



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

Informe

Número:

Referencia: AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMO CUYO – RESOLUCIÓN AG 924/2025 INFORME DE CIERRE – ARTICULO 36° DEL DECRETO 1172/03-ANEXO I EX-2025-59701840- -APN-DNV#MEC

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

AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMO CUYO – RESOLUCIÓN AG 924/2025

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 I, III, V, VI y VIII, además de 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 924/2025, del 4 de junio 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 III”, para el denominado “Tramo Cuyo”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

TRAMO CUYO					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
7	865,49	1012,31	Limite San Luis/Mendoza	Palmira (Mendoza) Km 1012,31	146,82
7	1054,59	1236,86	Empalme RN 40 (Mendoza)	Limite Internacional Argentina - Chile	182,27
LONGITUD TOTAL TRAMO CUYO: 329,09 KM.					

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° 924/2025, se procedió a la publicación del aviso de Convocatoria a las Audiencias Públicas por DOS (2) días consecutivos en el BOLETIN OFICIA y en DOS (2) diarios de circulación nacional. 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-2025-59701840- -APN-DNV#MEC, remitiéndose un total TRESCIENTOS TREINTA Y NUEVE (339) 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 jueves 5 de junio de 2025 y hasta las 23:59 horas del día sábado 28 de junio de 2025, lo cual arrojó un total de VEINTICUATRO (24) 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 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° 924/2025 se habilitó la toma de vista del EX-2025-59701840- -APN-DNV#MEC, no haciendo uso de la misma ningún interesado.

Finalmente, se deja constancia que el lugar físico donde se celebró la audiencia (Microcine Municipal David Eisenchlas ubicado en 9 de Julio 500), ciudad de Mendoza, Provincia homónima, 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 definen 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 30 DE JUNIO DE 2025. CIUDAD DE MENDOZA– MENDOZA

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-69941984-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

Expositor Técnico:

- Ing. Emma Albrieu, Gerente Ejecutivo de Planeamiento y Concesiones

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-77146251-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 jueves 5 de junio de 2025 hasta las 23:59 horas del día sábado 28 de junio de 2025, se recibieron SETENTA (70) 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-2025-75792671-APN-DNV#MEC) y videograbada y que se designó como Secretario de la Audiencia Pública al Lic. Gonzalo Oderda, Asesor de Vialidad Nacional.

Posteriormente, hizo uso de la palabra en su carácter de Expositora Técnica de la Audiencia Pública la Ing. Emma Albrieu, Gerente Ejecutivo de Planeamiento y Concesiones; quien realizó una presentación integral del Proyecto (IF-2025-75809898-APN-DNV#MEC) Luego de ello, hicieron uso de la palabra VEINTIOCHO (28) 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 CINCUENTA Y UNO (51) participantes presenciales (IF-2025-75802056-APN-DNV#MEC) y TREINTA Y NUEVE (39) participantes virtuales. Dando un total de NOVENTA (90) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-77146251-APN-DNV#MEC

A las 12:30. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA III - TRAMO CUYO

El TRAMO CUYO, estará conformado por la Ruta Nacional N° 7, entre el Km. 865,49 (Limite San Luis/Mendoza) y el Km. 1012,31 (Palmira, Mendoza) y entre el Km. 1054,59 (Empalme RN N° 40 (Mendoza)) y el Km. 1236,86 (Limite Internacional Argentina-Chile).

El Tramo en cuestión representa uno de los ejes más estratégicos del país en términos económicos y de transporte. Este corredor articula uno de los principales accesos al Paso Internacional Cristo Redentor, siendo parte fundamental del corredor bioceánico que conecta los mercados del Atlántico con los del Pacífico. A lo largo de este tramo se localiza una intensa actividad vitivinícola, agroindustrial y comercial, destacándose Mendoza como nodo de exportación, logística y servicios. En cuanto al transporte, se trata de una de las rutas troncales más transitadas de Argentina, con alta circulación de camiones de carga internacional, vehículos particulares y transporte turístico, lo que demanda infraestructura moderna y medidas constantes de mantenimiento y seguridad vial. Asimismo, potencia el intercambio binacional con Chile, no solo a nivel comercial, sino también educativo, turístico y cultural, consolidando a esta vía como un eje de integración continental.

La longitud total del tramo es de 329,09 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-2025-924-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, #2, #3, #4, #10, #13, #15, #17, #19, #20, #22, #24, #25, #26 y #27).

Respuesta: Los participantes plantean, en toda su exposición o en partes, consideraciones personales, solicitudes fuera de los términos de la audiencia pública o consultas poco claras, por lo tanto, no requieren respuesta en el presente Informe.

Los temas expuestos que no tuvieron relación directa con el objeto de la Audiencia Pública fueron diversos, se enumeran algunos de ellos como así también consideraciones personales que – independientemente de poder estar vinculado al objeto de la Audiencia – no es posible brindar respuesta técnica alguna. A saber:

- “(...) vemos con buenos ojos y buena expectativa, esta posibilidad, esta intervención en la ruta consideramos que es oportuna y necesaria.”
- “(...) quedó aclarada que la intervención es en toda la zona del camino, es decir, de alambrado a alambrado y que incluye a los bulevares centrales, tanto calzada principal como entre calzada principal y colectora.”
- “(...) la ruta pasa por este tramo, en la mayor cantidad de densidad poblacional, atraviesa la Ciudad de San Martín, con todo lo que eso implica con el tema de los accidentes de tránsito y las muertes que ha habido por cruces en la autopista y problemas de la velocidad.”
- “(...) queremos trabajar en forma conjunta con iluminación, no solamente de la parte de la ruta, sino también de los siete cruces que tiene en esos 12 kilómetros.”
- “(...) en el punto 13 en donde usted enumera las características de las concesiones de la refacción de la iluminaria existente, nosotros necesitamos y queremos colaborar en seis, siete kilómetros en donde hay mayor población, en la iluminación.”
- “(...) todas las colectoras de sentido Sur a Norte, están sobrecargadas sobre el tráfico vial (...) los mismos vecinos (...) toman circuitos no reglamentarios, haciendo huellas vehiculares para ingresar a distintas

calles.”

- “(...) calle Migueles, el carril Montecaseros, Costa Canal Montecaseros, la calle Lavalle (...) tienen ingresos y egresos deficientes, no de ahora, no de hace 5/6 años, sino que, es algo histórico.”
- “(...) San Martín en la jurisdicción que corresponde a la Ruta Nacional número 7, son aproximadamente unos 32 kilómetros (...) el ejido urbano (...) son un poco más de ocho kilómetros, ahí creo que hay que poner muy bien mejorar los estudios viales como corresponde en las colectoras.”
- “(...) si seguimos permitiendo que en forma esporádica cualquier vecino ingrese a San Martín por una huella de tierra, sin un control, sin un elemento físico que pare esas irregularidades, vamos a seguir teniendo problemas serios de seguridad.”
- “(...) creemos nosotros, las falencias que por ahí podrían tener estos pre-pliegos (...) estamos hablando de vidas humanas.”
- “(...) estamos muy preocupados por los compañeros de los peajes, porque ningún trabajador figura en los prepliegos, como sí en los pre-pliegos anteriores de concesión allá por el año 2018.”
- “(...) vemos con mucha preocupación estos pre-pliegos desde la Etapa I hasta la Etapa III (...) en camino del Río Uruguay (...) desde que tiene intervención Vialidad Nacional ahí y que no hay una concesión que brinde seguridad vial (...) se han triplicado los siniestros viales y por ende las muertes en ese corredor.”
- “(...) un corredor del MERCOSUR donde transitan muchísimos turistas, donde transitan camiones de todos los países limítrofes, y que sabemos que dejan como consecuencia la ruta totalmente destruida.”
- “(...) quisiera hacerle una pregunta a Vialidad ¿si con las nuevas concesiones viales van a tener el mismo control que están teniendo actualmente con Corredores Viales? Porque la verdad es una desidia total.”
- “(...) una cuestión que me decía el Intendente que había quedado respecto a la seguridad vial, que tuviéramos en cuenta los 7 kilómetros y medio de tramo, cómo dividimos, justamente, los ingresos al Departamento para que la seguridad de quienes transitan por distintos lugares de la Ciudad de San Martín no se vean afectados.”
- “(...) el 85 por ciento de los mendocinos que transitamos por ruta utilizamos estos tramos (...) cada vez que vamos a una estación de servicio y cargamos nafta (...) hay un 28 por ciento que aportamos de esos impuestos para el sostenimiento.”
- “(...) en Mendoza (...) se va a utilizar un fondo fiduciario de un juicio que ganó Mendoza de 1123 millones de dólares para obras hídricas (...) el Gobernador de la Provincia (...) está asignando ese dinero (...) a estos 200 millones, más menos, que va a aplicar para esto que no quiere hacer Vialidad Nacional y el Estado de la Nación.”
- (...) "estas licitaciones van a terminar siendo dentro de un año (...) mientras tanto qué hacemos"
- (...) "seguimos cobrando impuestos en el combustible"
- (...) "las rutas (...) deben regirse bajo (...) el interés público sobre el interés privado"
- (...) "La seguridad vial no puede ser una externalidad"
- (...) "el deterioro progresivo que ha tenido la Ruta Nacional 7" (...) "lo digo como vecino, como peatón y como transeúnte"
- (...) "es una cuestión progresiva y que recae en esta administración"
- (...) "no es que esta administración nacida hace un año y medio tenga la culpa de todos los males" (...)
- (...) "no puede ser que la Ruta Nacional 7 (...) entre en una zona gris, como un Triángulo de las Bermudas"
- (...) "ha desaparecido la responsabilidad de Estado"
- (...) "el Estado no puede ser desertor"
- (...) "Vialidad Nacional tiene que asumir su responsabilidad"
- (...) "ni una municipalidad, ni un gobierno provincial (...) lo pueden compensar"
- (...) "le pido al administrador de Vialidad Nacional, Marcelo Campoy, que tome cartas en el asunto" (...)
- “(...) digo no a los peajes en Mendoza.”

- “(...) estoy a favor de las reparaciones, la conservación, el mantenimiento de las rutas provinciales y municipales, en Mendoza para transitar con seguridad vial y evitar siniestros por defectos de la calzada, señalización, etcétera.”
- “(...) el peaje va a causar una triple imposición, los mendocinos ya aportamos para la red vial con el impuesto del combustible, el impuesto al automotor, la RTO o VTV, a un fondo que debería ser destinado a las rutas nacionales.”
- “(...) en los tramos de las rutas nacionales número 7, 40 y 143, que se someterán a peajes, estas, no cuentan con rutas o caminos provinciales paralelos, alternativos en las mismas condiciones, para poder circular libremente de acuerdo a la Ley.”
- (...) "los hechos de inseguridad (...) los hechos de accidentología (...) ha habido dolorosos comentarios, todos ajustados a la realidad" (...)
- “(...) ¿dónde fue el destino de los peajes, RTO, el impuesto de la nafta, a nuestras rutas nacionales? ¿Qué es nos devolvió a cambio de estos pagos? Solo nos quedó rutas deterioradas; horas de personas heridas tiradas en el asfalto, incomunicadas, sin emergencia, sin asistencia rápida.”
- “(...) si tienen previsto la disminución de algún impuesto, en base a este nuevo cargo que vamos a tener que pagar cuando transitemos.”
- “(...) en el caso que van a transitar empleados, estudiantes, jubilados, y van a ver incrementadas sus erogaciones (...) ¿qué contemplación tienen hacia eso? ¿Cómo lo han mensurado? ¿Cómo lo han estimado?”
- “(...) que se considere la posibilidad de los que tengan un tránsito frecuente sobre estas rutas un pago a cuenta de los impuestos que ya se vienen pagando, sobre una tarifa de un uso habitual de las rutas.”
- “(...) el tema de los caminos alternativos (...) ¿cuáles son los caminos alternativos que han considerado? (...) si va a haber carga adicional de tránsito en los caminos alternativos y si estos caminos alternativos ya están listos para recibir mayor afluencia.”
- “(...) rechazamos este proyecto (...) es volver a los 90, con un régimen de falso peaje o impuesto al tránsito (...) es claramente inconstitucional por la falta de caminos alternativos; por la doble imposición.”
- “(...) la plata está, es el impuesto a los combustibles, son millones de dólares que cada gobierno malversa y despilfarra o lo administra mal.”
- “(...) no se habla de ampliación de la Red y no hay obras de envergadura, no hay autopistas, autovías ni nada por el estilo; simplemente un maquillaje, un corte de pasto y simple mantenimiento.”

2.- Consultas donde se proponen la realización de obras no previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (#1, #2, #4, #6, #11, #12, #16, #22 y #23).

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 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:

- “(...) hay sectores fuera de la zona de camino, ya avanzando en alta montaña, que ha llevado cortes en la ruta, puntualmente acarreo. Si se contempla la posibilidad de corregir estos acarreo con un equilibrio de las pendientes de las laderas que sean estables.”

“(...) estoy hablando si en este tramo, ya está contemplado la colocación de new jersey, las rampas de aceleración y desaceleración que no están, el tema de los cruces clandestinos, y sobre todo el tratamiento de las colectoras que están en muy mal estado.”

“(...) esencialmente ese serían los problemas, además de la iluminación y que esos 12 kilómetros, no sabemos por qué, por un problema histórico, nunca estuvo concesionado y siempre el mantenimiento y la conservación fue muy mala.”

- “(...) se les va a entregar una carpeta con un estudio lumínico hecho para iluminar toda la Ruta 7, desde el Carril Buen Orden hasta el límite con el Río Mendoza.”
- “(...) un poco de cartelería en todos los ingresos de los barrios, no se sabe los sentidos de calles; han sacado multas por no saber cuáles son los sentidos de las laterales, y también de los ingresos a todos estos barrios.”
- “(...) me quería referir (...) a la problemática de la 40 hasta el Paso del Cristo Redentor, si bien es cierto que se van a hacer obras a través del financiamiento con el BID (...) esas obras no van a ser suficientes para el periodo de tantos años que va a tener la concesión.”
- “(...) debería hacerse algún análisis más profundo en las obras obligatorias, porque son obras caras y (...) se requiere básicamente en tramos entre Uspallata y el límite.”

Obras de Nueva Infraestructura:

- “(...) en el tramo que nos compete, donde ha terminado o va a terminar la obra de la Variante Palmira (...) tenemos tres zonas para clasificar, que son la zona productiva, atraviesa Ruta 7, calles Cochabamba, Costa Flores, y otros sectores donde no sé si ahí han tenido en cuenta distintos ordenadores viales que van a hacer falta.”
- “(...) el Corredor Bioceánico, que tiene características de autovía, no tiene los encuentros con lo que son calles rurales y zonas urbanas, en esa zona.”
- “(...) el otro sector o zona que está en la localidad de Luján, es la parte turística donde hay varios

desarrollos en ambos costados de la Ruta 7. Y la parte industrial que es la Destilería, esos ordenadores que hoy se encuentran ahí, ordenadores que no tienen la modernidad de estos tiempos.”

- “(...) en cada sector de la ruta se complican los cruces, hay entrecruzamientos, zonas de giro a la izquierda.”
- “(...) queríamos ver si hay posibilidad de incorporarlos, porque no lo vimos ahora, no sé si eso es una segunda etapa.”
- “(...) tenemos 14 kilómetros sin iluminación, tanto en el área central, en el cantero central, y en las laterales; todos los ingresos a barrios.”
- “(...) estamos tratando de ver lo de la neblina esta mañana, la falta de cartelería y demás y el estado que se encuentra, también, el proceso de la obra, toda la iluminación que haría falta.”
- “(...) el pedido de iluminación después de las obras de todas estas zonas que tenemos ahí.”
- “(...) los vínculos que tenemos con los distintos accesos urbanos y la Ruta 7, la intercepción; además lo que es el río, el puente, que tiene falta de iluminación.”
- “(...) la obra nueva que se está por inaugurar, la variante de Palmira, la iluminación en ese sector.”
- “(...) toda la iluminación en sí es fundamental por todo lo que pasa por el Departamento, todo lo que es la Ruta 7 es de gran circulación y no tenemos nada de iluminación.”
- “(...) en el kilómetro 1031 y el kilómetro 1001/69 hay un grave problema de permeabilidad urbana (...) en esa zona ha habido una gran cantidad de siniestros con una elevada cantidad de fallecimiento, aproximadamente son 100.”
- “(...) hace un tiempo se buscó querer solucionar ese problema, a través de una pasarela, todos sabemos que las pasarelas no todas las personas la cruzan.”
- “(...) tengo conocimiento que Vialidad Nacional trabajó en ese lugar hace aproximadamente diez años elevando un proyecto de dos puentes peatonales y vehiculares a nivel, con lo cual se solucionaría el problema; ese proyecto tengo conocimiento que está aprobado, pero nunca se hizo la ejecución.”
- “(...) no está contemplado un puente en la zona de Agua de las Avispas, Potrerillos, donde la Ruta 7, se encuentra sobre un sustrato de caliza y no sobre roca firme y se producen deformaciones, que han provocado numerosos siniestros viales con muchas pérdidas humanas.”
- “(...) otro problema es la variante de carga pesada en Uspallata, que ahí también hay que hacerlo.”
- “(...) otro problema grave es la intercepción de la Ruta 89, en Potrerillos, que ahí hay un distinto nivel hay cruzamiento de los que van a la zona de Potrerillos al lago y los que van sobre la ruta.”

3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#1, #10, #13, #19 y #24).

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 cantidades y tipo de intervenciones en traza, podrá celebrar contratos y/o convenios que ayuden a mejorar la rapidez y calidad de la asistencia de organismos públicos o privados ante incidentes o accidentes.

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

- “(...) si va a incluir esta área de concesión y trabajo de grúas porque cuando ha habido una situación de accidentes dentro de la ruta, esos accidentes para relocalizar o sacar de la calzada a los vehículos pesados ha llevado mucho tiempo de cortar el paso.”
- “(...) no podemos pretender que los intendentes se hagan cargo de la seguridad vial; no podemos pretender que la policía se haga cargo de la seguridad vial; no podemos pretender que los gendarmes o que los bomberos se hagan cargo de la seguridad vial.”
- “(...) sabemos que, si hay un siniestro, no puede haber otro siniestro (...) para eso hay gente que está totalmente instruida, y creo que debemos seguir contando con eso.”
- “(...) la seguridad vial tiene que ser considerada dentro de los nuevos pre-pliegos, o que nos den un lugar donde poder transmitir la necesidad que tiene una concesionaria vial en materia de seguridad vial.”
- “(...)reclamamos que se exija (...) un área técnica de seguridad vial”
- “(...) "servicio de ambulancias en la red”
- “(...) auditoría externa que investigue objetivamente los siniestros viales graves”
- “(...) las grúas deben llegar a tiempo”

4.-Planteos en relación a los Móviles de Seguridad Vial (#10 y #24).

- 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.

- “(...) lo mismo la seguridad vial, los móviles de seguridad vial hacen prevención (...) hoy Corredores Viales (...) con más de 80 móviles, con estos pre-pliegos van a quedar muchísimos menos, van a quedar alrededor 12 o 13 móviles de seguridad en todos los tramos.”
- “(...) los móviles deben estar”

5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#3, #4, #5, #8, #9, #10, #14, #18, #21 y #24).

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

- “(...) queremos poner en valor el arreglo de las laterales, todo lo que sea las colaterales y laterales de la Ruta Nacional Número 7.”
- “(...) la pasarela existente en la prolongación de calle Pedro Vargas (...) prácticamente se anuló esa pasada y en ese punto ha habido más de ochenta problemas en donde vecinos de San Martín han fallecido.”
- “(...) desde la calle Mígues hasta el límite con el departamento Maipú, que es el Río Mendoza, está declarada como zona industrial, esa zona sus colectoras laterales están destruidas.”
- “(...) la mayor complejidad está en el tramo de alta montaña, sobre todo en la zona de Polvaredas hasta el límite con Chile, donde ya el pavimento está en su valor residual (...) ahí me parece que hay que hacer una intervención fuerte.”
- “(...) no es decorativa la señalización, cumple con la orientación (...) la seguridad, las señales preventivas le advierten sobre peligros potenciales como curvas, cruces, zonas de obra, cambios de calzada.”
- “(...) hoy hemos tenido una niebla (...) no hay señalización horizontal (...) que diga cómo hay que actuar

ante un caso de niebla extrema.”

- “(...) señales de regulación como las de ‘ceda el paso’ o de prioridad, regulan el flujo de tránsito y evitan conflicto entre vehículos.”
- “(...) los siniestros no son en los peajes, los siniestros son a altas velocidades en las rutas, debido a los baches, debido a los pozos que hay por la falta de mantenimiento actual.”
- “(...) también hemos tenido problemas con algunas muertes que ha habido debido al mal mantenimiento de las laterales.”
- “(...) yo transito una zona que si se te pincha una cubierta, te quedas sin las otras, porque no te dejan nada; entonces, voy a pelear por San Martín, voy a pelear por esa zona olvidada, olvidada por Vialidad Nacional, porque el peaje no llega hasta ahí, hasta donde llega el peaje el mantenimiento ha sido un 50/60 por ciento bueno, desde donde termina el peaje hacía el Río Mendoza o hacía Palmira, es un verdadero caos; los laterales; el desmalezamiento que hay, que no se utilice y no se hace prácticamente nunca; las alcantarillas, hemos tenido mucho problema de agua, lluvias muy fuertes, y hemos tenido serios problemas”
- “(...) en el estado en el que se encuentran, no se puede circular por los laterales en algunos trayectos, entonces, necesariamente, tenemos que subir sí o sí a la carpeta asfáltica de la Ruta 7, con eso también, se incrementa el tránsito en la Ruta 7, que tampoco está en buenas condiciones.”
- “(...) las rutas deben estar señalizadas y cuidadas.”

6.- Cuestiones Medioambientales de los documentos preliminares de licitación (#23).

Respuesta: Dentro de los pliegos de Concesión se incluyó la figura de un RESPONSABLE AMBIENTAL por parte del CONCESIONARIO, el cual deberá poseer un título de grado en carreras universitarias afines al medio ambiente con una experiencia mínima de CINCO (5) años en proyectos similares y debidamente habilitado de acuerdo a las normativas vigentes.

El RESPONSABLE AMBIENTAL por parte del Concesionario actuará como interlocutor en todos los aspectos ambientales, con la DNV, las autoridades competentes y comunidades locales.

Asimismo, se analizará incluir en los pliegos, la posibilidad de solicitar a la Concesionaria la elaboración de estudios necesarios ante la identificación particular de cuestiones medioambientales. Dicho informe, debería contemplar las medidas de mitigación correspondientes.

- “(...) me preocupa (...) lo institucional (...) en el pliego debería quedar expresamente detallado de cuáles van a ser las responsabilidades de Vialidad y cuáles van a ser las responsabilidades del concesionario, básicamente por el tema de la problemática ambiental y el tema de las relaciones con Chile.”

7.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#10 y #24).

Respuesta: El CONCESIONARIO será 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 y dimensiones 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 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 planeados en la Audiencia Pública:

- “(...) las balanzas no están incluidas (...) no es una obligación para el concesionario tener las balanzas, tiene 60 días para elegir si quiere o no contar con las balanzas y creemos que debería ser una obligación desde el pliego.”
- “(...) las balanzas deben funcionar.”

8.- Consultas en relación a Estaciones de Peaje (#3).

Respuesta: En relación a las estaciones se puede diferenciar entre las Estaciones Existentes y Estaciones Nuevas Propuestas.

Para las 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 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 un planteo en relación a este punto, que serán analizados y en caso de ser necesario, se realizarán las modificaciones a las ubicaciones propuestas, puntualmente la reubicación del peaje en Buen Orden.

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

- “(...) desde el peaje de La Paz, hasta la variante no vamos a tener una estación de peaje, sí llegase a formularse, sí lo quisiéramos hasta Buen Orden (...) sería muy injusto que los sanmartinianos paguemos dos peajes en 44 kilómetros.”

9.- Consultas puntuales.

Respuesta a intervención #7: En relación a esta consulta, la misma fue efectuada durante la jornada de audiencia, por lo que no corresponde brindar una respuesta puntual.

Se expone a continuación el tema manifestado:

“(...) ya se han tocado los temas a los que iba a hacer referencia.”

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 III.