



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Informe

Número:

Referencia: AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS ACCESO SUR – SUR Y ATLÁNTICO– RESOLUCIÓN AG 827/2025 INFORME DE CIERRE – ARTICULO 36° DEL DECRETO 1172/03-ANEXO I EX-2025-50202761- -APN-DNV#MEC

RED FEDERAL DE CONCESIONES (RFC) – ETAPA II – DECRETO 97/2025

AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMO ACCESO SUR – SUR Y ATLÁNTICO – RESOLUCIÓN AG 827/2025

INFORME DE CIERRE – ARTICULO 36° del DECRETO 1172/03-ANEXO I

INTRODUCCIÓN - ANTECEDENTES

Mediante la “Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos” N° 27.742, se establecen los lineamientos base de la reorganización administrativa para mejorar el funcionamiento del Estado y lograr una gestión pública transparente, ágil, eficiente, eficaz y de calidad en la atención del bien común.

Asimismo, referida norma propicia la reducción del sobredimensionamiento de la estructura estatal a fin de disminuir el déficit, transparentar el gasto y equilibrar las cuentas públicas y asegurar el efectivo control interno de la administración pública nacional con el objeto de garantizar la transparencia en la administración de las finanzas públicas.

En ese marco, dentro de los alcances de esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, es objetivo del Estado Nacional garantizar la conservación y mantenimiento de las rutas, autovías y autopistas pertinentes, asegurando los servicios de asistencia al usuario y la mejora en infraestructura y seguridad para el transporte en general.

Mediante el Decreto DECTO-2025-97-APN-PTE, del 14 de febrero de 2025, el PODER EJECUTIVO NACIONAL estableció que los Tramos y Rutas que integran la Red Vial Nacional, serán licitados para otorgar la concesión por peaje para la construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento, prestación de servicios al usuario y la realización de nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales bajo el régimen de la Ley N° 17.520, modificada por señalada “Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos” N° 27.742 y su Decreto

reglamentario N° 713 de fecha 9 de agosto de 2024, con la modalidad que se estime más conveniente.

Consecuentemente, el Sr. Ministro De Economía indicó que atento a las consideraciones y evaluación efectuada por la autoridad con competencia técnica en la materia, compartía la opinión en orden a instruir a esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD a elaborar la documentación necesaria tendiente a efectuar la convocatoria a Licitación Pública Nacional e Internacional para los Tramos que integran los actuales corredores VII y IX y la eventual incorporación de nuevos tramos, bajo las pautas que se enumeraron por el Sr. Secretario De Transporte y la ADMINISTRACIÓN GENERAL de esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

En virtud de ello, esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD mediante Resolución 827/2025, del 16 de mayo de 2025, convocó a Audiencias Públicas para informar a la población, organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales, con la participación de las autoridades nacionales, provinciales y locales convocadas, respecto del Proyecto “Red Federal de Concesiones- Etapa II”, para los denominados “Tramo Acceso sur”, “Tramo Sur” y “Tramo Atlántico”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

TRAMO ACCESO SUR					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
Au. Ezeiza - Cañuelas	14,34	28,2	Fin Au. Newbery (Buenos Aires)	Int. RN 205 y RN 3 (Buenos Aires)	13,86
Au. Riccheri	27,15	33,2	Av. General Paz (Buenos Aires)	Acc. Aeropuerto Ezeiza (Buenos Aires)	6,05
Au. Newbery	33,2	63,59	Au. Riccheri (Buenos Aires)	inicio Au. Ezeiza-Cañuelas (Buenos Aires)	30,39
LONGITUD TOTAL TRAMO ACCESO SUR: 50,03 KM.					
TRAMO SUR					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
3	61,87	677,39	Fin Au. Eze-	Emp. RN 1V03	615,52

			Cañuelas (Buenos Aires)	Bahía Blanca (Buenos Aires)	
205	61	62,21	RP 6 Cañuelas (Buenos Aires)	Emp. RP 65 Bolivar (Buenos Aires)	1,21
205	63,59	317,41	Emp RN 3 Cañuelas (Buenos Aires)	Emp. RP 65 Bolivar (Buenos Aires)	253,82
LONGITUD TOTAL TRAMO SUR: 870,55 KM.					
TRAMO ATLÁNTICO					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
226	0	404,32	Emp. RP 2 Mar del Plata (Buenos Aires)	Emp. RP 65 Bolivar (Buenos Aires)	404,32
LONGITUD TOTAL TRAMO ATLÁNTICO: 404,32 KM.					

La Audiencia Pública que nos ocupa habilitó a la participación ciudadana, durante el proceso de toma de decisiones, a través de un espacio institucional en el que todos aquellos que pudieron sentirse afectados, manifestaran 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.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Resolución N° 827/2025, se procedió a la publicación del aviso de Convocatoria a las Audiencias Públicas por DOS (2) días consecutivos en el BOLETIN OFICIAL, en DOS (2) diarios de circulación nacional. Sumado a ello, se remitieron Comunicados de prensa a los medios nacionales y locales pertinentes; como así también se colocó y distribuyó folletería.

Asimismo, fueron convocados especialmente a participar en la Audiencia Pública las autoridades nacionales, provinciales y municipales de las jurisdicciones involucradas, conforme constancias del expediente EX-2025-50202761- -APN-DNV#MEC, remitiéndose un total CIENTO SETENTA Y CUATRO (174) notas formales institucionales.

El registro de participantes para la Audiencia Pública, sean personas humanas o jurídicas, fue habilitado a partir

de las 00:00 horas del día lunes 19 de mayo de 2025 y hasta las 23:59 horas del día lunes 9 de junio de 2025, lo cual arrojó un total de VEINTIDOS (22) días para que todo interesado pueda inscribirse a través de la página web de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (<https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional>) en las secciones de la RED FEDERAL DE CONCESIONES y ESPACIOS PARTICIPATIVOS. La inscripción fue libre y gratuita, y se realizó a través del formulario web dispuesto en señalado Sitio Web, el cual estuvo disponible para su carga online en la página web antes citada durante los días precedentemente mencionados.

La inscripción también estuvo disponible en forme física en la sede de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, en la Av. Julio A. Roca N° 738 Planta Baja, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de lunes a viernes de 10:00 a 16:00 horas.

A la vez, tal como lo estableció en el Artículo 4° de la Resolución N° 827/2025 se habilitó la toma de vista del EX-2025-50202761- -APN-DNV#MEC, haciendo uso de la misma UN (1) interesado.

Finalmente, se deja constancia que el lugar físico dónde se celebró la audiencia (Centro Cultural Municipal Poeta Enrique Uzal ubicado calle Petracchi 646, B7220DBL San Miguel del Monte, Provincia de Buenos Aires) fue elegido de acuerdo a las circunstancias del caso y el interés público comprometido; en el cual también se tuvo en cuenta la accesibilidad, conectividad – para aquellos participantes que expresaron participar virtualmente – y comodidades como sanitarios y provisión de agua potable.

Finalmente, se hace saber que considerando el proceso de reorganización de organismos descentralizados orientado a la optimización de la estructura del Estado, por el cual el PODER EJECUTIVO NACIONAL procedió al dictado del Decreto N° 461/2025 el PODER EJECUTIVO NACIONAL; el presente Informe de Cierre se emite en el marco de lo establecido por el artículo 36 del citado decreto, dónde se establece que, hasta tanto se aprueben los actos administrativos que definan las nuevas estructuras organizativas y se operativice la reasignación de competencias prevista, los organismos alcanzados —incluida esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD— continuarán ejerciendo transitoriamente sus funciones y atribuciones.

AUDIENCIA PÚBLICA DEL DÍA 11 DE JUNIO DE 2025 EN SAN MIGUEL DEL MONTE – BUENOS AIRES

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-62525292-APN-DNV#MEC), se dieron a conocer las autoridades y expositores para la Audiencia Pública. A saber:

- Presidente de Audiencia Pública: Lic. Martín Nahuel Zangirolami, Subgerente de Atención al Usuario de Vialidad Nacional
- Secretario de Audiencia Pública: Lic. Gonzalo Oderda, Asesor de Vialidad Nacional

Expositores Técnicos:

- Ing. Pablo León, Asesor de Vialidad Nacional
- Ing. Diego Hernán Monetti, Supervisor Técnico de Vialidad Nacional

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-74830311-APN-DNV#MEC) la Audiencia en trato tuvo inicio a las 10:15 a.m. tomando la palabra el Presidente de la Audiencia, quien manifestó el objeto, modalidad y tiempos de la Audiencia Pública, la cual se desarrollará conforme lo normado por el REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL del Decreto 1172/03, Anexo I.

A la vez, se hizo saber que entre el día lunes 19 de mayo de 2025 hasta las 23:59 horas del día lunes 9 de junio de 2025, se recibieron CIENTO CINCUENTA Y CINCO (155) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales DOCE (12) disponían una presentación anexa que se considerarán – independientemente de asistencia y/o participación del inscripto – en el presente Informe de Cierre.

Por otro lado, se puso en conocimiento de los presentes que la Audiencia Pública fue registrada de manera taquigráfica (IF-2025-73010813-APN-DNV#MEC) y videograbada.

Posteriormente, hicieron uso de la palabra en su carácter de Expositores Técnicos de la Audiencia Pública; quienes realizaron una presentación integral del Proyecto (IF-2025-73605302-APN-DNV#MEC)

Luego de ello, hicieron uso de la palabra TREINTA Y CUATRO (34) participantes de la Audiencia Pública, a los cuales el Presidente de la Audiencia recordó que podrán realizar una intervención oral de CINCO (5) minutos y que, todo lo expuesto, será respondido – en caso de corresponder – en el presente Informe de Cierre tal como lo establece el Capítulo IV – Anexo I del Decreto 1172/03.

Previo a finalizar, se dejó constancia que resultaron NOVENTA Y NUEVE (99) participantes presenciales y SESENTA Y TRES (63) participantes virtuales. Dando un total de CIENTO SESENTA Y DOS (162) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-74830311-APN-DNV#MEC.

A las 13:32. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA II - TRAMOS ACCESO SUR, SUR y ATLÁNTICO

El **TRAMO ACCESO SUR** estará conformado por:

- Autopista Riccheri, entre el Km. 14,34 (en su intersección con la Av. General Paz, CABA) y el km. 28,20 (Acc. al aeropuerto de Ezeiza, provincia de Buenos Aires).
- Autopista Newbery, entre el Km. 27,15 (Desde Au. Riccheri (Distribuidor El Trebol), provincia de Buenos Aires) y el Km. 33,20 (Inicio Au. Ezeiza – Cañuelas).
- Autopista Ezeiza - Cañuelas, entre el Km. 33,20 (Fín de Au. Newbery, provincia de Buenos Aires) y el Km. 63,59 (Intersección con la rotonda en RN N° 205 y RN N° 3, provincia de Entre Ríos).

El Tramo en cuestión representa una infraestructura estratégica de vital importancia para la Ciudad de Buenos Aires y todo el Área Metropolitana. Esta vía no solo conecta directamente la Capital Federal con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza —principal puerta de entrada y salida aérea del país—, sino que se extiende hacia el suroeste bonaerense, articulando con rutas nacionales clave como la RN 3 y la RN 205. Su continuidad hasta Cañuelas la convierte en un corredor logístico esencial para el transporte de cargas, facilitando la salida de productos desde los parques industriales de la región hacia los puertos y centros de consumo. Además, es una vía de alto tránsito para miles de personas que se movilizan diariamente por motivos laborales, educativos y comerciales entre Buenos Aires y distintas localidades del conurbano sur y del interior bonaerense. Por su función en la integración metropolitana, la conectividad regional y el desarrollo económico, este corredor vial es una pieza central en el sistema de transporte y en la planificación territorial del país.

La longitud total del tramo es de 50,30 km.

Por su parte, el **TRAMO SUR** estará conformado por:

- Ruta Nacional N°3, entre el Km. 61,87 (Fin de la Au. Ezeiza-Cañuelas, provincia de Buenos Aires) y el Km. 677,39 (Empalme RN N°1V03 Pje. El Triángulo-Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires).
- Ruta Nacional N° 205, entre el Km. 61,00 (Inicio Distribuidor RP N°6 - Cañuelas, provincia de Buenos Aires) y el Km. 62,21 (Empalme RN N°3 (Principio Superposición) – Cañuelas, provincia de Buenos Aires); y desde Km. 63,59 (Empalme RN N°3 (Fin Superposición) - Cañuelas, provincia de Buenos Aires) y el Km. 317,41(Empalme RN N°3 (Fin Superposición) - Cañuelas, provincia de Buenos Aires).

El denominado Tramo Sur, en sí, constituye una arteria clave para la conectividad productiva, logística y territorial de la provincia de Buenos Aires. Este conjunto de rutas articula de manera estratégica el conurbano bonaerense con vastas zonas agroindustriales del interior, vinculando centros urbanos, polos fabriles, regiones agrícolas y áreas portuarias de manera fluida y continua. La RN 3 cumple un papel fundamental como corredor atlántico, conectando el norte del país con el sur patagónico a través de Bahía Blanca —puerto clave para exportaciones—, mientras que la RN 205 refuerza el vínculo transversal con localidades del centro bonaerense, favoreciendo el desarrollo regional, el transporte de mercaderías y la integración territorial. Ambas rutas operan como un sistema complementario que no solo permite descongestionar el acceso a la Capital Federal, sino que además potencia la circulación de bienes y personas, consolidando un eje estratégico para el comercio, la producción y la movilidad a escala nacional.

La longitud total del tramo es de 870,55 km.

Finalmente, el **TRAMO ATLÁNTICO** estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 226, entre el Km. 00 (Empalme RP N° 2 - Mar del Plata, provincia de Buenos Aires) y el Km. 404,32 (Empalme R.P N° 65 -Bolívar, provincia de Buenos Aires).

Referido Tramo Atlántico representa ser un corredor vial de gran relevancia para la articulación territorial, económica y productiva del centro-sur bonaerense. Esta vía conecta de manera directa el principal centro turístico costero del país con una amplia región del interior caracterizada por su dinamismo agroindustrial, sus centros urbanos intermedios y su red de producción primaria. A lo largo de su traza, la RN 226 vincula localidades estratégicas como Balcarce, Tandil y Olavarría, integrando áreas con fuerte identidad regional, universidades, industrias, canteras, y una intensa actividad rural. Su rol como conector transversal refuerza la salida de la producción hacia los puertos atlánticos y los mercados internos, al tiempo que facilita la movilidad de residentes, turistas y trabajadores. Como eje estructurante del centro de la provincia de Buenos Aires, esta ruta constituye una columna vertebral para el desarrollo sustentable de los territorios que atraviesa, promoviendo la integración regional y el acceso equitativo a bienes, servicios y oportunidades.

La longitud total del tramo es de 404,32 km.

Para los tres casos, en líneas generales, las principales características se podrían resumir en:

- Mantenimiento de la tarifa vigente desde la toma de posesión hasta cumplir la condición de transitabilidad segura que implica la premisa de bache cero, calce de banquetas, señalización horizontal, vertical y reparación de los sistemas de iluminación del tramo, con actualización según nueva fórmula del Contrato.
- Luego, aplicación de tarifas de oferta y habilitación de nuevas estaciones de peajes.
- Tarifa Tope, fijada según pliegos.
- Nueva configuración de Categorías de los Cuadros Tarifarios (0,5 Motos y hasta 7 categorías).

- Incorporación paulatina del Free Flow.
- Duplicación de tarifas para el pago manual: a partir de la habilitación TelePASE en todas las estaciones de la concesión.
- Ajuste de tarifa automática y semestral, según polinómica conforme índices publicados por el INDEC.
- Plazos de duración fijados en Pliegos.
- Incorporación de Pesaje Dinámico al Control de Cargas y actualización del Sistema de Control Estático de Carga con el objetivo de lograr eficiencia y eficacia en la fiscalización, además de ahorro de tiempo, reducción de costos y mayor control. Se prevé multa y multiplicación de la tarifa de peaje por exceso de carga.

Ahora bien, en cuanto a las intervenciones, a continuación, se agrupan de acuerdo a temática planteada y se brinda la respuesta técnica pertinente. A saber

RESPUESTA A LAS INTERVENCIONES, PROPUESTAS Y/O CONSULTAS DE LOS PARTICIPANTES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

De acuerdo a lo establecido RESOL-2025-827-APN-DNV#MEC y el Reglamento de Audiencias Públicas según Decreto 1172/03 – Anexo I, el Presidente designado para la Audiencia Pública trasladó todas las intervenciones de los participantes del espacio participativo a la Gerencia Ejecutiva de Planeamiento y Concesiones a fin que, referida área técnica considere, analice y se expida en cuanto a todas aquellas participaciones vinculadas al objeto de la Audiencia Pública. En ese marco, referida Gerencia Ejecutiva propuso el siguiente agrupamiento de acuerdo a la temática planteada. A saber:

1.- Consultas que exceden, total o parcialmente, el objeto de la audiencia pública (#1; #3; #4; #5; #7; #9, #14, #15, #16, #17, #22, #23, #24, #27, #29, #30 y #36).

Respuesta: Los participantes plantean, en toda su exposición o en partes, consideraciones personales y solicitudes fuera de los términos de esta audiencia pública, por lo tanto, no requieren nuestra intervención.

A continuación, se expresa algunos de los temas mencionados para ilustrar las cuestiones planteados que excedieron el objeto de la audiencia:

- “(...) los municipios no podíamos disponer (...) del fresado o el RAP que se extrae de las tareas de repavimentación (...) solicitamos que (...) ese material extraído, quede a disposición de las comunas.”
- “(...) el Estado municipal también se hace cargo (...) del mantenimiento de las rotondas, de las banquetas y de las luminarias, tareas que corresponden pura y exclusivamente al Estado nacional.”
- “(...) la posibilidad de que los municipios podamos quedarnos con el material de RAP y fresado.”
- “(...) contemplar la continuidad de la estabilidad laboral del total de los trabajadores de las empresas de Corredores Viales.”
- “(...) queremos que se tenga en cuenta a las autoridades, a los legisladores, al Ejecutivo, para el tratamiento de la Ley PROMITT (Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte Terrestre), que próximamente será presentada de nuevo en el Congreso de la Nación.”
- “(...) quienes no saben qué va a pasar con sus puestos de trabajo, que tienen incertidumbre (...) solicito a los intendentes y a los distintos ministros (...) que intercedan para que esto no vuelva a suceder.”
- “(...) Vialidad Nacional (...) aplica la multa, porque el concesionario no hizo obra (...) lo que se produce es que los únicos damnificados y los únicos muertos en las rutas argentinas somos los ciudadanos argentinos.”
- “(...) no tenemos que seguir llorando muertos (...) tenemos que generar un país potencia (...) sin

infraestructura vial, eso va a ser imposible.”

- “(...) Esto ya pasó en el Corredor 18, esto ya pasó en la primera etapa. No solamente hubo 500 trabajadores en la calle sin indemnización, sino que hubo un abandono total.”
- “Es muy claro que la intención de Vialidad Nacional es que con la menor inversión se haga cargo sin tarifa un concesionario privado.”
- “(...) ya no son accidentes, sino siniestros.” “(...) si quieren colocar estos peajes automáticos, a esta gente se la puede asignar prácticamente en cualquier otro lado necesario, como en las pintadas, el mantenimiento, la capacitación de las personas.”
- “(...) esto no es un accidente (...) esto se llama siniestro vial, incidente vial o hecho vial (...) esto es un genocidio encubierto a la vista de todo el mundo.”
- “(...) rever la posibilidad de sostener estos puestos de trabajo, porque son sumamente fundamentales y necesarios a la hora de los siniestros viales en una ruta que –vuelvo a insistir– está devastada y es intransitable.”
- “(...) la importancia de tener en un servidor el registro de lo que es netamente el historial clínico de cada uno (...) podrían entrar al historial y ya saber con qué paciente se va a encontrar.”
- “(...) en tan solo 17 meses los bolsillos de nuestros vecinos y vecinas ya han padecido un ataque superior al 270 por ciento.”
- “(...) no hay camino alternativo y hay doble imposición.”
- “(...) solicitamos a Vialidad Nacional la intervención urgente por la cantidad de víctimas fatales y siniestros que ocurren todos los días [en la travesía urbana de la Ruta Nacional 226].”
- “(...) la problemática que tenemos en la Ruta 22 (...) es un eje principal de conexión transversal, que conecta toda la zona del Alto Valle con Vaca Muerta.”
- “(...) entre Cipolletti y Neuquén (...) se forma un cuello botella, ya que tenemos tres puentes, pero que han quedado sumamente chicos. Esto produce retardos en el tráfico y accidentes.”
- Solicitud de traspaso a jurisdicción provincial de las Rutas Nacionales N°205 y N°226.

2.- Consultas donde se proponen la realización de obras que no fueron previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (#1; #4, #5, #6, #7, #8, #9, #10, #12, #16, #23, #28, #29 y #34).

Respuesta: De acuerdo a lo previsto en el artículo 2° de la Ley 17.520, modificada por la Ley N° 27.742 “Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos”, la Concesión podrá ser: i) A título oneroso; ii) Gratuita; iii) Subvencionada por el Estado.

En el Contrato de Concesión propuesto se plantea un sistema de Concesión gratuito (sin canon y sin subvención), donde la adjudicación recae en la oferta que sea considerada más conveniente para el interés público teniendo como base de adjudicación la menor tarifa ofertada y/o el menor plazo de concesión ofertado, en el supuesto de ofertarse la tarifa tope planteada.

La inclusión de nuevas obras adicionales a las previstas en el Contrato Preliminar, significará una mayor tarifa de peaje para el usuario, ya que esa mayor inversión debe recuperarse en el plazo de Concesión considerado.

Para que el valor de la tarifa de peaje resulte razonable para el usuario, las obras a incorporar en la Concesión deben ser aquellas que generen beneficios directos en los usuarios que abonan el peaje y cuyo costo, por la magnitud de la obra o por la cantidad de obra a ejecutar, no genere para el usuario un valor excesivo de la tarifa. Por este motivo, hay limitaciones en la cantidad de obra que se puede incorporar a la Concesión y en este proyecto, se ha dado prioridad a las obras necesarias para mejorar el estado actual de las calzadas y mantenerlas posteriormente en buenas condiciones de transitabilidad, como así también, se han previsto obras para reparar y

reconstruir distintos sectores de la infraestructura vial que se encuentran inhabilitados al tránsito o muy deteriorados.

Al margen de lo anteriormente dicho, se analizarán puntualmente las obras solicitadas a fin de ser incorporadas, en caso de corresponder, dentro de los Pliegos definitivos de Licitación.

A continuación, se listan algunas de Obras no previstas que fueron solicitadas en la Audiencia Pública, diferenciando las Obras de mejoras de la infraestructura actual y las Obras de nueva infraestructura:

Obras de Mejoras de la Infraestructura existente:

- “(...) obras obligatorias (...) en la traza actual de la Ruta Nacional N° 3 en toda la zona urbana, desde el cruce de la Ruta Nacional N° 3 y la Ruta 41 hasta Avenida de la Victoria (...) solicitamos que se intervenga a través de rotondas, de canalizaciones de tránsito, de iluminación de toda la traza, pavimentación de colectoras.” (San Miguel del Monte)
- “(...) se incorporen como obras obligatorias las obras para accesos a localidades, como son la localidad El Perdido y Aparicio, que podrían ser con dársenas de giro (...) [y] una buena señalización [para] la localidad de Faro y (...) Irene.” (Dorrego)
- “(...) construcción de alcantarilla en el canal paralelo a la Ruta 205 (...) la del acceso a la Escuela 29 (...)” (Saladillo)
- “(...) problemas en la iluminación urbana (...) colectoras que nunca se han ejecutado y un puente peatonal que une ambos sectores de la ruta a partir de una escuela, la 27.” (Azul)
- “(...) en las obras de rehabilitación se incorporen los proyectos hidráulicos con la compatibilidad de los planes hidráulicos que tiene la ciudad, para que la Ruta 205 no se comporte como un dique entre las dos partes de la ciudad que se separan.” (Saladillo)
- “(...) queremos que sea revisto el pliego, en cuanto a las nuevas obras obligatorias que debe realizar la concesión (...) creemos urgente la urbanización de la Ruta Nacional 226, con el análisis del traslado del trayecto actual.” (Tandil)

Obras de Nueva Infraestructura:

- “(...) respecto de la obra de la variante San Miguel del Monte (...) pedimos que sea obligatoria en los primeros años de concesión (...) en lo que tiene que ver con los accesos principales hacia nuestra ciudad (...) 2 más 2, iluminados.” (San Miguel del Monte)
- “(...) solicitamos (...) los cruces en la Ruta Provincial N° 20.” (San Miguel del Monte)
- “(...) la pavimentación en la avenida Coronel González, que va a ser el acceso a nuestro futuro campus educativo.” (San Miguel del Monte)
- “(...) la repavimentación del acceso a la localidad de Abbott (...) contemplaba la repavimentación en Sánchez e iluminación de todo el acceso.” (San Miguel del Monte)
- “(...) contemplen la elevación de todo el trayecto de la travesía urbana por la ciudad de Tandil, que son alrededor de 8400 metros; una propuesta de paso bajo nivel en determinados sectores, bajo nivel o sobre nivel, sobre todo el punto que tiene que ver con el principal acceso de la ciudad, que es en el eje de Espora-Actis.” (Tandil)
- “(...) si está previsto en las obras que se realicen luego como mejoramiento, en lo que denominamos ‘ruta segura’, hacer doble vía o autovía, fundamentalmente en el tramo frente a la entrada de la ciudad de Coronel Dorrego.” (Dorrego)
- “(...) pavimento de banquina (...) especialmente entre la Ruta 30 y Saladillo (...) [y en] el sector de La

Biznaga.” (Saladillo)

- “(...) distribuidores de rotondas de ingresos al acceso del carril (...) accesos que están proyectados desde el carril de Cazón, Avenida Roy y Avenida Sanguinetti.” (Saladillo)
- “(...) la travesía urbana en Las Flores no está concluida, no está terminada, falta la iluminación.” (Las Flores)
- “(...) la ejecución de las siguientes obras dentro de la planta urbana: el acceso de la Avenida Independencia (...) así como el acceso a la localidad de Rosas, que también es un cruce vivo muy inseguro.” (Las Flores)
- “(...) incluir, como obra prioritaria, la readecuación de la curva de El Despunte, Kilómetro 163 (...) una curva muy pronunciada, noventa grados prácticamente, que ha ocasionado muchos accidentes.” (Las Flores)
- “(...) la autovía que está inconclusa, el tramo entre el Kilómetro 190 y 193, donde está la intersección, el distribuidor (...) pido la conclusión de esa obra.” (Las Flores)
- “(...) la materialización de la autovía, que hoy no está tenida en cuenta en este tipo de concesión.” (Azul)
- “(...) la travesía urbana de Azul tiene obras pendientes, como los accesos a la circunvalación Mujica, el acceso hacia el polo industrial (...) e igualmente la Avenida Urioste.” (Azul)
- “(...) intervenga sobre los accesos a las localidades de Cacharí y Chillar (...) mejor iluminación y una condición de seguridad mejor.” (Azul)
- “(...) necesitamos que se incorporen obras (...) algunas obras pueden ser soterramiento, elevación, semaforización, corrimiento.” (Tandil)
- “(...) consideramos imprescindible la doble mano en la traza de la Ruta 3.”
- “(...) en la zona que va desde Cañuelas hasta Lobos (...) solicito a Vialidad que efectúe dársenas para retomar la ruta sin la necesidad de concretar los proyectos anteriores que hablaban de un distribuidor tipo diamante, porque lo único que harían es destrozarse el ingreso a un pueblo histórico.”
- “(...) lo mismo pido que hagan en El Taladro o en Zapiola, y en todos los pueblos que están buscando urbanizar.” (Cañuelas)
- “(...) ojalá todas las rutas nacionales y provinciales pudiesen ser autopistas (...) hacer todo lo necesario para la prevención.”
- “(...) entre el kilómetro 153 y el 163 hay cinco curvas (...) sinceramente, sabemos bien lo que complican las curvas y contracurvas innecesarias. Hacer un desvío y unir las en forma recta serán 10 kilómetros.” (Las Flores)
- “(...) mejorar también la curva del kilómetro 163 (...) cuando venís en el lado descendente, te vas para el lado ascendente, entonces te sacás.” (Las Flores)
- “(...) venimos a pedir que se incorpore la travesía urbana de la Ruta 226, que divide en dos a nuestra ciudad, al Plan de Obras Obligatorias del Decreto 97, con la nueva concesión.” (Tandil)
- Bahía Blanca: Solicitó obras viales en Ruta Nacional N°3- Km 645, construcción de rotonda en Cruce de Ruta Nacional N°3 y Ex Ruta Nacional N°3. (Bahía Blanca)

3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#5, #13, #18 y #20).

Respuesta: El Concesionario deberá elaborar, presentar para su convalidación y realizar un Manual de Contingencias, el cual deberá mínimamente:

- Establecer los lineamientos básicos para la adecuada atención de las contingencias que se pudieran producir en la RED FEDERAL DE CONCESIONES, categorizando las mismas según la gravedad de cada caso, y los procedimientos de respuesta.

- Establecer la diferencia entre procedimientos generales, que cubran aspectos comunes a todas las contingencias

de cierta gravedad; y procedimientos particulares, que establezcan con mayor detalle las acciones y responsabilidades que les corresponden a los diferentes actores frente a situaciones más puntuales.

- Mencionar los organismos involucrados y sus funciones; como así también la ubicación de las bases operativas de los mismos.

- Establecer las acciones preventivas que se aplicarán frente a cada posible contingencia.

- Determinar las responsabilidades del personal a cargo de la atención de las contingencias y el plan de capacitación permanente a implementarse.

En ese marco, a fin de implementar los referidos procesos, ante incidentes o accidentes que se produzcan en la zona de camino, la concesionaria deberá dar aviso a las fuerzas vivas, según las funciones naturales de cada una de ellas, para que las mismas realicen la intervención correspondiente.

La concesionaria en todos aquellos puntos que se consideren críticos en virtud de las cantidad y tipo de intervenciones en traza, podrá celebrar todos los contratos, convenios y/u órdenes de compra que garanticen una inmediata asistencia.

En relación a los reclamos puntuales, se transcriben algunos de los puntos expuestos en la Audiencia Pública:

- “(...) contemplar la prestación de los servicios de emergencia médica y de bomberos.”
- “(...) pido que ayuden también a los bomberos (...) ya que van a prestar su servicio.”
- “Las rutas están concesionadas y la seguridad vial tiene que hacer la prevención dentro de la concesión. Lo mismo pasa con las balanzas.”
- “(...) la propuesta es por qué en muchos lugares se utiliza la asistencia aeromédica, y acá no está contemplada.”
- “(...) en muchos lugares donde no hay iluminación o en días como hoy con mucha niebla, también es necesario un vehículo de seguridad vial para la llegada de los primeros respondientes –médicos, enfermeros, bomberos– para señalar el lugar. Esto puede evitar un gran siniestro donde se involucra a muchísimos vehículos.”

4.- Planteos en relación a los móviles de seguridad vial (#14, #15, #16, #18, #20 y #22).

Respuesta: La concesionaria deberá contar con los móviles de seguridad vial en los TRAMOS de autopistas de la RED FEDERAL DE CONCESIONES, los cuales deberán realizar recorridas periódicas del TRAMO a cargo y relevamientos de rutina. Intervendrán cuando se detecte la presencia de animales sueltos en la ruta dando aviso a las autoridades competentes y tomando los recaudos necesarios para la seguridad vial de los USUARIOS. Así también, intervendrá en todas aquellas tareas asignadas en el Manual de Contingencias.

En el resto de los tramos que no son autopistas, las intervenciones ante incidentes e incidentes estará a cargo de la Gendarmería Nacional, Policía o bomberos según el tipo de contingencia.

Los expositores plantearon las siguientes cuestiones sobre los móviles de seguridad vial:

- “(...) en el Tramo Sur hay ocho móviles de seguridad vial que están activos para 600 kilómetros de ruta (...) para el nuevo Tramo Sur, que van a ser 900 kilómetros de ruta (...) va a haber un solo móvil de seguridad vial.”

- “(...) se van a reducir en los tramos la cantidad de móviles de seguridad vial de ocho a uno y de cuatro a cero, como en la Ruta 226.”
- “(...) están sacando personas del peaje, achicando lo que serían los móviles de asistencia.”
- “(...) se está achicando la seguridad vial: pasamos de ocho móviles a uno. Mañana vamos a estar en Junín, y vemos también que en la Ruta 5, que es la ruta de la muerte, al igual que en la Ruta 3, se reducen de cinco móviles a uno, y así sucede en todo el país. Lo único en lo que se está pensando es en recaudar (...)”
- “(...) que sigamos haciendo prevención con los móviles de seguridad vial”.
- “Respecto de los móviles de seguridad vial, a partir de la detención de un vehículo en calzada, en banquina, mal parado o sin señalización, la rápida acción de un vehículo de seguridad vial puede evitar el siniestro.”
- “(...) las horas o el tiempo que se demora en acudir al siniestro en las urgencias viales es fundamental. Los primeros en recepcionar ese llamado y en llegar a donde ocurren estos siniestros son los operadores viales, los móviles de seguridad vial (...)”

5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#5, #7, #12, #13, #17, #18, #22 y #31).

Respuesta: En los documentos preliminares se prevé que el Concesionario, durante el primer año de Concesión, realice las Obras Iniciales de Puesta en Valor.

Las mismas, permitirán brindar a los usuarios de la RED FEDERAL DE CONCESIONES adecuadas condiciones de transitabilidad, mejorar la seguridad vial y el confort en el TRAMO.

Comprenden entre otras las siguientes obras y tareas:

- Bacheo superficial y profundo para evitar la existencia de baches abiertos en calzadas y colectoras.
- Sellado de grietas y fisuras
- Eliminación de hundimientos y desplazamientos de borde.
- Corrección exudaciones.
- Reparación de losas quebradas y hundidas.
- Corte de pastos y malezas.
- Perfilado de banquetas.
- Reparación de taludes
- Desembanque de desagües, alcantarillas y obras de arte mayores
- Limpieza de la zona de camino.
- Limpieza y reposición de señales camineras.
- Demarcación de la señalización horizontal.
- Reparación y reposición de barandas de defensas.
- Reparación y reposición de columnas de alumbrado.
- Reposición de lámparas y luminarias e instalaciones eléctricas.
- Reparación de semáforos.

En el Anexo I-a del Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares - Preliminar, se establecen con mayor detalle los ítems que componen las Obras Iniciales de Puesta en Valor, las obligaciones de avance de cada uno de estos ítems, como así también, el plazo máximo para finalizar la totalidad de la obra.

Los participantes en la Audiencia Pública, tanto presencial como virtual, realizaron diversos planteos en relación

al estado de la calzada, su conservación y mantenimiento. El objetivo de la Concesión será justamente el mantenimiento y rehabilitación de las calzadas.

Es por eso que los planteos son atendibles y considerados en los documentos propuestos. A modo de ejemplo se listan algunas de las intervenciones en relación a este punto:

- “(...) priorizar el mantenimiento integral y permanente de las calzadas, banquetas y zonas de préstamos.”
- “(...) el mayor incendio de pastizales, producto de la falta de mantenimiento (...) por los pastizales que hay en la banquina.”
- “(...) los baches están altos, falta iluminación, falta cartelería.”
- “(...) pedimos que se apure esto o, por lo menos, hagan un paliativo.”
- “Sabemos que los siniestros son por culpa de los tremendos baches que hoy tienen las rutas nacionales.”
- “(...) por una ruta que hoy está devastada por la falta de inversión por parte de Vialidad Nacional, sabiendo que los vecinos pagan peajes para que estas obras se realicen.”
- “(...) en la Ruta Olavarría-Bolívar 226, el estado es deplorable (...) es el camino hacia Olavarría, Ruta 3, Mar del Plata, en la zona de la costa.”

6.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#6, #16 y #18).

Respuesta: El CONCESIONARIO es el único responsable por el daño que pudieran ocasionar los vehículos con exceso de carga que no fueran debidamente controlados. Para ello podrá realizar el control de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de carga en los lugares que considere necesario dentro del TRAMO para verificar que el peso y las dimensiones de los mismos no excedan los admitidos en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, su Decreto Reglamentario N° 779/95 con las modificaciones introducidas por el Decreto N° 79/98, y las normas modificatorias, reglamentarias o complementarias.

El Concesionario podrá realizar el control de pesos por medio de balanzas estáticas, dinámicas y/o móviles. Sin lugar a duda el control de los Pesos y Dimensiones es una tarea fundamental para el cuidado de la calzada.

Se considera lógico que al ser el CONCESIONARIO el responsable por el daño de la calzada por los vehículos con exceso de carga, debe ser el mismo CONCESIONARIO quien administre el control de pesos y dimensiones.

Independientemente del control de pesos que realice el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE también está habilitado para realizar controles de carga con balanzas propias.

A continuación, se trasladan los puntos relacionados sobre el Control de Pesos y Dimensiones:

- “(...) ¿qué han considerado respecto del control de cargas, de lo que significa el transporte de tránsito pesado?, ¿quién va a controlarlo?, ¿cómo?”
- “(...) están sacando (...) balanzas para mantener el estado de las rutas (...) fundamental, más que nada con camiones que hoy transitan con toneladas.”
- “Las rutas están concesionadas y la seguridad vial tiene que hacer la prevención dentro de la concesión. Lo mismo pasa con las balanzas.”

7.- Ubicación de Estaciones de Peaje (#4, #5 y #35).

Respuesta: En relación a las estaciones se puede diferenciar entre las Estaciones Existentes, Estaciones a

Reinstalar (la cuales estuvieron en funcionamiento, pero en la actualidad no) y Estaciones nuevas.

Las dos primeras en los PLIEGOS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES se plantea su ubicación en las progresivas correspondientes. Mientras que para las Estaciones Nuevas se propuso una progresiva aproximada de ubicación. Asimismo, en caso de corresponder, el CONCESIONARIO podrá proponer modificaciones a las ubicaciones, con las limitaciones expuesta en el citado documento.

Durante la Audiencia Pública hubo planteos en relación a este punto, que serán analizados y en caso de ser necesario, se realizarán las modificaciones a las ubicaciones propuestas, puntualmente de los Peajes Dorrego (R3) y Saladillo (R205)

A continuación, se exponen alguno de los planteos:

- “(...) no modificar la situación actual de la cabina de peaje (...) si es necesario colocar en Saladillo alguna cabina de peaje, la pongamos en algún lugar que no perjudique a los habitantes propios de la localidad.”
- “(...) respecto del puesto de peaje de Coronel Dorrego que (...) estaría previsto ubicarlo en el Kilómetro 603 (...) mi propuesta es que sea llevado al Kilómetro 626, aproximadamente.”
- “Solicita correr el peaje de Ruta Nacional N°3- Km 603 al acceso de Pehuén-Co, como así el empalme de Ruta Nacional N°3 y Ex Ruta Nacional N°3. ya que en el km 603 estaría cerca de Cnel. Dorrego.”

8.- Consultas puntuales

Respuesta a intervenciones #8, #9 y #21: La consulta excede el objeto de la Audiencia Pública. La presentación de la OFERTA implica que el OFERENTE ha examinado los documentos de la licitación; recorrido todos los sectores que integran la RED FEDERAL DE CONCESIONES y recogido en el terreno y/o en el Procedimiento Transparente de Consulta y/o donde corresponda, la información necesaria sobre todos los elementos indispensables para formular su OFERTA.

#11 y #32

“(...) mi consulta tiene que ver con el mecanismo de solución de controversias.”

“(...) si para la confección de los pliegos y la documentación definitiva se tendrá en consideración las modificaciones introducidas a la Ley de Concesión de Obras Públicas por la Ley Bases.”

“(...) si se considera incluir una cláusula arbitral, teniendo en cuenta que de la documentación preliminar surge que las recomendaciones del panel técnico solamente podrán ser recurridas ante el fuero contencioso administrativo federal.”

“(...) mi inquietud (...) está referida a la previsión de los arreglos de los eventuales conflictos contractuales, donde se prevé un panel técnico, que termina brindando una sugerencia u opinión técnica a las partes, pero luego no se ve un proceso de arbitraje, sino que se va directo a la vía contenciosa judicial.”

“(...) creo que le saca poco jugo al tema del arreglo directo de las controversias, para acelerar y ser más atractiva inclusive la participación.”

Respuesta a intervenciones #11 y #32: En la elaboración de los pliegos propuesta se tuvo en consideración lo regido por la Ley N° 17.520 con su reciente modificación por medio de la Ley N° 27.742, y el decreto 713/2024.

#19

“(…) cuando se hace una concesión vial, se estipula una tarifa y esa tarifa tiene luego una actualización, pero como el gobierno nacional tiene pensado que luego los peajes se conviertan en peajes sin barreras, eso significa que los que van a pagar van a ser los que están registrados nada más y el resto que pase sin pagar.”

“(…) ¿va a haber un compromiso de Vialidad Nacional respecto de que, en una fecha concreta, habrá un sistema nacional de infracciones por evasión de peaje robusto, que permita que las concesionarias puedan hacer una estimación de sus ingresos reales, considerando que hay muchos clientes que no se registran en el TelePASE?”

Respuesta a intervención #19: En relación al mecanismo de ajuste las tarifas en el marco de las Concesiones se prevé la utilización de Índice del Costo de publicación pública por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

En relación a la implementación del Sistema *Free Flow* y la utilización del sistema TelePASE, se aclara que los documentos redactados se confeccionaron de conformidad a lo regulado por el Decreto N° 779/95 y su Decreto reglamentario N°196/2025.

Finalmente, se deja constancia que en cuanto a las intervenciones **#16, #17, #27 y #33**; las mismas tratan de apreciaciones de carácter personal que no requieren respuesta técnica alguna.

CONCLUSIÓN

La Audiencia Pública realizada tuvo por objeto permitir la participación de los usuarios y vecinos cumplimentando la normativa vigente, desarrollándose en tiempo y forma recibiendo una participación mayor a la esperada de acuerdo a cantidad de inscriptos. El desarrollo del espacio participativo en cuestión, independiente de su carácter no vinculante, resultó ser sumamente valioso para la elaboración de los Pliegos definitivos que conformaran la próxima Licitación Nacional e Internacional para la Red Federal de Concesiones (RFC) – Etapa II.

[1] Considerando el proceso de reorganización de organismos descentralizados orientado a la optimización de la estructura del Estado, por el cual el PODER EJECUTIVO NACIONAL procedió al dictado del Decreto N° 461/2025; se hace saber que el presente documento se emite en el marco de lo establecido por el artículo 36 del citado decreto, donde se establece que, hasta tanto se aprueben los actos administrativos que definan las nuevas estructuras organizativas y se operativice la reasignación de competencias prevista, los organismos alcanzados —incluida esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD— continuarán ejerciendo transitoriamente sus funciones y atribuciones.