

RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS
Participación Público Privada
PROYECTO VIAL PPP – Etapa 1

INFORME FINAL
AUDIENCIA PÚBLICA
CORREDOR VIAL “B”

I. INTRODUCCION – ANTECEDENTES

Mediante la Ley N° 27.328 se estableció el régimen relativo a los contratos de participación público-privada, definiendo a los mismos en su Artículo 1° como aquellos celebrados entre los órganos y entes que integran el Sector Público Nacional con el alcance previsto en el Artículo 8° de la Ley N° 24.156 y sus modificatorias (en carácter de contratante), y sujetos privados o públicos en los términos que se establece en dicha ley (en carácter de contratistas), con el objeto de desarrollar proyectos en los campos de infraestructura, vivienda, actividades y servicios, inversión productiva, investigación aplicada y/o innovación tecnológica.

La Ley N° 27.328 fue reglamentada mediante el Decreto N° 118 de fecha 17 de febrero de 2017, modificado por el Decreto N° 936 de fecha 14 de noviembre de 2017, declarando de interés nacional todos los proyectos que se desarrollen en el marco de las disposiciones de la misma.

El Decreto N° 902 de fecha 7 de noviembre de 2017 se estableció la incorporación del régimen de la Ley N° 27.328, como una modalidad alternativa de contratación a la establecida en el Decreto N° 1.288 de fecha 21 de diciembre de 2016 para los Corredores Viales nacionales.

Los proyectos Viales PPP de la primera Etapa contemplan las unidades denominadas CORREDOR VIAL “A”, CORREDOR VIAL “B”, CORREDOR VIAL “C”, CORREDOR VIAL “E”, CORREDOR VIAL “F” y CORREDOR VIAL “SUR” (en adelante, los “CORREDORES VIALES NACIONALES PPP”).

La DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD propicia la transformación en rutas seguras y autovías a diferentes tramos de estos nuevos corredores, contemplando los beneficios del usuario, los emplazamiento de estaciones de cobro al usuario, los aspectos técnicos, económicos, financieros y jurídicos del Proyecto, y las cuestiones socio ambientales pertinentes.

La Audiencia Pública habilita la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones a través de un espacio institucional en el que todos aquellos que puedan sentirse afectados, manifiesten su conocimiento o experiencia y presenten su perspectiva individual, grupal o colectiva respecto de la decisión a adoptarse. Dichas opiniones no obstante su carácter no vinculante deben ser analizadas adecuadamente.

Por Resolución N° 3178 del 13 de diciembre de 2017 se dispuso la convocatoria a Audiencia Pública para informar a la población, organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales, con la participación de las autoridades nacionales, provinciales y locales convocadas, respecto de los Proyectos Viales PPP, Etapa 1, para los CORREDORES VIALES NACIONALES PPP.

El objeto de la Audiencia Pública incluyó el Plan de Obras (PO) consistente en tramos de autopistas, rutas seguras y variantes, emplazamiento de las estaciones de cobro, contraprestación por uso, y las cuestiones socio ambientales, incluyendo el Estudio Ambiental Expositivo (EAEx) elaborado por la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y el Informe Ambiental emitido por el MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE de los corredores viales mencionados previamente.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Resolución N° 3178/2017, se procedió a la publicación del aviso de Convocatoria a la Audiencia Pública por DOS (2) días consecutivos en el BOLETIN OFICIAL, en DOS (2) diarios de circulación nacional, y en UN (1) diario de las localidades comprendidas en el CORREDOR VIAL "B" cuyas constancias obras en el EX2017-33607954-APN-DNV#MTR, número de orden 4,5, y 7.

Fueron convocados especialmente a participar en la Audiencia Pública las autoridades nacionales, provinciales y municipales de las jurisdicciones involucradas, conforme constancias del expediente EX2017-33607954-APN-DNV#MTR, número de orden 12- 43.

El Registro de Participantes fue habilitado desde el día 19 de diciembre de 2017 y hasta el día 5 de enero del 2018. Allí se inscribieron todos los interesados en formar parte en la Audiencia Pública, ya sea por vía electrónica o en forma presencial, suscribiendo el Formulario de Participación correspondiente, conforme el artículo 7° de la Resolución AG N° 3178/2017.

La inscripción también estuvo disponible en forme física en la sede de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, Mesa de Entradas del Servicio de Asuntos Jurídicos, sita en Avenida Julio A Roca 738, Piso 8°, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

Los interesados pudieron tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública, en la sede de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, en la COORDINACION DE CONCECIONES Y PPP, sita en el piso 10 de la Avenida Julio A. Roca 738 de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES dentro de los mismo días señalados precedentemente y en el horario de 10 a 17 hs.

Según las constancias del REGISTRO DE PARTICIPANTES para el CORREDOR VIAL "B" resultaron inscriptos 8 (ocho) participantes, 5 (cinco) en la modalidad presencial y 3 (tres) en la modalidad electrónica, conforme planilla obrante en el expediente EX2017-33607954-APN-DNV#MTR, número de orden 46.

Respecto del CORREDOR VIAL "B" la Audiencia Pública presencial fue convocada para el día **12 de enero de 2018 a las 10 horas**, en la ciudad de 9 de Julio, provincia de Buenos Aires, en el Salón Blanco, de la mencionada localidad.

II. CONSIDERACIONES ACERCA DEL PROYECTO “RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS PPP – ETAPA 1”.

El Proyecto tiene por objeto el diseño, construcción, ampliación, mejora, remodelación, reparación, mantenimiento, operación y explotación de más de 7.300 kilómetros de rutas nacionales agrupadas en Corredores Viales en el marco de la Ley de Participación Público Privada Nº 27.328 y su Decreto Reglamentario Nº 118 de fecha 17 de febrero de 2017 y modificatorio.

Comprende la ejecución de importantes autopistas en tramos con altos volúmenes de tránsito, la construcción de carriles adicionales de sobrepaso en tramos que tienen tránsito medio pero con altos porcentaje de vehículos pesados y en tramos donde existen limitaciones para el sobrepaso de vehículos, pavimentación de banquetas, construcción de variantes en zonas urbanas que presentan problemas de seguridad y tránsito y otras obras complementarias para mejorar la circulación vehicular y la seguridad vial.

El Proyecto también involucra la realización de todas las tareas de mantenimiento, operación y explotación de los Corredores Viales durante el plazo de cada Contrato.

Para el desarrollo del Proyecto Vial PPP – Etapa 1 se tuvo en especial consideración los problemas que presenta la red vial actual, en particular:

- (i) la falta de capacidad de las rutas para atender la demanda de tránsito actual;
- (ii) la dificultad de acceso a puertos y otras grandes infraestructuras económicas;
- (iii) los conflictos en áreas urbanas, al desarrollar el trazado por áreas densamente pobladas y, la falta de una adecuada vinculación entre ditintos tramos de autopista.

La totalidad de la información sometida a Audiencia Pública se pudo consultar desde el sitio web de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (www.vialidad.gob.ar) y de la SUBSECRETARIA DE PARTICIPACION PUBLICA PRIVADA (www.finanzas.gob.ar/uppp), incluyendo el DICTAMEN DEL ART 13 emitido por el MINISTERIO DE TRANSPORTE (<http://ppp.vialidad.gob.ar/wp-content/uploads/2017/11/Dictamen-Art13-27328-MT-PPPVIAL-E1.pdf>) que obra en el expediente EX-2017-33608313- -APN-DNV#MTR como número de orden 6.

III. CONSIDERACIONES ACERCA DEL PROYECTO DEL CORREDRO VIAL “B”

Respecto del denominado CORREDOR VIAL “B” este comprende los tramos y rutas que se detallan a continuación:

“Red de Autopista y Rutas Seguras” Proyecto Vial PPP – Etapa 1 CORREDOR VIAL “B”.



Corredor	RN N°	PK Inicial	PK Final	Desde	Hasta	Long. Km
B	5*	Eje Calle Pascual Simone	606,65	Eje Calle Pacual Simone - Luján	Empalme RN N° 35 Santa Rosa (La Pampa)	538,65
	5**	65,00	73,00	Mojón kilométrico 65 - Luján	Mojón kilométrico 73 Luján	8,00
Longitud total (Km)						546,65

(*) La progresiva de inicio del CORREDOR VIAL estimada en el Mojón kilómetro 68,00 (progresivas aproximada), de la Variante de Luján (tramo 2+2) se corresponde con el eje de la calle Pascual Simone (fin de la Obra de conexión con Acceso Oeste).

(**) El tramo de la vieja Ruta Nacional N° 5 (tramo 1+1) entre las progresivas kilométricas 65,00 y 73,00 correspondiente a la traza urbana de Luján, forma parte del presente CORREDOR VIAL hasta su desafectación, de acuerdo al artículo 6 de presente PLIEGO.

Obras principales previstas en el Corredor Vial

- Construcción de Autopista en la RN N° 5 en el tramo Mercedes (km 104,00) – Bragado (Km 208,10). Incluye variantes de traza en las ciudades de Suipacha, Chivilcoy y Alberti.
- Construcción de Autopista en la RN N° 5 en el tramo Anguil (km 575,00) – Santa Rosa (intersección con RN N° 35 Km 606,65).
- Variante de traza RN N° 35 en Santa Rosa.
- Pavimentación de banquetas y construcción de carriles de sobrepaso en la RN N° 5 en el tramo Bragado (Km 208,10) – Anguil (Km 575,00).
- Construcción de Distribuidor a distinto nivel en Mercedes RN N° 5 km 98.

IV.- AUDIENCIA DEL DIA 12 DE ENERO DE 2018. Localidad de 9 de julio, provincia de Buenos Aires.

IV.1. Orden del Día:

Autoridades: Ricardo Stoddart. Soledad Segovia.

Expositores del Proyecto del CORREDOR VIAL “B” por la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD: Dr. Ricardo Stoddart, Ing. Alberto Ruiz, Arq. Mariano Novoa, Ing. Daniel Ramírez, Ing. Oscar Carubin, Lic. María Laura Novoa.

Participantes registrados presenciales: Intendente de 9 de Julio, Mariano Barroso; Intendente de Bragado, Vicente Gatica; Intendente de Trenque Lauquen, Miguel Fernández; Intendente de Santa Rosa, Leandro Altolaguirre; Intendente de Luján, Oscar Luciani; Intendente de Catrilo, Ricardo Delfino; Municipalidad de Trenque Lauquen, Alfredo Zambiazio y Francisco Marino; Néstor Julio Guerechet S.A.; Néstor Guerechet-Grupo Norte S.R.L.; Carlos Mario Pessi, Jefe Zona VIII DPVBA; Mauricio Menéndez; Jorge Etchichury; Carlos Alberto Báez; Sergio Marino; Juan Gana y Juan Carlos Alvarado.

IV. 2. Desarrollo de la Audiencia Pública Presencial

La Audiencia Pública Presencial se llevó a cabo en el Salón Blanco del Palacio Municipal, sito en la calle Libertad 934, de la localidad de 9 de Julio, Provincia de Buenos Aires, el día 12 de enero de 2018, a partir de las 10 y 20 horas y hasta las 13 y 25 horas, con la Presidencia del Doctor Ricardo Stoddart y como Secretaria de Acta, la Licenciada María Soledad Segovia.

La misma se desarrolló contemplando las previsiones del “Reglamento General de Audiencias Públicas para aplicarse en los Corredores Viales PPP a ser licitados mediante la Ley N° 27.328”, aprobado por Resolución AG de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD N° 3043 de fecha 30 de noviembre de 2017.

La Audiencia fue registrada en forma taquigráfica y videograbada, realizándose asimismo el Acta correspondiente donde constan las intervenciones efectuadas por los representantes de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, las autoridades presentes, los participantes registrados y de toda otra persona a quien le fuera concedida la palabra, registrándose también la documentación entregada durante su sustanciación.

El total de asistentes autoridades, participantes presenciales y público fue de 94 (noventa y cuatro) personas conforme constancia de asistencia que obra en el expediente EX-2017-33607954-APN-DNV#MTR como número de orden 46.

IV.3. Presentación del Corredor Vial “E” por la DNV.

- Expositores del proyecto del CORREDOR VIAL “B” por la DNV: Dr. Ricardo Stoddart, Ing. Alberto Ruiz, Arq. Mariano Novoa, Ing. Daniel Ramírez, Ing. Oscar Carubin, Lic. María Laura Novoa.

El presidente de la Audiencia Pública, Dr. Ricardo Stoddart, realizó una exposición enfocada en el aspecto legal explicando los Objetivos del Plan de Participación Público Privada, marco normativo, Ley 27.328, diferencias con la Ley 17.520. El presidente señaló características generales del Proyecto Vial PPP, el procedimiento y el cronograma de licitación.

Acto seguido, el ingeniero Alberto Ruiz, jefe de Distrito I de la Dirección Nacional de Vialidad, explicó las obras que se desarrollan actualmente en la Ruta Nacional N° 5, a cargo de Vialidad Nacional.

Luego, el arquitecto Mariano Novoa, de la Dirección Nacional de Vialidad hizo referencia al Proyecto PPP del Corredor B especialmente las obras previstas en el tramo entre Mercedes y Bragado. Se refirió al diseño de las 3 variantes ubicadas en Suipacha, Chivilcoy y Alberti y los distribuidores de accesos a centros urbanos.

Por su parte, el ingeniero Daniel Ramírez se refirió al tramo de Ruta Segura que contempla el Proyecto, entre Bragado en la provincia de Buenos Aires, y Anguil, en la provincia de La Pampa. El especialista explicó que la ruta segura comienza en el kilómetro 208 y llega hasta el empalme con la Ruta Provincial N° 7, en La Pampa, kilómetro 575. Y agregó que el tramo de ruta segura contempla una calzada de 7,30 metros con pavimentación de banquetas en 1,80, y la construcción del tercer carril o de carriles de sobrepaso, que se van a ejecutar en distintos tramos del corredor. Agregó detalles respecto de la ubicación de rotondas, colectoras, y obras de seguridad vial previstas en el Proyecto. Además de ello, el Ingeniero Ramírez, precisó el emplazamiento de las estaciones de cobro, cuadro tarifario, la contraprestación por uso, como también los beneficios para los usuarios y ahorros que conlleva el desarrollo del Proyecto.

Seguidamente, tomó la palabra el Ing. Oscar Carubín, quien dio precisiones respecto de cómo se ha resuelto la duplicación de calzada en la ruta, partiendo de la Ruta Provincial N° 7 hasta Santa Rosa. También se refirió a los bypass en la ciudad de Santa Rosa en la zona del Bajo Giuliani.

Por último, la Lic. Ma. Laura Novoa, destacó aspectos socio ambientales y los alcances que deberán tener los estudios ambientales al momento de la ejecución del Proyecto, incluyendo el Estudio Ambiental Expositivo (EAEx) y el Informe Ambiental emitido por el MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE.

IV.4. Exposiciones de los Participantes (Autoridades y participantes)

Autoridades presentes: Sr. Mariano Barroso, intendente del Municipio de 9 de Julio, provincia de Buenos Aires; Sr. Vicente Gatica, intendente del Municipio de Bragado, provincia de Buenos Aires; Sr. Walter Torchio, intendente del Municipio de Carlos Casares, provincia de Buenos Aires; Sr. Germán Lago, intendente del Municipio de Alberti, provincia de Buenos Aires; Sr. Héctor Delahaye, intendente del Municipio de Anguil, provincia de La Pampa; Sr. Pablo Hernán de Dios Herrero, secretario de Obras, Servicios Públicos y Planeamiento Urbano de Municipio de Santa Rosa, provincia de La Pampa; Sr. Jorge Etchichury, presidente de la Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa.

Hicieron uso de la palabra:

- El Sr. Intendente de 9 de Julio, Mariano Barroso.

Realizó una presentación y dio su bienvenida.

- Expertos expositores DNV: Dr. Ricardo Stoddart, Ing. Alberto Ruiz, Arq. Mariano Novoa, Ing. Daniel Ramírez, Ing. Oscar Carubin, Lic. María Laura Novoa.
- El Sr. Intendente de la Ciudad de Carlos Casares, Sr. Walter Torchio.

Agradeció la invitación, la obra y la presencia en la Audiencia, así como también al Ministerio de Transporte y a la Dirección Nacional de Vialidad por la decisión en cuanto al sistema de PPP. Efectuó un pedido específico en relación a la ciudad de Carlos Casares, donde se encuentra en ejecución una obra para el tránsito pesado, y destacó que esa ciudad nunca tuvo un acceso para camiones, sino que se ingresaba por las avenidas. Por ello, solicitó que al tener esa obra en ejecución, y antes de avanzar con el resto de las obras -las cuales destaca que comparte- se planifique la colectora y la rotonda a Cabred, para así poder entrar y salir de Carlos Casares, sobre todo facilitando el acceso para los camiones. También se refirió sobre la cuestión tarifaria, respecto de lo que, a su entender, se debiera esperar que las obras avancen. Señaló la importancia de que se tomen todas las medidas para cumplir con los plazos de las obras y que con ellas se genere la confianza necesaria con los vecinos. Reiteró la importancia de tener en cuenta la nueva rotonda o algún tipo de acceso para el tránsito pesado.

- El Sr. Intendente del Municipio de Bragado, Sr. Vicente Gatica.

Agradeció al Ministerio de Transporte y al Administrador de Vialidad. Refirió a que en los estudios preliminares se había pensado que la autopista llegaría unos kilómetros más adelante, no hasta el puente del cruce de la Ruta 46 y RN N°5, por lo cual si eso queda en esas condiciones, sostuvo que requerirá que en el kilómetro 211,800, se contemple una rotonda, desde donde a futuro piensa en algún momento sacar la avenida de circunvalación. Manifestó que siente que esto es una oportunidad enorme, espera que las obras se empiecen y se terminen. Manifestó que las obras proyectadas son una extraordinaria noticia para toda la gente de la RN N° 5 y sostuvo que, respecto del anteproyecto que mencionó, sus técnicos estarán en contacto para seguir adelante con el mismo.

- El Sr. Intendente del Municipio de Alberti, Sr. Germán Lago.

Festejó las obras que se propician respecto de la RN N°5. Señaló que se ofrece para fortalecer los proyectos técnicos poniendo a disposición los equipos técnicos de la municipalidad. Respecto de la variante, estimó que desearía ponerlo a consideración de los vecinos que podrían verse afectados respecto de las inversiones que han realizado desde el punto de vista comercial. Sostuvo que conforme escuchó que la variante propuesta era una alternativa, le gustaría conocer si hay otras para poder evaluarlas. Destacó que en su localidad hay mucho tránsito pesado, por lo que consideró oportuna la alternativa de considerar una rotonda con un posible acceso para tránsito pesado. Asimismo, hizo énfasis en el punto de vista ambiental respecto a la: Cañada del Tío Antonio, al inicio de lo que sería el desvío de la variante presentada y hasta su finalización, ingresando directamente al cauce natural del Río Salado. Reiteró su agradecimiento respecto de esta posibilidad para el diseño de su localidad.

- El Sr. Néstor Guerechet, representante de Néstor Julio Guerechet S.A.. No se encontraba presente.
- El Sr. Carlos Mario Pessi, representante de Grupo Norte S.R.L.

En principio en nombre de la comunidad pampeana y de Santa Rosa agradeció las obras, ya que la RN N°5 es la conexión con la provincia y la ciudad de Buenos Aires. Se refirió a la variante prevista para la ciudad de Santa Rosa y agradeció el proyecto. Sin embargo observó el modo en que la misma se plantea. Señaló que Santa Rosa se conecta con la Patagonia y el valle de Río Negro; Río Cuarto, con Bahía Blanca y su puerto, por ello la considera de vital importancia ya que conecta el Sur con el Norte y el Este con el Oeste, y que en el medio está Santa Rosa. En este sentido, señaló que sobre la traza actual se ha desarrollado un importante polo de servicios destinado al turismo, al viajero, al transporte de carga pesada.

Es por ello, a su entender, que la variante propuesta que se propone, generaría un profundo impacto negativo a la economía de la ciudad de Santa Rosa.

Entendió que debe tener más participación la comunidad, las cámaras empresariales y sectores afectados en la misma.

Señaló que si bien no quiere que se frene el proyecto, su propuesta radica en que la variante se deje en suspenso mientras se avanza en la licitación. Ello, por cuanto señaló que la propuesta aleja mucho a la ruta de la ciudad, no convirtiéndola en una "segunda circunvalación" sino que directamente operaría como un bypass que no permitiría conectar urbanísticamente a la ciudad. Transmitió que su función como interesado directo es transmitir a las autoridades de Vialidad su preocupación y agradeció poder expresarlo, y que se reevalúe la definición de la traza de la variante.

- El Sr. Mauricio Menéndez, representante de la Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa. No se encontraba presente.
- El Sr. Jorge Etchichury, representante de la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de La Pampa.

Se refirió al tramo de la autopista Anguil-Santa Rosa, señalando que en la misma existen diferentes cruces con rutas provinciales. Respecto del cruce Bajo Giuliani con la Ruta Provincial 14 refirió que el proyecto es diferente al presentado anteriormente. Sostuvo que las obras presentadas terminan en la actualidad en la intersección y entendió que *"debe tener continuidad hasta el Bajo Giuliani, ya que ahí hay un centro de urbanización importante que vincula gente que vive en Toay con ese centro de urbanización del Bajo Giuliani"*.

Respecto del cruce entre la Ruta Nacional N°5 y la Ruta Provincial N°1 refirió que *"está desfasada en progresivas"* y además que *"Está previsto aparentemente el cruce de la Ruta Provincial N°1 norte, no así el cruce de la Ruta Provincial N° 1 sur"*, y además solicitó iluminación en dicho cruce. Preguntó respecto de las colectoras, si serán de doble mano y pavimentadas. Además, manifestó su interés en conocer el cronograma de avance de las obras y el TMDA con el que se diseñó la autopista Anguil-Santa Rosa.

- El Sr. Carlos Alberto Báez, representante de la Dirección Nacional de Vialidad.

Realizó comentarios acerca del proyecto y sobre todo en cuanto a las ventajas que dan las terceras trochas según la experiencia que tiene en Misiones, como ruta segura. Asimismo, respondió las dudas del Sr. Pessi en relación a la variante, informando que esa variante no está propiciada como aislación de la ciudad de Santa Rosa.

- El Sr. Sergio Marino, no se encontraba presente.
- El Sr. Juan Gana, no se encontraba presente.

- El Sr. Juan Carlos Alvarado, no se encontraba presente.
- El Sr. Eduardo Beraza.

Apoyó lo expuesto por el Sr. Intendente de Alberti, Germán Lago, especificando su situación particular como comerciante sobre la RN N° 5 en Alberti. Destacó la importancia que el intendente y los vecinos puedan intervenir en una mesa de diálogo para aportar ideas.

- El Sr. Julio Mascheronni.

Si bien agradeció las obras planificadas, señaló que no está de acuerdo con los peajes, por *“considerarlo un impuesto distorsivo”*. Asimismo destacó que la Ruta N N° 5 es el único corredor que tienen de donde sale toda la producción y donde se mueve la gente común que funciona en el comercio. Destacó que en su caso personal no está de acuerdo con la ruta segura, ya que el proyecto tendría que ser *“mínimamente desde 9 de Julio o Carlos Casares”*.

- El Sr. Intendente del Municipio de Anguil, Héctor Delahaye.

Señaló que las obras contempladas en la Ruta Nacional N°5 que une Buenos Aires con Santa Rosa y cruza hacia el sur – a Chile también- son necesarias. Refirió que en el tramo que toca a su localidad, los últimos 30 kilómetros de autopista que se van a construir en la Ruta Nacional N° 5, se considere en el proyecto que a 1 kilómetro de su localidad está el INTA, donde hay 180 profesionales que concurren todos los días, más todos los trabajadores, que tendrían que cruzar porque queda enfrente. Destacó que muchos van en bicicleta y moto, por lo que cree que hay que ver el desarrollo del proyecto, en esta área. Agradeció que se esté llevando adelante el proyecto luego de tantos pedidos y poder expresarse.

- El Sr. Aldo Emir Esteban, en representación de la Sociedad Rural de 9 de Julio.

Resaltó como positivas las obras previstas, pero hizo referencia a los temas de calidad de las mismas y solicitó una exhaustiva auditoría al respecto. Expuso su disconformidad respecto del cobro de peaje, ya que a su entender, recae en el productor agropecuario que genera y aporta al Estado fortunas con sus impuestos y retenciones. Asimismo refirió al tema ambiental y los problemas con animales silvestres entre 9 de Julio y Bragado. Por lo que consideró que si se va a construir una ruta segura, solicitó que ello se contemple específicamente. Preguntó si por la ruta circularán bitrenes, ya que a su entender, ello abarataría el costo del flete del productor.

También manifestó su ansia de que la obra se haga, agradeció mucho que hayan ido a esa ciudad, y que se cuente con su entidad para lo que se necesite.

- El Sr. Timoteo Mulcany.

Su único planteo fue respecto al criterio para la señalización de rutas y la limitación de velocidad de la R N N°5. Planteó si algunos carteles tienen ánimo de recaudar para el radar más que otra índole. Dejó planteada su inquietud debido a su experiencia al transitar la ruta.

- El Sr. Carlos Mosso.

Habló en representación de los vecinos autoconvocados de la Ciudad de Mercedes. Junto con otros compañeros, pidió por la infraestructura vial y la inseguridad vial. Manifestó su desacuerdo con el sistema de peajes. Agradeció a las autoridades de la DNV. Relató su opinión respecto de las variantes, señalando que aquellos que se oponen en realidad tienen un punto de vista empresarial sin tener en cuenta la seguridad vial.

Asimismo, señaló que según su experiencia en Mercedes y Luján, que al principio igual que aquí se oponían, y que ahora todos están conformes. Solicitó precisiones respecto de cómo se toma la tarifa del peaje, los controles de balanzas dinámicas y de alcoholemia. Destacó la importancia de la autopista ya que ello reduce en un 100% los choques frontales y en un 80% las muertes en siniestros viales.

- El Ing. Pablo Hernán de Dios Herrero. Secretario de Obras Públicas, municipalidad de Santa Rosa

Habló en representación de la municipalidad de Santa Rosa, como Secretario de Obras Públicas. Señaló la importancia de las obras en la Ruta N N°5 sobre todo por el tema de seguridad vial. Manifestó en relación a las apreciaciones del Sr. Pessi, que el municipio desde el año pasado participa junto con Vialidad Nacional en la integración de la nueva traza, que según su criterio sería una “una nueva circunvalación” con respecto a la vinculación de la nueva traza con la ciudad. Sostuvo que oportunamente presentó documentación a DNV, indicando las calles donde contemplar intercambiadores. Respecto del alejamiento de la traza de la ciudad, señaló que nunca tuvieron una óptica comercial sino urbanística; y que lo que presentó a Vialidad Nacional fue una propuesta para el problema que les genera la actual circunvalación, la ruta 35, en lo que es la vinculación de los nuevos barrios que se han hecho traspasando esa nueva traza. Resaltó que esto ocurre en todas las ciudades. Manifestó que por la onda verde, los camiones no respetan la semaforización, por lo cual pidió que se revea. Agradeció la obra.

- El Presidente de la Audiencia, Dr. Stoddart.

Señaló que finalizó el listado de participantes, agradeció los que han participado y escuchado, e informó que se contestarán cada una de las cuestiones puntuales vía web. Asimismo, comentó brevemente algunas cuestiones que se reiteraron en las exposiciones en relación a las estaciones de cobro, de exceso de carga y estaciones de peaje.

La Audiencia Pública finalizó a las 13 y 25 hs suscribiéndose el Acta pertinente junto con las autoridades y participantes que así quisieron hacerlo. La misma obra en el EX-2017-33607954-APN-DNV#MTR, número de orden 47.

V. EVALUACIÓN Y RESPUESTA A LAS PRESENTACIONES Y PLANTEOS RECIBIDOS DURANTE EL PROCESO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

l) En relación a la consulta realizada por las autoridades de Carlos Casares solicitando rotonda o acceso para tránsito pesado, se informa que se ha modificado la ubicación de la rotonda al Km 314,300 para cumplimentar lo solicitado. Se prolongó la calle colectoras derecha(ascendente) Además, entre los Km 313,095 y 314,134 se realizara un altero de

la calzada, a efectos de evitar que el agua pueda superarla cota de la calzada e ingresar a la planta urbana.

En este sentido, y con motivo de la derivación del escurrimiento que llega a la ruta desde el sudoeste, se ha previsto la colocación de barandas de defensa en la zona donde existe una canalización existente que se desarrolla dentro de la zona de camino desde el Km 317 hasta el Km 305,500. En esta progresiva se incorporó la construcción de una alcantarilla de hormigón Armado según PT Z 2915 I de H:2,50m por 4,00m de luz (un tramo, sección hidráulica), en reemplazo de la existente, de acuerdo a las recomendaciones de la Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas. (DiPSOH).

II) Con respecto a la rotonda solicitada por las autoridades municipales de Bragado se señala que la obra de autopista llega hasta el Km 208 donde se inicia el distribuidor con la RP 46. La ciudad Bragado cuenta con dos rotondas existentes Km 209 acceso a Zona Industrial y Km 210 ingreso principal a la ciudad por RN 5. La rotonda solicitada, que se entiende tiene que ver con la llegada a la ruta de la Avda. de Circunvalación a la ciudad, - obra que a la fecha no está ejecutada - por lo cual en esta etapa no se ha incluido pero se analizará su factibilidad al momento en que se concrete la avenida de circunvalación .

III) Sobre el planteo de las autoridades de Alberti con respecto a la Variante de la ciudad, es preciso mencionar, que la Variante se plantea en pos de la seguridad vial que además permite una circulación más fluida. La variante genera en el tránsito pasante un alivio al no tener que cruzar cada una de las ciudades por donde atraviesa la ruta, que es una cuestión de que genera inseguridad vial y aumento de los tiempos de viaje. Asimismo, la Dirección Nacional de Vialidad asume el compromiso de trabajar de manera conjunta con las autoridades locales cuando se desarrolle el proyecto ejecutivo definitivo.

En relación a la preocupación por el aspecto ambiental se informa que en la evaluación Ambiental Expeditiva se ha contemplado y tenido en cuenta la problemática del río Salado y sus zonas de influencia. También se han considerado los humedales de carácter transitorio y permanente.

IV) Acerca del la Variante en la ciudad de Santa Rosa y su posible impacto negativo en la actividad comercial, es dable mencionar que la variante surge como una alternativa a la actual circunvalación que es la RN N°35, y con un objetivo urbanístico, y pensando en una mejora sustancial a la seguridad vial, ya que la actual circunvalación es una barrera que impide la adecuada vinculación de los barrios ubicados hacia ambos lados de la RN N°35. Asimismo con la autoridades Municipales se realizaron consultas a efectos de definir el trazado y los accesos a la variante desde la ciudad

V) En relación a la inquietud respecto a la Variante del Bajo Giuliani se destaca que el objeto de la misma es sortear el espejo de agua existente y de esta forma permitir la circulación permanente los 365 días del año, sin riesgo de cortes en la ruta. Se prevé un cruce canalizado para conexión con RP N° 14 (Pr. 4+900 de la variante). Este cruce permite la continuidad de la RP 14. La vinculación entre centros urbanos de Toay y Bajo Giuliani se fortalece ya que la variante incorpora una alternativa que asegura la transitabilidad durante los 365 días del año.

Con respecto a la intersección de la RN N° 5 con la RP 1 hacia el Norte Km 527, se señala que está previsto en el Proyecto la iluminación del cruce ferroviario y de la intersección canalizada. Con referencia a la intersección con la RP N°1 desde el Sur Km 549 de la RN N° 5 se contempla la mejora en la canalización existente y su iluminación.

A continuación se detallan inquietudes planteadas en la Audiencia Pública respecto al tramo de Autopista Anguil - Santa Rosa, en la provincia de La Pampa: Están previstas colectoras, tramos de tierra y tramos pavimentados teniendo en cuenta el volumen de tránsito, grado de urbanización e importancia de los establecimientos de cada tramo en particular. Las características de diseño geométrico y de circulación serán tenidas en cuenta al momento de resolver el Proyecto Ejecutivo. En cuanto a los retornos, la duplicación contiene cuatro intersecciones a distinto nivel y tres intersecciones a nivel cuya tipología y ubicación se detallan:

- Distribuidor a distinto nivel tipo diamante en intersección con ruta Provincial N°7. Pr. 0+950.
- Distribuidor a distinto nivel tipo diamante en acceso a localidad de Anguil. Pr. 6+050.
- Retorno a distinto nivel en Pr. 16+500.
- Distribuidor a distinto nivel tipo trébol parcial en intersección con variante de ruta Nacional N°35. Pr. 27+250.
- Intersección canalizada con dársenas de giro nivel en calle Evangelista. Pr. 30+740.
- Cruce canalizado a nivel para conexión con calle Tello, complementada con ramas de entrada y salida. Pr. 31+900.
- Fin de proyecto en intersección con Av. Circunvalación Ing. Marzo (Pr. 32+433). En esta intersección no están previstas modificaciones de diseño geométrico.

Para el Diseño de la Autopista en el tramo Anguil - Santa Rosa el TMDA que se ha utilizado es el disponible en la Dirección Nacional de Vialidad y publicado en su sitio web. En el caso de la variante, el valor adoptado fue el comprendido entre la intersección de la RP18 y el acceso a Santa Rosa (Sur) TMDA 5300 publicado en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad. Asimismo, se informa que el cronograma de avance de obras será el definido en la página web de la Dirección Nacional de Vialidad

Sobre la consulta relativa a la calidad de las mezclas asfálticas, se menciona que el Contratista PPP deberá cumplimentar los requerimientos de las Especificaciones técnicas correspondientes a las mezclas asfálticas establecidas en los pliegos.

VI) En referencia a los motivos por los cuales el proyecto no contempla la construcción de Autopista hasta la localidad de 9 de Julio Carlos Casares, es preciso mencionar que el aumento de capacidad en la ruta está directamente vinculado con los volúmenes de tránsito medio diario anual (TMDA) y los Niveles de Servicio. La definición del Plan de Obras a ejecutar se relaciona con esos conceptos.

VII) Con respecto a la señalización en la RN N° 5 se informa que se adecuará la señalización vertical y horizontal correspondiente. En el Km 146,10 existe un cruce del ferrocarril DF Sarmiento (ramal clausurado). Existe señalización vertical reglamentaria de estos cruces para cuando el ramal está activo, situación que no es la de este caso, ya

que el ramal esta clausurado (inactivo). Sobre la señalización de velocidades máximas se destaca que actualmente la velocidad máxima señalizada en la calzada simple de un sentido de circulación por mano es de 80Km/h. Está previsto adecuar la señalización vertical de toda la RN N° 5 en este nuevo esquema de contrato, y siguiendo los lineamientos del nuevo manual de señalización vertical de la DNV edición 2017.

VII) Con respecto a consultas realizadas sobre el tema tarifa se informa que la tarifa forma parte de la contraprestación por uso que formará parte de los ingresos del Contratista PPP en las estaciones de peaje. La contraprestación por uso estará conformada por la Contraprestación por tránsito, la Contraprestación por exceso de carga y la Contraprestación por explotación comercial (Área de servicios y Servicios p/ terceros.) Esta contraprestación permitirá realizar el mantenimiento y operación del corredor vial durante el plazo del contrato.

VI. CONCLUSIONES:

El objeto de la Audiencia Pública ha sido el permitir la libre expresión de los usuarios y vecinos.

En términos generales se entiende que la propuesta técnica ha sido suficientemente aceptada.

Por último se aclara que en la elaboración de la documentación de la licitación para el CORREDOR VIAL "B", recientemente publicado a través de la Resolución N° AG 147 del 26 de enero de 2018, se tuvieron en cuenta aquellas opiniones, comentarios y consideraciones recibidas durante el procedimiento de audiencia pública que benefician el proyecto.