



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

**Informe**

**Número:**

**Referencia:** AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS PORTUARIO SUR Y PORTUARIO NORTE–  
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 PORTUARIO SUR Y PORTUARIO NORTE – 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 II y VI, 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 una 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 del Proyecto “Red Federal de Concesiones- Etapa II”, para los denominados “Tramo Portuario Sur” y “Tramo Portuario Norte”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

<b>TRAMO PORTUARIO SUR</b>					
<b>RN</b>	<b>PK INICIAL</b>	<b>PK FINAL</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>LONG (KM)</b>
9	72,9	237,09	Emp. RP ex RN A024 - Salida a Puerto de Campana (Buenos Aires)	Límite Buenos Aires /Santa Fe	164,19
188	6,69	479,25	Empalme RN N° 9 - San Nicolás (Buenos Aires)	Empalme RN N° 35 - Realicó (La Pampa)	472,56
<b>LONGITUD TOTAL TRAMO PORTUARIO SUR: 636,75 KM.</b>					
<b>TRAMO PORTUARIO NORTE</b>					
<b>RN</b>	<b>PK INICIAL</b>	<b>PK FINAL</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>LONG (KM)</b>
9	237,09	287,42	Limite Buenos Aires /Santa Fe	Empalme RN N° A-008 – Rosario (Santa Fe)	50,33
33	320,55	768,5	Empalme RN N° 5 - Trenque Lauquen (Buenos Aires)	Empalme RN N° A012 - Rosario (Santa Fe)	447,95

A-008	0	29,76	R. Paraná - B° La Florida - Bv. Estomba, Rosario (Santa Fe)	Cruce Avda. Belgrano, Rosario (Santa Fe)	29,76
<b>LONGITUD TOTAL TRAMO PORTUARIO NORTE: 528,04 KM.</b>					

La Audiencia Pública que nos ocupan 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 PORTUARIO SUR” y el “TRAMO PORTUARIO NORTE”. 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 forme 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 (Auditorio Municipal Rafael de Aguiar calle Maipú 22, B2900 San Nicolás de Los Arroyos, 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:

Por último, 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 DIA 13 DE JUNIO DE 2025. LOCALIDAD DE SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS – BUENOS AIRES

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-62534262-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. Gustavo Héctor De la Encina, Supervisor Técnico de Vialidad Nacional

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-74831481-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 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 TREINTA Y OCHO (138) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales OCHO (8) 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-2025-73011322-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 al Ing. Gustavo De La Encina, Supervisor Técnico de Vialidad Nacional; quienes realizaron una presentación integral del Proyecto (IF-2025-73605624-APN-DNV#MEC).

Luego de ello, hicieron uso de la palabra VENTISÉIS (26) 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 OCHENTA (80) participantes presenciales y CINCUENTA Y SIETE (57) participantes virtuales. Dando un total de CIENTO TREINTA Y SIETE (137) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-74831481-APN-DNV#MEC.

A las 12:47. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

## CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA II - TRAMOS PORTUARIO SUR Y PORTUARIO NORTE

El **TRAMO PORTUARIO SUR.**, estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 9, entre el Km. 72,90 (Emp. RP ex RN A024 - Salida a Puerto de Campana, provincia de Buenos Aires) y el Km. 237,09 (Límite provincia de Santa Fe y Buenos Aires).
- Ruta Nacional N° 188, entre el Km. 6,69 (Empalme RN N° 9 - San Nicolás, provincia de Buenos Aires) y el Km. 479,25 (Empalme RN N° 35 - Santa Rosa, provincia de La Pampa).

El Tramo Portuario Sur (6) conformado por la Ruta Nacional N° 9, en su tramo entre Campana y San Nicolás, y la Ruta Nacional N° 188, desde San Nicolás hasta Realicó en La Pampa, constituye una vía estratégica para la conectividad transversal y longitudinal del país, integrando el corredor industrial del norte bonaerense con las economías regionales del centro-oeste argentino. La RN 9, en ese tramo, cumple un rol clave dentro del sistema logístico nacional, al vincular importantes polos industriales, portuarios y urbanos como Campana, Zárate, Ramallo y San Nicolás, funcionando como una autopista de alto tránsito tanto para el transporte de cargas como de pasajeros. Desde allí, la RN 188 actúa como eje transversal que conecta las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, y La Pampa, atravesando zonas productivas de alta relevancia agrícola y ganadera como Pergamino, General Pinto, Lincoln General Villegas y Realicó. Esta ruta permite articular la producción del centro del país con los corredores bioceánicos, facilitando el acceso a mercados nacionales e internacionales. En conjunto, ambas rutas conforman un corredor multimodal de gran valor estratégico para la infraestructura logística argentina, potenciando la competitividad territorial, la integración federal y el desarrollo económico sustentable de vastas regiones del interior.

La longitud total del tramo es de 636,75 km

El **TRAMO PORTUARIO NORTE.**, estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 9, entre el Km. 237,09 (Límite provincia de Santa Fe y Buenos Aires) y el Km. 287,42 (Empalme RN N° A-008 – Rosario, provincia de Santa Fe).
- Ruta Nacional N° 33, entre el Km. 320,55 (Empalme RN N° 5 – Trenque Lauquen, provincia de Buenos Aires) y el Km. 768,50 (Empalme RN N° A012 - Rosario, provincia de Santa Fé).
- Ruta Nacional N° A-008, entre el Km. 0 (R. Paraná - B° La Florida - Bv. Estomba, Rosario, provincia de Santa Fé) y el Km. 29,76 (Cruce Avda. Belgrano, Rosario, provincia de Santa Fé).

El Tramo Portuario Norte (7) integrado por la Ruta Nacional N° 9 desde San Nicolás hasta Rosario, la Ruta Nacional N° 33 desde Trenque Lauquen hasta Rosario, y la Avenida de Circunvalación A-008, constituye una infraestructura clave para la conectividad logística, productiva y urbana del centro del país, con epicentro en uno de los principales nodos portuarios e industriales de la Argentina. La RN 9, en su tramo final hacia Rosario, actúa como un corredor de alta capacidad que canaliza el tránsito proveniente del norte bonaerense y del Área Metropolitana de Buenos Aires, alimentando el hinterland de los puertos del Gran Rosario. Por su parte, la RN 33 funciona como eje transversal que conecta vastas zonas agroindustriales del oeste bonaerense —como

Trenque Lauquen, General Villegas y Rufino— con la ciudad de Rosario, facilitando la salida de la producción agrícola hacia los mercados internacionales. La Circunvalación A-008, en tanto, permite distribuir de forma eficiente los flujos de tránsito pesado alrededor del casco urbano de Rosario, conectando las principales rutas

nacionales y optimizando el acceso a los puertos sobre el río Paraná. En conjunto, este sistema vial conforma un corredor logístico de escala continental, indispensable para la exportación de commodities, la movilidad interprovincial, y la competitividad del sistema agroexportador argentino.

La longitud total del tramo es de 528,04 km

En líneas generales, las principales características de los tramos 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; #7; #8; #13; #14; #18; #19; #21; #22; #23; #24; #26 y #27).**

**Respuesta:** En esta audiencia pública, los invitados esbozaron en sus consultas, ya sea de manera total o parcial consideraciones personales y solicitudes fuera de los términos de la misma, por lo tanto, no requieren de nuestra intervención.

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

- “(...) esperamos que esta audiencia pública sí sea vinculante, que se nos escuche y que sea tenido en cuenta en el armado final de los pliegos.”
- “(...) estamos cansados, agotados y desahuciados porque no nos tienen en cuenta. No tienen en cuenta la prevención. Llegamos tarde.”

- “(...) nos matan con las fotomultas (...) es todo recaudación.”
- “(...) reclamamos (...) que se declare la emergencia vial en todo tramo concesionado con historial de siniestrabilidad letal.”
- “(...) que se sume el carácter de deuda histórica del Estado hacia las víctimas viales y se construya una reparación institucional simbólica y económica.”
- “(...) el intendente de mi ciudad se tiene que hacer cargo de la limpieza de las banquetas, de la emergencia médica, de poner las maquinarias viales cuando hay un accidente.”
- “(...) el otro problema es la alta velocidad (...) están pasando a 80 o 90 kilómetros por hora, en una zona urbana, y no hay manera de detenerlos.”
- “(...) en diciembre del año 2012 pudimos confeccionar un expediente con Vialidad Nacional para la realización de una rotonda (...) espero que ya esté presupuestada en esos pliegos.”
- “(...) proponemos que en los pliegos figure -porque en ningún pliego está figurando- la continuidad laboral de los compañeros o el traspaso de los trabajadores (...)”
- “(...) dejemos de cobrar peajes si realmente las rutas no están en condiciones. Hay pozos, cráter; no hay iluminación. Las dársenas, por favor, urgente.”
- “(...) queremos aportar una propuesta que tiene que ver con pensar a los usuarios de las rutas como usuarios digitales.”
- “(...) hicimos una propuesta que tiene que ver con mejorar la experiencia de usuario, pero también dar herramientas de trazabilidad a Vialidad Nacional, teniendo información y datos para la toma de decisiones y poder ejecutar mejores políticas públicas.”
- “(...) saber qué va a pasar con el impuesto nacional a los combustibles que hoy estamos pagando, que debería volver a nuestra provincia en obra pública, pero no está sucediendo.”
- “(...) en todo el tramo del kilómetro 158 al 163 queremos que se mejore la iluminación, con principal hincapié y control de velocidad en la zona de la Ruta 188 (...)”
- “(...) los proyectos que se mencionaron hablaban sobre todo de lo que incumbe a la provincia de Buenos Aires y hasta el límite de la provincia de Santa Fe. (...) cuáles son, específicamente, los proyectos que tienen de trabajo dentro de la provincia (...)” (Santa Fe)
- “(...) no hay camino alternativo, hay doble imposición. Es inviable técnicamente por el bajo caudal de tránsito, motivo por el cual lo que se recauda se gasta en el costo operativo del cobro o la ganancia de los concesionarios, sin volcarse plata al camino.”
- “Lo que se trató evacuó las preguntas que tenía”
- “(...) no sé si hay previsto (...) una comunicación directa desde los usuarios hacia el Ente Regulador, que en este caso sería Vialidad Provincial, ante los reclamos o sugerencias.”

## **2.- Consultas donde se proponen la realización de obras no previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (#1; #2; #3; #4; #6; #9; #12; #13; #17; #22; #23; #27 y #28).**

**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 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:

- “(...) solicitamos incorporar como obra obligatoria dos rotondas o dársenas seguras que tienen que ver con los dos accesos que tiene Trenque Lauquen sobre la Ruta 33.” (Trenque Lauquen)
- “Otra obra necesaria que solicitamos (...) es el ensanchamiento de los alteos que actualmente existen entre los kilómetros 325 y 341.” (Trenque Lauquen)
- “(...) la Ruta Nacional 188 (...) necesita contar con la cartelería que indique el ingreso al pueblo entre el kilómetro 181 y 183. Se necesitan dársenas y toda la luminaria en su tramo de acceso.” (Junín)
- “El pedido principal de la federación es lograr la construcción de una rotonda, que sería de vital importancia y con suma urgencia, en la intersección de la ruta y avenida Rivadavia.” (Junín)
- “(...) la instalación de semáforos con carácter de suma urgencia para permitir el cruce de peatones, que sea seguro, (...) cruzan diariamente la ruta hacia los barrios y al centro de Junín” (Junín)
- “(...) queremos dejar asentado la posibilidad de rever los pliegos para mejorar los accesos a las localidades pampeanas (...) Bernardo Larroudé, Sarah, Hilario Lagos, Van Praet y Realicó.” (La Pampa)
- “(...) en diciembre del año 2012 pudimos confeccionar un expediente con Vialidad Nacional para la realización de una rotonda (...) espero que ya esté presupuestada en esos pliegos.” (Junín)
- “(...) el frenado de los camiones de arranque en zona de semáforo deteriora mayormente el estado de la carpeta asfáltica que debería, en mi opinión, ser reemplazado por hormigón.” (Pujato)
- “(...) en la jurisdicción de Zavalla con la ruta A012 provocó un accidente hace unos días: un camión desenganchó el acoplado y este volvió para atrás, producto de un sacudón al transitar por un bache.” (Pujato)
- “(...) en Casilda, la intersección de la Ruta Provincial 26 con la Ruta 33 ameritaría también un estudio (...) a lo mejor, ahí es el lugar apropiado para una rotonda.” (Pujato)
- “(...) intervenciones: si amerita un semáforo, un distribuidor sin detención o lo que ustedes consideren.” (Junín)
- “No he visto proyección de acceso hacia el aeroclub” (Junín)

Obras de Nueva Infraestructura:

- “(...) la paralización de las obras de la autopista de la Ruta 33 en el tramo Rufino-San Eduardo. Ahí están

paralizadas obras del inicio de la autopista. (...) qué va a pasar con ese tipo de obras que están iniciadas y paralizadas desde la rotonda de la 7 y la 33 hasta el tramo de San Eduardo. Específicamente, el tramo donde hay obras paralizadas son los primeros 30 kilómetros de la traza.” (Rufino)

- “(...) entendemos que en algunos de estos tramos existe la necesidad de un aumento de capacidad y que sería importante tener alguna herramienta que permita la implementación de eso en un futuro.” (Rosario)
- “(...) es necesario tener en cuenta una autovía en la Ruta 33 (...) conectando dos puertos nacionales, que hay tránsito pesado y que el tránsito normal del día a día es masivo.”
- “(...) desde Rufino hasta Rosario se necesita, en carácter de urgencia, autovía y no un bacheo porque ya no se puede transitar. Desde Firmat hasta Rosario hay que desviar por rutas provinciales para llegar porque es intransitable.”
- “(...) sería bueno solicitar, para los trabajos a realizar, una ruta segura; de ser posible, un tercer carril (...)” (RN N° 33)

### **3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#6 y #23).**

**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.

Se transcriben a continuación, algunos de los puntos expuestos en la Audiencia Pública en relación a los reclamos de Prestación de Servicios al Usuario:

- “(...) no vemos con problemas la posibilidad de incorporar un peaje (...) pero de nada sirve que nos coloquen un peaje y que no haya una mejora en el servicio, que nos garantice una ruta segura.”
- “(...) es la necesidad de incluir dentro de los pliegos la participación de los servicios de emergencia. (...)

solicito que se pueda rever ese tema y que se celebren contratos o convenios con aquellas entidades que prestan servicio dentro de las jurisdicciones del trazado, sobre todo, de la Ruta 33.”

#### **4.- Planteos en relación a los móviles de seguridad vial (#7, #10 y #12).**

**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:

- “(...) estamos en la buena de Dios, librados al azar (...) no hay asistencia (...) quitamos gente de peaje, quitamos móviles, no les enviamos combustible. No sabemos si funcionan las balanzas; no controlamos los pesos de los camiones.”
- “(...) pasamos de tener más de 40 móviles de seguridad vial (...) a tener uno o dos móviles por tramos con 600, 700,800 kilómetros. ¿Qué prevención podemos hacer?”
- “(...) en el peaje de la 188 de Junín no va a quedar ningún móvil de seguridad vial (...) si hay un camión parado arriba de la ruta va a venir alguien y se lo va a chocar, porque no va a haber nadie que lo balice.”
- “(...) con mucha preocupación (...) se contempla un servicio de seguridad vial con cuatro móviles ascendente y descendente, una totalidad de ocho, pero en el pliego se reduce a un mínimo de cuatro.”

#### **5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#1; #2; #3; #5; #8; #11; #15; #17; #18 y #20).**

**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.

A modo de ejemplo se listan algunas consideraciones expresadas en la Audiencia Pública con relación a este punto:

- “(...) pedimos la reparación y el mantenimiento urgente de la traza que incluye el partido de Trenque Lauquen.”
- “(...) en todo el tramo de la 33, no solo en la jurisdicción de Rufino, sino aún más adelante, hay sectores donde la circulación se hace prácticamente imposible.”
- “(...) la Ruta Nacional 188 (...) necesita contar con la cartelería que indique el ingreso al pueblo entre el kilómetro 181 y 183.”
- “(...) desde el Kilómetro 100 hasta Rosario, las colectoras también están muy complicadas (...)”
- “(...) el puente de la Autopista Rosario-Buenos Aires, del Kilómetro 205, está muy destruido (...) hay pozos grandísimos, han quedado camiones trabados, rotos.”
- “(...) sobre la 188, la realidad es que está bastante destruida también y se necesita una intervención bastante urgente.”
- “La Ruta 33 nos divide la ciudad y cada vez tenemos más inconvenientes. (...) venimos a plantear que hoy nos tapen los pozos (...)”
- “(...) me tocó ir en este verano a la banquina de la Ruta 33 para mostrar que los pastos me superaban en altura (...) ni siquiera quien entraba o salía a una ruta para ir a una quinta podía garantizar su seguridad porque no veía a través de los pastizales.”
- “(...) en la Ruta 33 entre Trenque Lauquen y Villegas (...) hubo un récord de roturas de autos por la cantidad de pozos que había. Hay accidentes constantemente.”
- “(...) lo mismo sucede en la Ruta Nacional 188, en el tramo entre Ameghino y Pinto, entre Lincoln y Junín, donde realmente la gravedad no puede esperar.”
- “(...) la Ruta Nacional 33 (...) está totalmente detonada (...) nuestras vidas corren riesgo a diario y (...) necesitamos la intervención urgente del Estado Nacional.”
- “(...) hay deformaciones, poca iluminación y poca señalización.”
- “(...) en la jurisdicción de Zavalla con la ruta A012 provocó un accidente hace unos días: un camión desenganchó el acoplado y este volvió para atrás, producto de un sacudón al transitar por un bache.”
- “(...) Hay pozos, cráter; no hay iluminación. Las dársenas, por favor, urgente.”
- “(...) exigir a Vialidad Nacional que, por favor, en todo este tiempo, hasta que salga esta obra, se haga algo urgente.”

## **6.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#10 y #12).**

**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 ser por medio de balanzas estáticas, dinámicas y/o móviles. 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.

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

- “(...) las balanzas tienen que estar dentro de los pliegos (...) porque las balanzas controlan los camiones que vienen pasados de peso y rompen la ruta.”
- “(...) control de peso de los pesados, teniendo en cuenta que en estos pliegos que se están proponiendo, la empresa concesionaria que gane va a tener la posibilidad, en 60 días, de decir, en el caso de la Ruta 9, donde está la balanza Río Tala, si va a seguir trabajando o no. Se habla de un peso de balanzas dinámicas en un proceso dentro del pliego de obra.”

## **7.- Ubicación de Estaciones de Peaje (#1; #11 y #17).**

**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 TÉCNICAS 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 el Peaje TRENQUE LAUQUEN (R33); CASILDA (R33) y ZÁRATE (R9). El cuestionamiento de la ubicación de estas estaciones, se dio en el marco de la Audiencia, sumado a las presentaciones ya realizadas en otras ocasiones.

A continuación, se exponen alguno de planteos:

- “(...) la solicitud de la modificación del proyecto, particularmente de la ubicación de la cabina de peaje. La Municipalidad de Trenque Lauquen solicita enfáticamente que no se instale la cabina de peaje en el Kilómetro 325,00”.
- “(...) tenemos la experiencia de un peaje que está entre la localidad de Beruti y Trenque Lauquen (...) es una dificultad muy grande para quienes tienen que trasladarse por una urgencia médica, para docentes, para

quienes tienen familiares en el distrito.”

- “(...) el pedido de que el peaje quede sin obstruir localidades o sin obstruir el paso dentro del distrito y que se
- coloque, en nuestro caso, en el límite entre América y Trenque Lauquen.”
- Peaje de Zarate, Ruta 9, y su vinculación con el poblado de Lima.
- Peaje de Casilda, Ruta 33, y su vinculación entre Rosario y Casilda, y entre Pujato y Casilda.

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

**Respuesta a exposiciones #5 y #16:** El CONCESIONARIO deberá ejecutar las obras previstas en los pliegos y en los plazos allí establecidos.

Las OBRAS DEL PLIEGO comprenden las obras INICIALES DE PUESTA EN VALOR, LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN y las OBRAS OBLIGATORIAS. Las OBRAS OBLIGATORIAS del Tramo PORTUARIO SUR, prevé la reconstrucción de colectoras pavimentadas en los sectores indicados en el ANEXO I del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES. Las colectoras no pavimentadas serán reacondicionadas en el marco de las OBRAS INICIALES DE PUESTA EN VALOR y conservadas según lo estipulado en el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

**Respuesta a exposición #25:** En los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y Particulares se detalla el procedimiento en caso de empate.

## **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.