



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

**Informe**

**Número:**

**Referencia:** AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS PAMPA – MEDITERRÁNEO Y PUNTANO –  
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 – TRAMOS PAMPA – MEDITERRÁNEO Y PUNTANO – 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 IV, VI(193), VIII y X, 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 RESOLUCION 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 Pampa”, “Tramo Mediterráneo” y “Tramo Puntano”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

<b>TRAMO PAMPA</b>					
<b>RN</b>	<b>PK INICIAL</b>	<b>PK FINAL</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>LONG (KM)</b>
5	65(*)	73	Luján (Buenos Aires) - Mojón kilométrico 65,00	Luján (Buenos Aires) - Mojón kilométrico 73,00	8
5	68(**)	606,65	Empalme Acceso Oeste - Eje Calle Pascual Simone – Luján (Buenos Aires) (aprox. Km 68,00)	Empalme RN N° 35 - (A. Circunvalación)- Santa Rosa (La Pampa)	538,65
<b>LONGITUD TOTAL TRAMO PAMPA: 546,65 KM.</b>					
<b>TRAMO MEDITERRÁNEO</b>					
<b>RN</b>	<b>PK INICIAL</b>	<b>PK FINAL</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>LONG (KM)</b>
7	63,2	653,94	Empalme Acceso Oeste (Luján) - Km 63,20	Límite Córdoba/San Luis	590,74

35	627,97	709,55	Empalme RN N° 7- Vicuña Mackenna (Córdoba)	Empalme RN N° 8- Santa Catalina (Córdoba)	81,58
<b>LONGITUD TOTAL TRAMO MEDITERRÁNEO: 672,32 KM.</b>					
<b>TRAMO PUNTANO</b>					
<b>RN</b>	<b>PK INICIAL</b>	<b>PK FINAL</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>LONG (KM)</b>
193	3,6	35,65	Empalme RN N° 9 Zárate (Buenos Aires)	Empalme RN N° 8 Solís (Buenos Aires)	32,05
8	56,99	722,95	Pilar (Buenos Aires) - Km 56,99	Empalme RN N° 7 - Villa Mercedes (San Luís)	665,96
36	595,73	606,3	Empalme RN N° 8 - Río Cuarto (Córdoba)	Empalme RN N° A-005 - Río Cuarto (Córdoba)	10,57
A-005	0	11,42	Empalme RN N° 8 - Río Cuarto (Córdoba)	Empalme RN N° 36 - Río Cuarto (Córdoba)	11,42
<b>LONGITUD TOTAL TRAMO PUNTANO: 720,00 KM.</b>					

La Audiencia Pública que nos ocupa habilitó 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, y en UN (1) diario de las localidades comprendidas en el “TRAMO PAMPA”, el “TRAMO MEDITERRÁNEO” y el “TRAMO PUNTANO”. Sumado a ello, se remitieron Comunicados de prensa a los medios nacionales y locales pertinentes y 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 o 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 forma física en la sede de la DIRECCION 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 donde se celebró la audiencia (Complejo Deportivo Municipal General San Martín ubicado en RN7), Junín, Provincia de Buenos Aires fue elegido de acuerdo a las circunstancias del caso y el interés público comprometido; resultando ser los que se detallan a continuación para los cuales también se tuvo en cuenta la accesibilidad, conectividad – para aquellos participantes que expresaron participar virtualmente – y comodidades como sanitarios y provisión de agua potable. A saber:

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, 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.

#### AUDIENCIA PÚBLICA DEL DÍA 12 DE JUNIO DE 2025. LOCALIDAD DE JUNÍN – BUENOS AIRES

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-62530029-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-2025-74830826-APN-DNV#MEC) la Audiencia en trato tuvo inicio a las 10:10 a.m. tomando la palabra el Presidente de la Audiencia, quien manifestó el objeto, modalidad y tiempos de la Audiencia Pública, la cual se desarrolló 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 NUEVE (159) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales DIEZ (10) 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-2025-73011147-APN-DNV#MEC) y videograbada y que se designó como Secretario de la Audiencia Pública al Lic. Gonzalo Oderda, Asesor de Vialidad Nacional.

Posteriormente, hicieron uso de la palabra en su carácter de Expositores Técnicos de la Audiencia Pública los Ing. Pablo León, Asesor de Vialidad Nacional, y Diego Monetti, Supervisor Técnico de Vialidad Nacional; quienes realizaron una presentación integral del Proyecto (IF-2025-73605479-APN-DNV#MEC) Luego de ello, hicieron uso de la palabra TREINTA Y TRES (33) participantes de la Audiencia Pública, a los cuales el Presidente de la Audiencia recordó que podrían realizar una intervención oral de CINCO (5) minutos y que, todo lo expuesto, sería 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 CIENTO CINCO (105) participantes presenciales (IF-2025-74828811-APN-DNV#MEC) y SETENTA Y SIETE (77) participantes virtuales. Dando un total de CIENTO OCHENTA Y DOS (182) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-74830826-APN-DNV#MEC.

A las 13:37. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

#### CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA II - TRAMOS PAMPA, MEDITERRÁNEO Y PUNTANO

**El TRAMO PAMPA.,** estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 5, entre el Km. 65 (Luján, provincia de Buenos Aires) y el Km. 73 (Empalme R.P N° 65 -Bolívar, provincia de Buenos Aires).
- Ruta Nacional N° 5, entre el Km. 68 (Empalme Acceso Oeste - Eje Calle Pascual Simone – Luján, provincia de Buenos Aires) y el Km. 606,65 (Empalme RN N° 35 - Realicó, provincia de La Pampa).

El tramo Pampa conformado por la Ruta Nacional N° 5 que se extiende desde Luján, en la provincia de Buenos Aires, hasta Realicó, en La Pampa, constituye un corredor estratégico de integración interprovincial, clave para el desarrollo económico, logístico y social del centro del país. Esta vía articula de manera directa el área metropolitana con vastas regiones agrícolas y ganaderas de alta productividad, funcionando como una autopista de circulación permanente de bienes, insumos y personas. A lo largo de su recorrido, la RN 5 conecta ciudades intermedias de gran dinamismo como Mercedes, Chivilcoy, 9 de Julio y Santa Rosa, actuando como columna vertebral del eje centro-oeste bonaerense y pampeano. Su prolongación hasta Realicó permite además una conexión eficiente con rutas nacionales transversales como la RN 35, potenciando el vínculo entre el sur de Córdoba, el norte de La Pampa y el oeste bonaerense. Como corredor federal, la RN 5 es esencial no solo para el abastecimiento y la logística regional, sino también para fortalecer el arraigo y la equidad territorial en zonas alejadas de los grandes centros urbanos.

La longitud total del tramo es de 546,65 km.

**El TRAMO MEDITERRÁNEO.**, estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 7, entre el Km. 63,20 (Empalme Acceso Oeste (Luján), provincia de Buenos Aires) y el Km. 653,94 (Limite interprovincial entre Córdoba y San Luis).
- Ruta Nacional N° 35, entre el Km. 627,97 (Empalme RN N° 7- Vicuña Mackenna, provincia de Córdoba) y el Km. 709,55 (Empalme RN N° 8- Santa Catalina, provincia de Córdoba).

El Tramo mediterráneo es un conjunto vial conformado por la Ruta Nacional N° 7, desde Luján hasta el límite entre Córdoba y San Luis, y la Ruta Nacional N° 35, desde Vicuña Mackenna hasta Santa Catalina en el sur cordobés, constituye un corredor estratégico de escala nacional e internacional, clave para la articulación productiva, logística y territorial del centro del país. La RN 7 funciona como eje principal del Corredor Bioceánico Central, conectando el Área Metropolitana de Buenos Aires con los pasos fronterizos hacia Chile y permitiendo el tránsito fluido de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico, al tiempo que articula importantes ciudades intermedias y zonas agroindustriales de alta productividad. En tanto, la RN 35 cumple un rol complementario como vía longitudinal que refuerza la conectividad del suroeste cordobés, integrando localidades rurales y centros de acopio con los grandes corredores nacionales y ofreciendo una alternativa logística clave para el transporte de cargas. En conjunto, ambas rutas consolidan una red vital para la competitividad regional, el desarrollo territorial equilibrado y la inserción de la Argentina en los flujos comerciales internacionales.

La longitud total del tramo es de 672,32 km.

El **TRAMO PUNTANO**, estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 8, entre el Km. 56,99 (Pilar, provincia de Buenos Aires) y el Km. 722,95 (Empalme RN N° 7 - Villa Mercedes, provincia de San Luis).
- Ruta Nacional N° 36, entre el Km. 595,73 (Empalme RN N° 8 - Río Cuarto, provincia de Córdoba) y el Km. 606,30 (Empalme RN N° A-005 - Río Cuarto, provincia de Córdoba).
- Ruta Nacional N° A-005, entre el Km. 00 (Empalme RN N° 8 - Río Cuarto, provincia de Córdoba) y el Km. 11,42 (Empalme RN N° 36 - Río Cuarto, provincia de Córdoba).
- Ruta Nacional N° 193, entre el Km. 3,60 (Empalme RN N° 9 – Zárate, provincia de Buenos Aires) y el Km. 35,65 (Empalme RN N° 8 – Solís, provincia de Buenos Aires).

El Tramo Puntano está conformado por la Ruta Nacional N° 8 desde Pilar (Buenos Aires) hasta Villa Mercedes (San Luis), junto con la RN 193 entre Zárate y Solís, la RN 36 en su paso por la ciudad de Río Cuarto, y el tramo de la A-005 entre el km 0 y el 12, constituye una red estratégica para la integración del norte bonaerense, el sur de Santa Fé y Córdoba y el noreste de San Luis. La RN 8 cumple una función central como eje transversal que vincula el Área Metropolitana de Buenos Aires con importantes regiones agroindustriales del centro del país, atravesando centros urbanos y zonas de alta productividad como Pergamino, Venado Tuerto, Río Cuarto y Villa Mercedes. Por su parte, la RN 193 actúa como acceso complementario clave desde el eje Zárate–Campana, permitiendo una conexión directa con la RN 8 y facilitando el ingreso de cargas desde el complejo portuario del Paraná. En Córdoba, la RN 36 refuerza el carácter urbano y logístico del nodo Río Cuarto, permitiendo el enlace eficiente con la RN 8 y mejorando la movilidad local e interregional. A su vez, la A-005 actúa como un distribuidor fundamental entre las RN 8 y 36, articulando los flujos de tránsito y garantizando la conectividad con las rutas nacionales circundantes. En conjunto, este sistema vial potencia la integración de regiones productivas clave, mejora el acceso a mercados, fortalece el transporte de cargas y consolida un corredor esencial para el desarrollo económico y territorial del centro del país.

La longitud total del tramo es de 720 km.

En líneas generales, las principales características de los tramos más arriba descriptos 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.

## 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 (#6, #12, #15, #17, #18, #19, #22, #23, #25, #26, #27, #28, #29, #31 y #32).**

**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.

Los temas expuestos que no tuvieron relación directa con el objeto de la Audiencia Pública fueron diversos, se enumeran algunos de ellos:

- “(...) el distribuidor sobre el cruce de la Ruta Nacional 8 y la Ruta Provincial 31 (...) Google Maps indica ir por ahí, y te baja del asfalto a la tierra.”
- “(...) solicitamos el traspaso de rutas nacionales a la provincia de La Pampa (...) 600 kilómetros de rutas nacionales de los 1.479 que tenemos en la provincia de La Pampa (...) estratégicamente (...) necesarios para garantizar (...) la transitabilidad de norte a sur y de este a oeste.”
- “(...) quería saber qué pasa con todos los impuestos que se nos cobran para el mantenimiento de las rutas (...) si eso va a estar destinado a la construcción, que es la que tanto pedimos.”
- “(...) son parte responsable de que 500 familias se quedarán en la calle con 30 años de trabajo (...) hagan algo para que no haya menor cantidad de fuentes de trabajo, sino todo lo contrario: tiene que haber más

fuentes de trabajo con un proyecto bien hecho y marcado.”

- “(...) no tenemos otra vía (...) no tenemos más rutas nacionales (...) no tenemos ferrocarril.”
- " No podemos aguantar más. Hace 60 años está la Ruta 5. ¿Veinte años más tenemos que estar esperando?"
- “(...) queremos la incorporación de una cláusula en los pliegos (...) de continuidad laboral de todos los trabajadores y trabajadoras.”
- “(...) que, por favor, haya una armonización entre los entes técnicos y, sobre todo, con cotas de altura, con cotas técnicas, con situaciones que tienen que ver con las provincias y la Nación, que no se ponen de acuerdo en temas técnicos.”
- Estamos dispuestos a sentarnos en una mesa de trabajo y, en un mano a mano, contarles las necesidades que tenemos los usuarios y todos los vecinos de los tramos Pampa, Mediterráneo y Puntano"
- "Entonces, el primer punto es que contemplen dentro de las obras –que en términos de ingeniería y en términos económicos son obras muy pequeñas– la necesidad de darle continuidad a las rutas alternativas que están en la vera de lo que va a ser la autopista.
- “(...) no compartimos el método de financiamiento vial que se está imponiendo (...) un falso peaje o impuesto al tránsito (...) proponemos un sistema denominado ‘peaje en la sombra’.”
- “(...) el dinero está (...) es el impuesto a los combustibles (...) con eso, se podrían hacer autovías, autopistas, libres de peaje, mejorar las economías regionales, generar menos accidentes y siniestros viales, bajar el costo del transporte, desarrollar el turismo.”
- “(...) analicen este tema, implementen un proyecto vial en serio, libre de peaje con reasignación de los fondos viales (...) tengan en cuenta el proyecto del fallecido doctor Laura, el proyecto de autopistas.”
- “(...) las rutas que se van a concesionar ya están concesionadas [a Corredores Viales] (...) ¿a dónde está yendo a parar ese costo del peaje?"
- “(...) los vecinos de Mercedes habíamos tenido un acuerdo con Vialidad Nacional desde el 2004 al 2017, justamente, por no tener ni camino alternativo ni colectoras.”
- “(...) es un falso peaje (...) anticonstitucional porque el artículo 14 de nuestra Constitución dice que nosotros podemos entrar salir, permanecer y mudarnos en residencia dentro de la Argentina (...) artículo 10 que se refiere a la libre circulación de las mercaderías.”
- “(...) por qué no hicieron mantenimiento por un año con los 2.000 millones de dólares que se cobran con el impuesto a los combustibles (...) ¿a dónde va esa plata?"
- “(...) yo les propongo que controlen los usuarios y que haya un ente donde puedan participar los usuarios.”
- “(...) padecemos la injusticia de tener el peaje de Larena (...) no podemos desarrollar nuestras actividades cotidianas porque estamos obligados a abonar ida y vuelta.”
- “(...) reiterar la importancia de la Ruta 5, la cual conecta al centro del país, el sistema productivo y el desarrollo regional (...) sin las obras correspondientes, se va deteriorando su trazado y poniendo en riesgo la vida de quienes circulan por ella.”
- “(...) los invito a que hagan [audiencias públicas] en las rutas nacionales que atraviesan la provincia de Santa Fe, porque el estado actual es realmente calamitoso y deplorable.”
- “(...) ustedes hablan de un sistema autosustentable, donde el Estado no va a participar. ¿Qué va a pasar entonces con este impuesto al combustible nacional (...)?"

## **2.- Consultas donde se proponen la realización de obras que no fueron previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (# 1, #2, #3, #4, #5, #6, #7, #8, #9, #10, #12, #16, #27 y #34)**

**Respuesta:** De acuerdo a lo previsto en el artículo 2º 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.

Las intervenciones fueron en relación a las Obras solicitadas se pueden diferenciar entre Obras de mejoras y Obras nuevas, a continuación, se listan algunas de las exposiciones:

Obras de Mejoras de la Infraestructura existente:

- “(...) construcción de una rotonda de acceso en el kilómetro 443 (...) [que] facilite la circulación de la zona productiva, los barrios periféricos y el parque industrial (...) proyecto [que] está realizado y en condiciones de ser ejecutado.” (Trenque Lauquen)
- “(...) construcción de una rotonda en el kilómetro 446 (...) intersección de la ruta con la circunvalación local (...) proyecto que está aprobado técnicamente en el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, quedando en el nivel 5 del TAD.” (Trenque Lauquen)
- “(...) el proyecto de la rotonda que cruza la Ruta Nacional 7 con la Ruta Provincial 10 (...) proyecto está ingresado. Tiene número de SIPER.” “(...) es de extrema necesidad (...) el mantenimiento y las rotondas en estos cruces de rutas provinciales con rutas nacionales.” (General Levalle)
- “(...) el acceso a la localidad de Saforcada, que tiene una larga data y ha originado algunos accidentes.” (Saforcada)
- “(...) un sector potencialmente industrial, sobre la Ruta 7, a la altura del Kilómetro 263 (...) agregar una dársena de desaceleración y de espera, con la iluminación correspondiente.” (Junín)

Obras de Nueva Infraestructura:

- “(...) la travesía urbana (...) había un proyecto de travesía urbana que no lo vi contemplado hoy en la presentación.” (Junín)
- “(...) los distribuidores para cruzar en la Ruta 65 (...) el cruce con este camino (...) acceso a la circunvalación (...) habría un tercer cruce también dentro de la planificación (...) sería muy importante que estén incluidos como obras obligatorias.” (Junín)
- (...) se encuentran inconclusas las siguientes obras: el distribuidor que cruza la Ruta Nacional 8 con la Ruta Provincial 41 (...) le falta un puente y es un diamante al cual le faltan tres rulos adentro de ese diamante.”

(San Antonio de Areco)

- “(...) un denominado acceso sur que cruza la Autovía N° 8 con el anterior tramo de la Ruta Nacional N° 8, que apenas se inició y jamás pudo avanzar.” (San Antonio de Areco)
- “(...) sería bueno (...) avanzar con lo que es la autovía (...) en todo el tramo de la Ruta Nacional N° 7.” (Laboulaye)
- -“(...) se hagan obras de mantenimiento (...) pero nosotros, como vecinos de las localidades que están sobre la Ruta 5, lo que esperamos hace muchos años es que se hagan obras (...) para que se convierta en autovía.”
- “(...) concretar las obras para convertir en autovía a todo el tramo de la Ruta 5, ya sea por una concesión única o concesiones parciales o con inversiones privadas.”
- “(...) le solicitábamos al gobierno nacional la finalización de la variante Chacabuco (...) obra que ha avanzado en más de un 90 por ciento (...) junto con (...) la continuidad de la obra en el tramo Chacabuco-Carmen de Areco.” (Chacabuco)
- “(...) consultar (...) si se contempla en estas concesiones estas obras (...) la variante Chacabuco (...) y el tramo de Chacabuco-Carmen de Areco.” (Chacabuco)
- “(...) una variante en la cercanía a la llegada a Santa Rosa, para comunicar con otra ruta nacional, que es la Ruta 35.” (La Pampa)
- “(...) terminen, en el caso de la Ruta 7, en Junín (...) la variante Chacabuco, Chacabuco–Carmen de Areco, la travesía urbana en Junín.” (Junín)
- “(...) transformación de la Ruta Nacional 5 en autovía, en todos los tramos pendientes, con prioridad para aquellos de alta circulación y siniestralidad.”
- “(...) solicitando (...) la autopista, o la autovía, o como se denomine (...) [y] por la paralización de la obra.”
- “(...) en las obras obligatorias de estos primeros cinco años (...) que esté el tema de la ruta segura, por lo menos.” (La Pampa)
- “(...) me preocupa el tema de las obras. Ustedes hacían referencia a obras obligatorias y vemos la ausencia de la variante de Mercedes, que son aproximadamente seis kilómetros, aunque ya se realizó el proyecto ejecutivo, donde participé, entre otros, el Colegio de Ingenieros de la Ciudad de Mercedes. Hubo una muy buena interacción con Vialidad Nacional. Para nosotros, eso representa una obra necesaria y no escuchamos, por parte de quienes expusieron sobre el pliego, que dentro de las obras obligatorias se encuentre esta, que para nosotros es una necesidad.” (Mercedes)
- “Obras Inconclusas: quedó paralizada la proyectada construcción de los más de 6 kilómetros que unen esa doble mano entre la intersección de rutas 5 y 41 y hasta el acceso Manuel San Martín (ex acceso Sur) en el partido de Mercedes” (Mercedes)

### **3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#3, #5, #14, #20, #27, #33 y #34).**

**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.

Sobre esta temática, los participantes de la Audiencia Pública emitieron su opinión, a modo de ejemplo reproducen algunas intervenciones:

- “(...) había un aporte hacia las sociedades de bomberos y también a los servicios de asistencia médica (...) sería bueno contemplarlo.”
- “(...) incluir a los bomberos voluntarios en la parte de los contratos, sabiendo el rol preponderante que tienen en la asistencia de los siniestros viales.”
- “(...) las grúas no están en el pliego.”
- “(...) no contempla presencia activa de móviles, ni atención médica efectiva, ni operatividad de las grúas, ni controles sistemáticos de pesos.”
- “(...) los servicios de emergencia (...) convenios con bomberos voluntarios o el hospital provincial Blas Dubarry, para asistir en los accidentes y emergencias.”
- “(...) no se había considerado (...) la actividad de bomberos dentro de los trazados de la ruta (...) en convenios anteriores (...) se había convocado a Bomberos Voluntarios para realizar convenios y, de esta manera, podíamos prestar el servicio a todo el trazado de la ruta.”
- “Servicios de Emergencia: se contemple la reanudación de estos convenios, en virtud que las concesionarias estarían obligadas a brindar esas respuestas que siempre son derivadas a los servidores públicos o al centro de salud zonal”

#### **4. Planteos en relación a los móviles de seguridad vial (#14 y #20).**

**Respuesta:** La concesionaria deberá contar con los móviles de seguridad vial en los TRAMOS que corresponde a tramos de autopistas de la RED FEDERAL DE CONCESIONES, en las cuales 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.

Estas son las intervenciones donde se hizo alusión a los móviles de seguridad vial:

- “(...) en casi 2000 kilómetros de ruta, apenas catorce móviles activos tenemos en la actualidad (...) con esta nueva licitación, nos lo reducen a tres.”
- “(...) en la Ruta 7 tenemos cinco móviles de seguridad vial, de los cuales, en el prepliego, va a quedar

solamente un móvil de seguridad vial para todo el tramo (...) lo mismo pasa en la Ruta 5 y en la Ruta 8.”

### **5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#1, #2, #7, #11, #16, #27 y #33)**

**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 banquetas 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 conservación, mantenimiento y rehabilitación de la misma.

A continuación, se enumeran algunas de los cuestionamientos realizados sobre el tema en cuestión:

- “(...) a las colectoras (...) están desastrosas (...) asfaltar esas colectoras y conectarlas con la ruta y con la ciudad.”
- “(...) la cinta asfáltica en el tramo Exaltación de la Cruz-Capitán Sarmiento (...) tiene pozos, ondulaciones y descalce de banquetas por falta de mantenimiento.”
- “(...) falta de corte de pasto con regularidad y de mantenimiento de banquetas, tanto en la Autovía 8 como en la ex Ruta Nacional N° 8 (...) solicitamos a Vialidad que nos anexe a San Antonio de Areco ese tramo.”
- “(...) insuficiente señalización horizontal y vertical, y lumínica demarcando la dirección de circulación de

la ex Ruta Nacional N° 8 en el kilómetro 114 y la intersección con la Ruta Provincial 41.”

- “(...) nulo mantenimiento de la colectora de la ex Ruta Nacional N° 8 en toda su extensión (...) hoy está completamente deshabilitada.”
- “(...) el mantenimiento de las colectoras, tanto para el pase de la producción como para el pase de los vecinos que viven en el campo (...) incluso los chicos que van a nuestras escuelas rurales, sobre todo, a través de los accesos a la ruta.”
- “(...) mantenimiento de banquinas, el mantenimiento de rutas, bacheo, iluminación, rutas seguras (...)”
- “(...) la Ruta 5 (...) requiere un poco más de trabajo en la propuesta.”
- “También hacemos extensivo –como escuché a otros intendentes–, la preocupación por la falta de mantenimiento, tanto en el corte de pasto, luces y bacheo.”
- “(...) pedimos a la brevedad posible la repavimentación del trazado de la Ruta 8 y, sobre todo, el asfaltado de las banquinas.”
- “Nuestra problemática son las colectoras, que no son transitables (...)”

#### **6.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#12, #14 y #21).**

**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 realizarlo por medio de balanzas estáticas, dinámicas y/o móviles el control de pesos y dimensiones. Sin lugar a duda el control de los Pesos y Dimensiones es una tarea fundamente 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 adminístrate 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.

Finalmente, se exponen los puntos planteados en la Audiencia Pública:

- “(...) qué pasa con las balanzas de Vialidad? (...) están todas fuera de servicio.”
- “(...) se mencionan nuevas balanzas, pero queda a voluntad de la concesionaria (...) tiene 60 días la concesionaria para aceptar o no las nuevas balanzas.”
- “Tampoco se establece una estructura seria de grúas ni de control de balanzas. Las empresas deben responder por estos servicios esenciales. Tercerizar significa abandonar. Significa dejar a los usuarios tirados durante horas. Significa obligar a los municipios –ya desbordados– a hacerse cargo sin recursos. Es ineficiencia. Es injusticia. Es negligencia institucional.”

#### **7.- Cuestión en relación a la ubicación de peajes (#8, #30 y #31).**

**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 Larena (R8), Olivera (R5) y Trenque Lauquen (R5), estas modificaciones podrán tener incidencia en el resto de las estaciones de peaje propuestas.

Adicionalmente, y en forma presencial se nos hizo saber de la problemática del peaje propuesto de Hughes (R8) por los movimientos de los trabajadores del “Frigorífico Hughes” ubicado entre dicha localidad y Wheelwright.

A continuación, se exponen algunos de los planteos:

- “(...) la ilegalidad de ese peaje [Larena, Ruta 8, km 66] que nos hace una barrera no solamente física (...) sino también económica para todos los vecinos de la zona.” (Peaje Larena, RN N° 8)
- “(...) no se ha incluido en el nuevo pliego la finalización de las obras de colectora que estaban previstas (...) Vialidad Nacional las hizo en el año 2019. Solamente faltaban algunos tramos de unión y no se concretó, no se terminó.” (Peaje Larena, RN N° 8)
- “(...) queremos que, como ciudadanos, podamos transitar libremente por los caminos de la Argentina y cuando digo ‘libre’ digo ‘gratis’, que es nuestro derecho constitucional.” (Peaje Larena, RN N° 8)
- “(...) los vecinos de Mercedes habíamos tenido un acuerdo con Vialidad Nacional desde el 2004 al 2017, justamente, por no tener ni camino alternativo ni colectora.” (Peaje Olivera, RN N° 5)
- “(...) es un falso peaje (...) anticonstitucional porque el artículo 14 de nuestra Constitución dice que nosotros podemos entrar salir, permanecer y mudarnos en residencia dentro de la Argentina (...) artículo 10 que se refiere a la libre circulación de las mercaderías.” (Peaje Olivera, RN N° 5).
- “Solicitamos que el peaje [en el kilómetro 429] se reubique entre Beruti y Juan José Paso, límite con el partido de Pehuajó, o en su defecto, un libre paso para los habitantes de Beruti, para lograr que se respete la identidad unificada del distrito de Trenque Lauquen.” (Peaje Trenque Lauquen, RN N° 5)

## **8.- Consultas puntuales.**

**Respuesta a exposiciones #8 y #24:** 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.

**Respuesta a exposición #13:** Lo planteado responde a cuestión propia a los oferentes.

**Respuesta a exposiciones #16 y #30:** Se trata 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.