores.

Actualmente, el tramo se encuentra sujeto a medidas de emergencia vial, incluyendo restricciones de velocidad de hasta 80 km/h entre los kilómetros 940 y 1.023, así como la instalación de radares y controles fijos en distintos puntos del corredor, entre ellos las zonas de Saladas y Empedrado. Sin perjuicio de ello, las estadísticas disponibles

evidencian que dichas medidas resultan insuficientes frente al deterioro estructural y al incremento sostenido del tránsito.

A ello se suma que el costo de ejecución de esta propuesta resulta considerablemente inferior al de una autovía convencional, permitiendo una implementación más eficiente, escalable y adaptable a futuras demandas de tránsito.

En consecuencia, y teniendo en consideración el sólido sustento técnico del anteproyecto elaborado, resulta necesario que el Estado nacional avance en la adopción de medidas concretas destinadas al reacondicionamiento integral del tramo y a la incorporación de carriles de sobrepaso, con el objetivo de mejorar la seguridad vial, reducir la siniestralidad y evitar la pérdida de vidas humanas en uno de los corredores viales más transitados y riesgosos de la región.

Por las razones expuestas es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

**Diógenes González**