



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

Informe

Número:

Referencia: AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS CHACO-SANTA FE – LITORAL Y NORESTE –
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 CHACO-SANTA FE – LITORAL Y NORESTE – 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 Chaco-Santa Fé”, “Tramo Litoral” y “Tramo Noreste”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

TRAMO CHACO SANTA FÉ					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
11	510,62	1007,8	Nelson (Santa Fe) Km 510,62	Empalme RN 16 Resistencia (Chaco)	497,18
LONGITUD TOTAL TRAMO CHACO-SANTA FÉ: 497,18 KM.					
TRAMO LITORAL					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
12	871,15	1206,69	Empalme RN 123 9 de Julio (Corrientes)	Empalme RN 118	335,54
16	0	211,2	Acceso Viaducto lado Corrientes, incluido Pte. Gral. Belgrano	Empalme RN 89 Avia Terai (Chaco)	211,2
LONGITUD TOTAL TRAMO LITORAL: 546,74 KM.					

TRAMO NORESTE					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
12	1206,69	1336	Empalme RN 118	Posadas (Misiones) Km 1336,00	129,31
12	1349,2	1641,52	Posadas (Misiones) Km 1349,20	Acceso Puente Tancredo Neves (Misiones)	292,32
105	0,31	34,9	Empalme RN 12 Posadas (Misiones)	Empalme RN 14 Pindapoy-(Misiones)	34,59
LONGITUD TOTAL TRAMO NORESTE: 456,22 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 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° 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 (Auditorio de la Dirección Provincial de Vialidad ubicado en Av. 25 de Mayo y Ruta Nacional N° 11), ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco, 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 DIA 4 DE JULIO DE 2025. CIUDAD DE RESISTENCIA- CHACO

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-69942397-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

Expositoras Técnicas:

- Ing. María Luz Bendrame, Asesora técnica de la Dirección Nacional de Vialidad
- Dra. María Eugenia Riveira, Asesora legal de la Dirección Nacional de Vialidad

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-77151126-APN-DNV#MEC) la Audiencia en trato tuvo inicio a las 10:18 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 Y SIETE (77) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales CINCO (5) 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-2025-75795452-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 Expositoras Técnicas de la Audiencia Pública la Ing. María Luz Bendrame, Asesora Técnico de la Dirección Nacional de Vialidad y la Dra. María Eugenia Riveira, Asesora legal de la Dirección Nacional de Vialidad quienes realizaron una presentación integral del Proyecto (IF-2025-75813901-APN-DNV#MEC) Luego de ello, hicieron uso de la palabra VEINTITRES (23) participantes de la Audiencia Pública, a los cuales el Presidente de la Audiencia recordó que podrían realizar una intervención oral de CINCO (5) minutos y que, todo lo expuesto, sería respondido – en caso de corresponder – en el presente Informe de Cierre tal como lo establece el Capítulo IV – Anexo I del Decreto 1172/03.

Previo a finalizar, se dejó constancia que resultaron CIENTO DIECIOCHO (118) participantes presenciales (IF-2025-75804715-APN-DNV#MEC) y CUARENTA Y CUATRO (44) participantes virtuales. Dando un total de CIENTO SESENTA Y DOS (162) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-77151126-APN-DNV#MEC

A las 12:35. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DEL OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA: RFC – ETAPA III - TRAMOS CHACO-SANTA FE, NORESTE Y LITORAL

El **TRAMO CHACO-SANTA FÉ**, estará conformado por la Ruta Nacional N° 11, entre el Km. 510,62 (Nelson, Santa Fe- km 510,62 y el Km. 1007,8 (Empalme RN N° 16-Resistencia, Chaco).

El Tramo propuesto constituye un corredor vial de vital importancia para el desarrollo del noreste argentino. Esta vía conecta zonas agrícolas altamente productivas del norte santafesino con regiones del Chaco dedicadas a la ganadería, la agricultura y la producción forestal, facilitando el transporte de materias primas y productos elaborados hacia los mercados internos y los puertos del litoral. En términos de transporte, se trata de una arteria clave del sistema troncal que vincula el centro del país con el NEA, soportando un flujo constante de vehículos de carga, transporte de pasajeros y tránsito regional, presentando desafíos en cuanto a mantenimiento y capacidad debido a su elevada utilización.

La longitud total del tramo es de 497,18 km

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

- Ruta Nacional N° 12, entre el Km. 1206,69 (Empalme RN N° 118) y el Km. 1336,00 (Posadas, Misiones).
- Ruta Nacional N° 12, entre el Km. 1349,2 (Posadas, Misiones) y el Km. 1641,52 (Acceso Puente Tancredo Neves, Misiones).
- Ruta Nacional N° 105, entre el Km. 0,31 (Empalme RN N° 12 – Posadas, Misiones) y el Km. 34,9 (Empalme RN N° 14 –Pindapoy, Misiones).

El Tramo Noreste representa una infraestructura clave para la conectividad y el desarrollo de la provincia de Misiones y su vinculación con el resto del país y con Brasil. Este eje vial articula zonas de producción yerbatera, forestal, hortícola y ganadera con centros urbanos como Posadas y con pasos fronterizos estratégicos, favoreciendo tanto el comercio interno como las exportaciones hacia el Mercosur. En términos de transporte, el corredor cumple un rol fundamental como vía troncal de acceso al sur y centro de Misiones, y al mismo tiempo canaliza el tránsito turístico hacia destinos emblemáticos como las Cataratas del Iguazú, siendo una ruta de alta circulación de vehículos particulares, transporte de cargas y ómnibus de larga distancia. En conjunto, este corredor potencia la integración territorial de Misiones, su inserción económica regional y el fortalecimiento de su diversidad social y cultural.

La longitud total del tramo es de 456,22 km

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

- Ruta Nacional N°12, entre el Km. 871,15 (Empalme RN N° 123 – 9 de Julio, Corrientes) y el Km. 1206,69 (Empalme RN N° 118)
- Ruta Nacional N°16, entre el Km. 0 (Acceso Viaducto lado Corrientes, incluido Pte. Gral. Belgrano) y el Km. 211,2 (Empalme RN N° 89 - Avia Terai, Chaco).

En sí, el Tramo en cuestión desempeña un papel estratégico en la articulación del nordeste argentino. Este eje es fundamental para el movimiento de productos agrícolas, forestales y ganaderos, típicos de las provincias de Corrientes y Chaco, además de facilitar el acceso a puertos fluviales y a mercados regionales y nacionales, potenciando cadenas de valor como la del arroz, la madera, el algodón y la ganadería. Desde la perspectiva del transporte, el corredor conecta puntos neurálgicos del NEA, siendo uno de los pocos enlaces directos entre ambas provincias mediante el Puente General Belgrano, cuya relevancia logística y simbólica lo convierte en un nodo clave para el tránsito de cargas y pasajeros. Además, fortalece los vínculos históricos entre Corrientes y Chaco, contribuyendo a la cohesión territorial y al desarrollo regional equilibrado.

La longitud total del tramo es de 546,74 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 (#7, #11, #13, #14, #15, #17, #20, #21 y #22).

Respuesta: Los participantes plantean, en toda su exposición o en partes, consideraciones personales, solicitudes fuera de los términos de esta audiencia pública, 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:

- “(...) el corredor tramo Litoral se solventará y se justificará, técnica y económicamente, gracias a la interconexión entre los sectores de las rutas nacional 12 y 16, y esto se materializa en la propia ciudad de Corrientes, atravesándola con un corredor de avenidas de 6 kilómetros y por la existencia del puente interprovincial ‘General Belgrano’.”
- “(...) en esta nueva etapa de concesión se vuelve a eliminar la atención de ese corredor en las avenidas por parte de la futura concesión entre las progresivas 1030, de la ruta nacional número 12 y la número 0, de la ruta nacional 16, al comienzo del puente ‘General Belgrano’, instaurando la misma inequidad administrativa que en las anteriores concesiones.”
- “(...) el solo beneplácito es que pareciera que se va a arreglar este camino rural desarreglado que es la Ruta 11 y que antes no estaba en los pliegos de licitación, pero sí, ahora, está.”
- “(...) desde 20 kilómetros más allá de Nelson, no es en Nelson, sino que es en Candiotti, donde termina de desembocar la autopista Rosario-Santa Fe y, ahí, hay un pedazo que hablan de Nelson, pero hay 20 kilómetros que no sé qué van a hacer.”
- “(...) la Ruta 11 es una ruta demasiado importante, baja y sube mucha producción, comunica países, como para a la ligera hacerle algunas reparaciones que, encima, es poca la repavimentación solamente y deja de lado el proyecto real.”
- “Queremos seguridad. Y, por sobre todas las cosas, queremos -en el mientras tanto salgan las obras- un paliativo para que las rutas no sigan siendo el lugar de muerte.”
- “Y lo que tiene que ver con los amparos judiciales que están, justamente, sobre esa estación de peaje y la de Makallé, ¿si eso, obviamente, va a dejar de existir?”
- “(...) lograr que se ponga en el pliego el traspaso de los trabajadores y que ningún trabajador quede en la calle.”
- “(...) estamos pidiendo estas cosas para que los trabajadores puedan tener continuidad laboral o sino el que se quiera retirar pueda cobrar su indemnización (...)”
- “No se habla de sistema de emergencias integrales, porque de existir sistemas de emergencias integrales, se reduciría el riesgo de muerte.”
- “(...) no se está cumpliendo con algunas prerrogativas; por ejemplo, la existencia de vías alternativas simultáneas gratuitas a las vías de peaje.”
- “(...) los controles que deben hacerse en materia de infraestructura vial no están siendo adecuados.”
- “(...) no se ha dado a conocer el estudio técnico del beneficio-costos del usuario, como marca la ley 17.520.”
- “(...) como usuarios viales, rechazamos categóricamente esta propuesta de Gobierno, de la Red Federal de Concesiones, que debería ser denominada ‘red federal del impuesto al tránsito’ (...) es claramente un impuesto a la circulación que afecta el costo del transporte y, por ende, todos los precios de la economía.”
- “(...) lo rechazamos porque solo se prevé el hecho de hacer un simple mantenimiento, un maquillaje -no se prevé ampliar la red vial, hacer autovías, autopistas-, encima, concesiones a veinte, treinta años,

triplicando, se supone, las tarifas actuales.”

- “(...) el concesionario va a cobrar apenas ingresen (...) el usuario vial -es una clara ineficiencia- es un inversor.”
- “(...) el peaje no es un pago a cuenta, no es un pago a cuenta de una obra futura. ¡Hagan la obra y después la pagamos!”
- “(...) es un sistema inviable por el bajo caudal de tránsito (...) es un impuesto a la circulación en un camino existente pagado con nuestros impuestos y ese camino alternativo, donde también se está violando claramente la Constitución Nacional, por la falta de caminos alternativos y también la doble imposición.”
- “(...) la propuesta es muy clara y sencilla: Reasignar como corresponde los fondos que se recaudan en impuesto a los combustibles.”
- “(...) los caminos son de dominio público. Tenemos que ser parte de la toma de decisiones.”
- “(...) las preguntas son siempre las mismas: ¿Por qué no se habilitan los fondos del impuesto al combustible, como corresponde? ¿Por qué seguimos con más de lo mismo? ¿Por qué no cumplen con la Constitución Nacional? ¿Cómo no es posible que haya un marco regulatorio de un ente regulador, donde las concesiones tienen carácter de servicio público?”
- “(...) se mencionó también el proyecto del doctor Laura (...) de la Red Federal de Autopistas. Hay otros proyectos libres de peajes.”

2.- Consultas donde se proponen la realización de obras no previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (#2, #3, #4, #6, #11, #12, #14, #16 y #19).

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 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 se ejecuten las obras de adecuación de la travesía urbana de Villa Ocampo (...)”
- “(...) Obras como iluminación; obras como ensanchamiento de calzadas en las travesías de las diferentes ciudades; obras como rotondas de accesos a diferentes ciudades; obras como el ensanchamiento del puente del arroyo Rey, entre las ciudades de Reconquista-Avellaneda, que es un embudo fatal que estaba contemplado, en su momento, (...)”
- “(...) dejar planteada una enorme preocupación por la falta de obras (...) también necesitamos las obras de la rotonda de ingreso; las obras de la extensión de la iluminación; las obras hídricas que tienen que ver con la ampliación de dos alcantarillados importantes que generan problemas en el escurrimiento de nuestra ciudad; los convenios de Seguridad, que estén planteados con bomberos”
- “(...) que por lo menos se construya cada 20 kilómetros –por decir una distancia- una dársena de urgencia o de emergencia (...)”

Obras de nueva Infraestructura:

- “Requerimos que se tenga en cuenta el tráfico que podría generar la futura reactivación del Puerto Campo y el servicio de balsa de transporte de cargas con Bella Vista, Corrientes, y mantenemos el pedido de conversación en la autovía de la ruta 11 de la ciudad de Santa Fe hasta Resistencia.”
- “(...) Ruta 12 (...) la necesidad de incorporación de otras obras de suma necesidad, (...). Por ejemplo, en el tramo entre la localidad de Saladas y nuestra ciudad capital, que hoy necesita y amerita una obra de modificación de la capacidad (...)”
- “(...) hace muchos años (...) los intendentes, los legisladores de la provincia de Santa Fe, con las autoridades nacionales de los distintos gobiernos, vienen trabajando un proyecto de remodelación de la Ruta 11, donde se tomaron decisiones, está el proyecto hecho y terminado en el Ministerio de Obras Públicas y en la Dirección Nacional de Vialidad.”
- “(...) ese proyecto es de una autovía (...) obras complementarias, rutas que pasan por el medio de las ciudades importantes generan accidentes.”
- “(...) Esa avenida de circunvalación Reconquista-Avellaneda es necesaria, no puede ser que el tránsito internacional pase por el centro de las ciudades; hoy, es un obstáculo urbanístico el paso en la Ruta 11.”
- “(...) sería necesario incluir para Corrientes el tramo ruta 12 sur (...) el reclamo para que se haga el ensanche correspondiente y la repavimentación, más precisamente de Corrientes Capital -donde inicia la autovía actual hasta la localidad de Cuatro Bocas -Saladas-.”
- “(...) tanto la circunvalación de Reconquista y Avellaneda, como lo que es la autovía, por lo menos hasta San Justo, existe la posibilidad de incorporarla o hacer otro tipo de cuestiones (...)”

3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#4).

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 la 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.

A modo de ejemplo se lista la intervención en relación a este punto:

- “(...) Los convenios de Seguridad, que estén planteados con bomberos”

4.- Planteos en relación a los móviles de seguridad vial (#15 y #18).

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:

- “De casi 80 móviles de seguridad vial que hay en todo el país, van a quedar no más de 13 móviles de seguridad vial. (...) Si hay un siniestro vial o si hay un camión roto arriba de la ruta, ¿quién va a ir a balizar ese camión? ¿Los bomberos? ¿Los gendarmes? ¿La Agencia Nacional de Seguridad Vial, que está a punto de desaparecer? ¿Los policías? ¿O los señores intendentes van a tener que mandar a los policías locales?”
- “(...) sacando y retirando móviles, pero de manera obscena, que son los que tienen que garantizar el patrullaje, el servicio a la asistencia, el retiro de todos los que haya arriba de la calzada.”

5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#1, #2, #7, #8 y #9).

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

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

Comprenden entre otras las siguientes obras y tareas:

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

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

Los participantes en la Audiencia Pública, tanto presencial como virtual, realizaron diversos planteos en relación al estado de la calzada, su conservación y mantenimiento. El objetivo de la Concesión será justamente el mantenimiento y rehabilitación de las calzadas.

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

- “(...) es una preocupación del señor gobernador Leandro Zdero, quien desde el inicio de la gestión está haciendo los trámites para ver que las cuatro rutas que atraviesan el territorio de la provincia del Chaco tengan el mantenimiento que corresponde.”
- “(...) Adherimos a la concesión de la ruta 11, en el tramo Chaco-Santa Fe, para garantizar su buen mantenimiento y prestación de servicio.”
- “(...) los viaductos carreteros del terraplén del lado Chaco, muestran rastros de deslizamientos e inestabilidad de los taludes (...) no recibieron desde su inauguración ningún tipo de mantenimiento estructural.”
- “(...) los obenques del puente principal (...) podrían estar en los límites de su vida útil, económica operativa (...) las juntas del puente principal, especialmente, la Transflex, necesitan un urgente reemplazo.”
- “(...) los tramos isostáticos de hormigón armado del puente (...) poseen descascaramiento del recubrimiento inferior de la armadura pasiva, con potenciales ataques corrosivos.”
- “Venimos solicitando (...) el mantenimiento de estos tramos y creo que es oportunidad de incluir en las licitaciones próximas a realizarse para las concesiones, el tema de un control permanente y multas, o algún tipo de control que permita, en corto plazo, ir arreglando el estado de los tramos de las rutas (...)”
- “(...) más la señalización -que no existe-, tanto vertical como horizontal, el pintado de las autovías, de los pavimentos y los accesos a los pueblos.”
- “(...) en la duración del plazo de contratación, ¿qué va a pasar con el tramo Corrientes-Saladas? No se dice nada de reparación de banquetas, bacheo, señalización ni limpieza.”

6.- Consultas en relación al control de Pesos y Dimensiones (#15 y #18).

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 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:

- “En los pliegos preliminares se habla de que va a haber balanzas, pero la empresa tiene 60 días para decidir si quiere o no quiere contar con esas balanzas.”
- “(...) este pliego preliminar que no contempla y retira por completo el sistema de prevención, el sistema de seguridad, dándoles a las empresas la opción de tener o no balanzas (...)”

7.- Ubicación de Estaciones de Peaje (#14).

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.

A continuación, se expone el planteo:

- “Con respecto a las estaciones de peaje que se agregan, ¿si hay posibilidad de una revisión de las ubicaciones de las estaciones de peaje que mencionan en el pliego o si ya están totalmente definidas?”

8.- Consultas puntuales.

Respuesta a inquietud #3: El plazo del CONTRATO DE CONCESIÓN será:

(i) En el supuesto que el OFERENTE que resulte ADJUDICATARIO oferte una tarifa inferior a la TARIFA TOPE, el plazo es de VEINTE (20) años.

(ii) En el supuesto que el OFERENTE oferte la TARIFA TOPE y un plazo de Concesión superior o igual a VEINTE (20) años, el plazo del CONTRATO DE CONCESIÓN será el que surja de la ADJUDICACIÓN, el que no podrá superar el PLAZO TOPE.

El PLAZO TOPE del CONTRATO DE CONCESIÓN es de TREINTA (30) años.

En todos los casos el plazo del CONTRATO DE CONCESIÓN empezará a contarse a partir de la fecha de suscripción, con posibilidad de DOS (2) años de prórroga, a opción del CONCEDENTE.

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.