



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

Informe

Número:

Referencia: AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS CENTRO-NORTE Y NOROESTE – 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 – TRAMOS CENTRO-NORTE Y NOROESTE – 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 los denominados “Tramo Centro-Norte” y “Tramo Noroeste”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

TRAMO CENTRO NORTE					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
34	188,68	725,11	Empalme RN 19	Empalme RP 5 La Banda (Santiago del Estero)	536,43
LONGITUD TOTAL TRAMO CENTRO NORTE: 536,43 KM.					
TRAMO NOROESTE					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
9	1139,68	1593,25	Empalme RN 64 - Sgo. del Estero (Sgo. del Estero)	Salta (Salta) - Km 1593,25	453,57
9	1687,19	1705,71	Empalme RN 66 San Salvador de Jujuy (Jujuy)	Empalme RN P° 4 – Yala (Jujuy)	18,52
34	1130	1196,51	Empalme RN 9 Torzalito (Salta)	Km 1196,51 - Acceso San Pedro de Jujuy (Jujuy)	66,51

66	0	37,94	Empalme RN 9 San Salvador de Jujuy (Jujuy)	Empalme RN 34	37,94
1V66	0	13,23	Empalme RN 66	Empalme RN 34	13,23
A-016	0	6,75	Empalme RN 9 San Miguel de Tucumán (Tucumán)	Aerop. Int. Tte. Benjamín Matienzo -San Miguel de Tucumán (Tucumán)	6,75
LONGITUD TOTAL TRAMO NOROESTE: 596,52 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 OFICIAL 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 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° 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 (Teatro Municipal Rosita Ávila

ubicado en Combate de Las Piedras 1500.), ciudad de San Miguel de Tucumán, Provincia de Tucumán, 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.

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 DÍA 2 DE JULIO DE 2025. CIUDAD DE SAN MIGUEL DE TUCUMÁN–TUCUMÁN

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-69942187-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. Pablo León, Asesor técnico de la Dirección Nacional de Vialidad

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-77149902-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 CINCUENTA Y CUATRO (54) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales NUEVE (9) 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-2025-75794282-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 Expositor Técnico de la Audiencia Pública el Ing. Pablo León, Asesor Técnico de la Dirección Nacional de Vialidad; quien realizó una presentación integral del Proyecto (IF-2025-75811889-APN-DNV#MEC) Luego de ello, hicieron uso de la palabra DIECISEIS (16) 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 CUARENTA Y TRES (43) participantes presenciales (IF-2025-75803292-APN-DNV#MEC) y CUARENTA Y CUATRO (44) participantes virtuales. Dando un total de OCHENTA Y SIETE (87) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-77149902-APN-DNV#MEC

A las 11:30. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA III - TRAMOS CENTRO NORTE y NOROESTE

El **TRAMO CENTRO NORTE**, estará conformado por la Ruta Nacional N°34, entre el Km. 188,68 (Empalme RN N° 19) y el Km. 725,11 (Empalme RP N° 5 - La Banda, Santiago del Estero).

El tramo en cuestión constituye un corredor estratégico para el desarrollo del norte y centro argentino. Este eje es vital para el traslado de productos agrícolas, especialmente granos como la soja, el maíz y el trigo, así como también de productos ganaderos y forestales, conectando zonas rurales productivas de Santa Fe, Tucumán y Santiago del Estero con centros de consumo e infraestructura logística nacional. Se trata de una vía de intenso tránsito pesado y de pasajeros, lo que la convierte en una arteria fundamental para el sistema logístico nacional. Este entramado vial no solo impulsa el desarrollo económico y la conectividad territorial, sino que también sostiene un entramado social profundamente ligado a la historia y cultura del interior argentino.

La longitud total del tramo es de 536,43 km.

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

- Ruta Nacional N° 9, entre el Km. 1139,68 (Empalme RN N° 64 - Santiago del Estero, capital) y el Km. 1593,25 (Salta, capital).
- Ruta Nacional N°9, entre el Km. 1687,19 (Empalme RN N° 66 – San Salvador de Jujuy, Jujuy) y el Km. 1705,71 (Empalme RN P° 4 – Yala, Jujuy).
- Ruta Nacional N°34, entre el Km. 1130 (Empalme RN N° 9 Torzalito, Salta) y el Km. 1196,51 (Km 1196,51 - Acceso San Pedro de Jujuy, Jujuy).
- Ruta Nacional N° 66, entre el Km. 0,00 (Empalme RN N° 9 – San Salvador de Jujuy, Jujuy) y el Km. 37,94 (Empalme RN N° 34).
- Ruta Nacional N° 1V66, entre el Km. 0,00 (Empalme RN N° 66) y el Km. 13,23 (Empalme RN N° 34).
- Ruta Nacional N° A-016, entre el Km. 0,00 (Empalme RN N° 9 - San Miguel de Tucumán, Tucumán) y el Km. 6,75 (Aeropuerto Internacional Tte. Benjamín Matienzo - San Miguel de Tucumán, Tucumán).

En sí, el Tramo Noroeste constituye una de las principales arterias del norte argentino, con fuerte impacto en lo económico, el transporte y la dimensión socio-cultural. Este corredor conecta polos productivos agroindustriales clave del NOA —como los dedicados a la caña de azúcar, los cítricos, el tabaco, granos y productos mineros— con centros urbanos y con nodos logísticos como el aeropuerto internacional de Tucumán, dinamizando el comercio regional y las exportaciones. El transporte en este tramo contiene un eje multimodal que articula flujos de cargas pesadas y pasajeros, siendo esencial para la circulación entre capitales provinciales, zonas rurales y pasos fronterizos, aunque enfrenta desafíos en materia de infraestructura vial, debido al alto tránsito y la topografía cambiante. En conjunto, este entramado vial cumple un rol integrador clave, consolidando al NOA como una región vital dentro del desarrollo territorial argentino.

La longitud total del tramo es de 596,52 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 (#4, #5, #6, #7, #8, #9, #12, #14, #15, #16 y #17).

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 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:

- “(...) no negociamos por tarifas, no hablamos desde balances, ni desde contratos, hablamos desde la muerte, desde la angustia de saber que una ruta sin iluminación y banquina puede matar a un hijo que no vuelve más.”
- “(...) hablamos del telepeaje (...) la Argentina no está preparada para el telepeaje (...) hay casos muy conocidos y mediáticos donde en un peaje ha habido asesinos que han traído a sus víctimas 4 o 5 kilómetros sobre el auto y lo único que los paró fue un personal de peaje.”
- “(...) no estaba comprobada la baja de siniestralidad vial por el sistema free flow y se habla de reducir el impacto ecológico, no de salvar vidas.”

- “(...) ¿el Gobierno Nacional, a través de Corredores Viales, tiene previsto abonar las indemnizaciones previstas por ley en caso de que la nueva concesión no necesite tantos trabajadores como los que están hoy actualmente trabajando?”
- “(...) los siniestros, no están en los peajes; los siniestros son en la ruta cuando los autos vienen a muchísima velocidad.”
- “(...) es importante los QTH que hacen los móviles de seguridad vial en los lugares donde más siniestralidad hay, poniendo conos, y eso hace que el usuario levante la pata del acelerador.”
- “(...) veamos el sistema que hay en Brasil (...) han cambiado administraciones (...) pero nunca cambiaron la dirección en materia de seguridad vial.”
- “(...) este proyecto preliminar empeora por completo el sistema de la red vial en toda la Argentina.”
- “(...) ojalá que este espacio de audiencias públicas sirva para que sean escuchados realmente aquellos que vivimos, que sufrimos y que queremos que realmente la seguridad vial sea una política de Estado.”
- “(...) este es el clamor de aquellos que día a día arriesgan sus vidas en la Ruta 34, donde tantas tragedias que significan lesionados, que significan muertes, están sucediendo permanentemente en este sector.”
- “(...) recién desde el 7 de junio prendieron las luces de las rotondas en la variante Sur y Norte (...) esto es grave, la rotonda no estaba iluminada (...) es el camino a la muerte prácticamente.”
- “(...) los recursos aduaneros, el 70% son derechos de exportación (...) ahí aportamos a ese 70% desde Santa Fe 4.385 millones de dólares en el 2023.”
- “(...) no podemos ajustar sobre las obras (...) que constituyen la columna vertebral de las vías de comunicación en la República Argentina.”
- “(...) ese es el reclamo que le estamos haciendo desde este sector, desde este lugar de la Argentina, para que se entienda lo que está pasando hoy con la ruta nacional 34.”
- “(...) rechazamos este proyecto, por el sistema de cobro de peajes, que es claramente inconstitucional, por la falta de caminos alternativos y la doble imposición, porque es inviable técnicamente por el bajo caudal de tránsito; y porque por ahora es ilegal, porque no se conoce todavía el estudio técnico del beneficio-costos del usuario.”
- “(...) ¿por qué se sigue malgastando o mal administrando el Impuesto a los Combustibles, que son millones de dólares que deberían estar destinados a obras de envergadura, a obras reales, libres de peaje?”
- “(...) ¿por qué no se analizan otras alternativas superadoras y más adecuadas que el sistema directo con cobro en ruta? Inclusive no se tiene en cuenta el proyecto del (...) doctor Guillermo Laura, de la Fundación Metas Siglo XXI, de libre de peaje de una red federal de autopistas.”
- “(...) este régimen que ustedes proponen es un simple maquillaje, un corte de pasto y mantenimiento. No se prevé ampliar la red vial; no se prevén obras de envergadura, autopistas, multitrochas, autovías.”
- “(...) hagan un proyecto vial en serio, libre de peajes, reasignando como corresponde los fondos tremendos que hay del Impuesto a los Combustibles.”
- “(...) descarto que se va a seguir con estos controles opcionales para cada una de las concesionarias porque evidentemente el deterioro que ocasiona el exceso de peso es muy grave con la aplicación de la cuarta potencia.”
- “(...) los controles que también se hacían para la CNRT sobre peso-potencia (...) en la parte de ingenios azucareros justamente sobre estas zonas, Jujuy y Tucumán, y verificamos el exceso de peso sobre los tractores que se utilizaban (...) en época de zafra son cantidades demasiado elevadas que cruzan la ruta a muy baja velocidad y ocasiona infinidad de accidentes.”
- “(...) en esa misma base, de esa balanza, hay una base de seguridad vial, que ahí no figura nada en los pliegos. Si esa base va a seguir funcionando o no va a funcionar; y si no siguiera funcionando ¿qué pasaría también con ese personal?”
- “(...) desde el 2014 al 2020 (...) estuve trabajando (...) en Brasil (...) mi pregunta va a un pequeño estudio

(...) sobre la tarifa, el comparativo que hace Vialidad sobre el comparativo que sería hecho en Brasil. La tarifa a ellos les da, sobre lo que nosotros tenemos una tarifa de alrededor de 5.000 pesos, 7.400, es decir casi un 50% más.”

- "Lamentablemente, por compromisos asumidos con anterioridad, no podré acompañarlos en esta ocasión. Pero por medio de la presente quiero destacar la relevancia de este espacio institucional, que promueve la participación ciudadana y de las autoridades en un proceso tan significativo como es la planificación y adjudicación de tramos viales para el desarrollo de nuestras regiones".

2.- Consultas donde se proponen la realización de obras no previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (#11 y #12).

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.

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

Obras de Mejoras de la Infraestructura existente:

- “(...) expresar el reclamo y la necesidad imperiosa del mantenimiento, pero además de la finalización de la autopista en un sector de la ruta 34, todo dentro del tramo Centro-Norte, que comprende un sector muy crítico por la falta de obras y mantenimiento (...) desde la salida norte de la variante Rafaela hasta la intersección de la Ruta Nacional 34 con la Ruta Provincial 280 S.”
- “(...) tengo información (...) que el otro tramo entre la Variante Norte y la ruta provincial número 13, ese tramo no va a ser autopista, con un alto tránsito medio, el TMDA -tránsito medio diario anual-, es de 6.450 vehículos.” “(...) quisiera que me contesten sobre ese tramo, hablamos de un corredor vial fundamental para el transporte de la producción como es la ruta nacional 34; es central para transportar los productos agrícolas y otros bienes hacia los puertos, especialmente en la provincia de Santa Fe.”

Obras de Nueva Infraestructura:

- “(...) la concesión iría entre los 20 y 30 años, si hay un esquema de obras, si se puede decir quinquenal (...) como por ejemplo podría estar, digamos, incorporada una obra que fue anunciada durante bastante tiempo, como es la autopista Termas de Río Hondo-Tucumán de la cual había algunos proyectos en algún momento, pero bueno, hasta ahora no prosperaba.”

3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#5, #8, #9 y #10).

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 contratos y/o convenios que ayuden a mejorar la rapidez y calidad de la asistencia de organismos públicos o privados ante incidentes o accidentes.

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

- “(...) no hay móviles, no hay balanza funcionando, falta personal, no hay asistencia, no hay un mantenimiento básico de todas las rutas nacionales y provinciales.”
- “(...) no podemos pretender que sean los bomberos, que sean los gendarmes, que sean los policías locales, o los municipios quienes se tengan que hacer cargo de los accidentes, de los siniestros; la empresa concesionaria se tiene que hacer cargo de lo que es la seguridad vial.”
- “(...) vemos con muchísima preocupación en estos pliegos preliminares el retiro del sistema que hace a la prevención y a la seguridad vial que verdaderamente tienen que brindar y por el cual cobran un peaje a los usuarios de autopistas y rutas nacionales.”
- “(...) también tienen que diagramar el esquema táctico para los usuarios porque si están hablando de un esquema que va a favorecer al usuario también tienen que pensar, con el solo hecho de la reducción de los

servicios de asistencia vial que se han sacado, el usuario cuando se queda en la ruta, las condiciones climáticas que hay acá en el Norte las condiciones, no solamente climáticas sino también los estados de rutas, también hacen que realmente tengamos un poquito que poner en ese sentido al usuario.”

- “(...) apelo a las autoridades para que pueda ser modificada esa normativa, que sea insertada en los pliegos preliminares para tener en cuenta eso y obviamente que sea para brindar una mejor calidad, no solamente de vida sino también de asistencia hacia los mismos usuarios.”

4.- Planteos en relación a los móviles de seguridad vial (#5, #8 y #9).

Respuesta: La concesionaria deberá contar con los móviles de seguridad vial en los TRAMOS que corresponde a 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.

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

- “(...) no hay móviles, no hay balanza funcionando, falta personal, no hay asistencia, no hay un mantenimiento básico de todas las rutas nacionales y provinciales.”
- “(...) ¿qué seguridad podemos tener sobre la ruta si no tenemos móviles de seguridad vial? Los móviles son necesarios porque hacen prevención (...) evitan que haya otro nuevo accidente, otro nuevo posible estrella amarilla.”
- “(...) tenemos que poner los móviles de seguridad vial, las grúas y los móviles de seguridad vial, dentro de los pliegos.”
- “(...) retiran por completo el sistema preventivo, que son las balanzas y los móviles de seguridad vial.”
- “(...) de 8 móviles de seguridad vial que va a haber en los tramos lo reducen solo a 1 (...) están para mejorar, no para empeorar.”

5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#4 y #12).

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:

- “(...) el mantenimiento de rutina (...) exigimos que empiece a funcionar ahora, porque no queremos en la Argentina otra familia Pomar, donde a un padre, una madre y sus dos hijas los encontraron muertos después de 30 días, porque al lado de la ruta estaba el pasto alto.”
- “(...) el Estado debe subsidiar, en este momento, a las obras de rutina porque hasta que salgan los pliegos y la licitación, vamos a seguir juntando víctimas en las rutas.”
- “(...) pretendemos que se mantenga todo el tramo en cuestión del que estamos ahora hablando, que es el Centro- Norte, que se señalice, que se conserve, pero imperiosamente.”
- “(...) en ese tramo la obra está prácticamente abandonada (...) el paso por la ciudad de Sunchales de la ruta no está iluminado, tambores en el piso, distintos niveles de circulación de la calzada, la ruta no está señalizada (...) el peligro es extremo.”

6.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#5, #8, #15 y #16).

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 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 fundamental para el cuidado de la calzada.

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

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

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

- “(...) no hay balanza funcionando”
- “(...) las balanzas tienen que estar dentro de los pliegos, porque las balanzas controlan los camiones que rompen las rutas; y si las rutas están rotas, seguimos sumando estrellas amarillas.”
- “(...) pediría si se puede colocar dentro de lo que es pesos y dimensiones también lo que es peso-potencia para ser controlado.”
- “(...) en el pliego figura la balanza de Palo Negro, de control de cargas, también dice que la empresa puede hacer la opción de usarla en el futuro o no. (...) si la concesionaria decide no utilizarla, ¿qué pasaría con esa balanza y con el personal que ahí trabaja?”
- “(...) dice que va a realizar controles de cargas y se abonarán en los peajes los excesos. ¿Bajo qué modalidad se van a realizar esos controles de cargas?”
- (...) se tendría que ver, ya que no está más la CNRT quien puede estar verificando o exigiendo estos controles de peso y potencia.”

7.- Consultas puntuales.

Respuesta a intervención #1: En relación a esta consulta, la misma fue aclarada durante la exposición de la audiencia, por lo que no corresponde brindar una respuesta puntual.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) no voy a hacer ninguna pregunta porque ya se aclaró la duda que teníamos nosotros desde Salta. O sea que está incluida dentro del tramo la Ruta 9, de Torzalito hasta el ingreso a Salta. Esos 45 kilómetros que se conocen como Autopista Ingreso a Salta.”

Respuesta a intervención #2: En el Artículo 53 del PETG (Pliego de Especificaciones Técnicas Generales) VALORES DEL PEAJE DE LA RED FEDERAL DE CONCESIONES SEGÚN CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS, se detalla esta información.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) en el primer año se mantiene la tarifa vigente. ¿Cómo se compone esa tarifa? Porque tiene que haber,

digamos, una tarifa ponderada entre camiones, autos, camiones livianos. ¿Hay información sobre eso?”

Respuesta a intervención #3: El participante de la audiencia pública no realizó consulta alguna, por lo que no corresponde brindar una respuesta puntual.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “No voy a hacer uso de la palabra.”

Respuesta a intervención #6: Con relación a la cantidad de cabinas se establecen las siguientes condiciones:

ESTACIONES EXISTENTES: No podrán modificarse en su ubicación, ni aumentarse en número salvo, expresa autorización de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

NUEVAS ESTACIONES DE PEAJE PROPUESTA: El CONCESIONARIO deberá proyectar y construir nuevas estaciones de Peajes en los lugares propuestos, las cual serán habilitadas por expresa autorización de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) a partir del crecimiento de la minería, en este caso en el Tramo Norte, va a tener un mayor flujo de tránsito. En ese caso, ¿las estaciones de peajes serán refuncionalizadas, por ejemplo, mayor cantidad de cabinas, más espacios para servicios o no?”

Respuesta a intervención #11: El CONCESIONARIO deberá ejecutar las OBRAS DEL CONCESIONARIO previstas en el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES y en el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES, en los plazos allí establecidos para cada una de ellas.

Las OBRAS DEL CONCESIONARIO comprenden las obras INICIALES DE PUESTA EN VALOR, LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN y las OBRAS OBLIGATORIAS.

- OBRAS INICIALES DE PUESTA EN VALOR: Significa aquellas OBRAS DEL CONCESIONARIO a ejecutarse en el primer año del CONTRATO DE CONCESIÓN de CONCESIÓN para lograr la transitabilidad segura de todos los usuarios que transiten por el tramo.
- OBRAS DE REHABILITACIÓN: Significa aquellas OBRAS DEL CONCESIONARIO ejecutarse sobre las calzadas, en sectores y tramos de la RED FEDERAL DE CONCESIONES.
- OBRAS OBLIGATORIAS: Significa aquellas OBRAS DEL CONCESIONARIO listadas en cada PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES.

Asimismo, El CONCEDENTE se reserva la facultad de disponer la ejecución de otras obras no incluidas en el PLAN DE OBRAS a ser ejecutadas por el CONCESIONARIO.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) atento a que en concesiones pasadas no estaba incorporado y veo que se incorporó el tramo de Avenida de Circunvalación acá, en San Miguel de Tucumán (...) si se han considerado obras y qué tipo de obras.”

Respuesta a intervención #13: El CONCESIONARIO deberá implementar el Sistema Free Flow y contar con un

sistema de detección automática de dominios en todas las ESTACIONES DE PEAJE de la RED FEDERAL DE CONCESIONES; pudiendo dejar a su criterio vías mixtas siempre que las mismas no interfieran con el Sistema Free Flow.

Para la implementación del sistema Free Flow (vías automáticas sin barreras) se deberá tener en cuenta la normativa vigente respecto a los sistemas de cobro de peaje, de conformidad a lo regulado por el Decreto N° 779/95 y su Decreto reglamentario N°196/2025; el cual establece los siguientes plazos:

- a) Para el 31 de diciembre de 2025, todas las rutas nacionales deberán contar con sistemas de cobro automático, por vías automáticas canalizadas y/o vías manuales.
- b) Para el 31 de diciembre de 2026, todas las rutas nacionales deberán contar con sistemas de vías automáticas canalizadas y en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) al menos exclusivamente con free flow. 103
- c) Para el 30 de junio de 2027, todas las rutas nacionales deberán contar exclusivamente con sistemas de cobro free flow.

Sera decisión del CONCESIONARIO, siempre y cuando cumpla con las condiciones necesarias para ejecutar una estación de Peaje nueva, adelantar la construcción de los sistemas Free Flow indicados.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) es con respecto al tema de las nuevas estaciones de peaje propuestas, que están en el artículo 2, donde dice ‘estaciones de peaje’, en el inciso b) dice que las nuevas estaciones de peaje deben ser por free flow, o sea que en este tramo -estamos hablando de Angélica, Palacios, Pinto y Herrera- deberían ser en free flow.”
- “(...) el decreto dice que es a partir de julio del 2027. ¿Qué ocurre si las estaciones de peaje se pueden colocar antes de ese periodo, si no se puede poner con dinámica?; o sea, que sean dinámicas hasta julio del 2027, que es lo que dice el decreto (...) si pueden ser dinámicas al principio.”

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.

