



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

Informe

Número:

Referencia: AUDIENCIA PÚBLICA – TRAMOS CENTRO Y MESOPOTÁMICO– 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 Y MESOPOTÁMICO – 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” y “Tramo Mesopotámico”, conformado por los tramos de Rutas Nacionales que se detallan a continuación.

TRAMO CENTRO					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
9	297	660,16	Empalme RN A-008 Rosario (Santa Fe)	Inicio de Concesión de la Red de Accesos a Córdoba (RAC) Pilar (Córdoba)	363,16
19	0	127,19	Empalme RN 11 Santo Tomé (Santa Fe)	Limite Santa Fe / Córdoba	127,19
34	0	188,68	Empalme RN A-008 Rosario (Santa Fe)	Empalme RN 19	188,68
LONGITUD TOTAL TRAMO CENTRO: 679,03 KM.					
TRAMO MESOPOTÁMICO					
RN	PK INICIAL	PK FINAL	DESDE	HASTA	LONG (KM)
18	14,55	241,27	Empalme RN 12 Paraná (Entre Ríos)	Empalme RN 14 Puerto Yerúa (Entre Ríos)	226,72

12	401,29	450,68	Empalme RN 131 Crespo (Entre Ríos)	Empalme RN 18 Paraná (Entre Ríos)	49,39
A-012	0.00	66,71	Empalme RN 9 Rosario (Santa Fe)	Empalme RN 11 Rosario (Santa Fe)	66,71
LONGITUD TOTAL TRAMO MESOPOTÁMICO: 342,82 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 (Sala Mayo ubicada en Martín Miguel de Güemes,), ciudad de Paraná, Provincia de Entre Ríos, 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 7 DE JULIO DE 2025. CIUDAD DE PARANÁ– ENTRE RÍOS

De acuerdo a la normativa vigente y tal como se expresará mediante el Orden Del Día (IF-2025-69942686-APN-DNV#MEC), se dieron a conocer las autoridades y expositores para la Audiencia Pública. A saber:

- Presidente de Audiencia Pública: Lic. Martín Nahuel Zangirolami, Subgerente de Atención al Usuario de Vialidad Nacional
- Secretario de Audiencia Pública: Lic. Gonzalo Oderda, Asesor de Vialidad Nacional

Expositores Técnicos:

- Ing. Pablo León, Asesor técnico de la Dirección Nacional de Vialidad
- Ing. María Leticia Franzoy, Asesora técnica de la Dirección Nacional de Vialidad

Tal como se indica en el Acta de Cierre (IF-2025-77152362-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 recepcionaron SESENTA Y DOS (62) inscripciones con consultas y/o propuestas diversas, de las cuales ONCE (11) 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-2025-75796410-APN-DNV#MEC) y videograbada y que se designó como Secretario de la Audiencia Pública al Lic. Gonzalo Oderda, Asesor de Vialidad Nacional.

Posteriormente, hicieron uso de la palabra en su carácter de Expositores Técnicos de la Audiencia Pública los Ingenieros Pablo León y María Leticia Franzoy, Asesores Técnicos de la Dirección Nacional de Vialidad; quienes realizaron una presentación integral del Proyecto (IF-2025-75819199-APN-DNV#MEC) Luego de ello, hicieron uso de la palabra TRECE (13) 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 CINCO (55) participantes presenciales (IF-2025-75805974-APN-DNV#MEC) y TREINTA Y CUATRO (34) participantes virtuales. Dando un total de OCHENTA Y NUEVE (89) participantes para la Audiencia Pública en cuestión. Firmándose el Acta de Cierre IF-2025-77152362-APN-DNV#MEC

A las 12:00. finalizó la Audiencia Pública en correcto orden y buen desenvolvimiento.

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

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

- Ruta Nacional N°9, entre el Km.297,00 (Empalme RN N° A-008 – Rosario, Santa Fe) y el Km. 660,16 (Inicio de Concesión de la Red de Accesos a Córdoba (RAC) – Pilar, Córdoba).
- Ruta Nacional N°19, entre el Km. 0,00 (Empalme RN N° 11 - Santo Tomé, Santa Fe) y el Km. 127,19 (Limite Santa Fe/ Córdoba).
- Ruta Nacional N°34, entre el km. 0,00 (Empalme RN N° A-008 – Rosario, Santa Fe) y el Km. 188,68 (Empalme RN N° 19).

El Tramo propuesto constituye un corredor vial con arterias estratégicas de interconexión regional en el centro del país. Desde el punto de vista económico, este eje vial es clave para el transporte de bienes agroindustriales, conectando zonas de alta producción agrícola y ganadera con polos industriales como Córdoba y Rosario, y con puertos de exportación en el Paraná. Además, articula ciudades intermedias con fuerte identidad regional y tradiciones compartidas, promoviendo el intercambio y la cohesión entre provincias con raíces históricas comunes. Estas favorecen el acceso a diversos atractivos como las sierras cordobesas, los espacios culturales de Rosario y Santa Fe, y múltiples pueblos con valor patrimonial. Este corredor soporta un alto flujo vehicular —especialmente de carga pesada— y requiere una infraestructura moderna y segura, siendo clave para la logística nacional e internacional dentro del Mercosur. En suma, este entramado vial no solo impulsa el desarrollo económico, sino que también fortalece la integración territorial y cultural del centro argentino.

La longitud total del tramo es de 679,03 km.

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

Estará conformado por:

- Ruta Nacional N° 18, entre el Km 14,55 (Empalme RN N° 12 - Paraná, Entre Ríos) y el Km 241,27 (Empalme RN N° 14- Puerto Yerúa, Entre Ríos).
- Ruta Nacional N° 12, entre el Km. 401,29 (Empalme RN N° 131 – Crespo, Entre Ríos) y el Km. 450,68 (Empalme RN N° 18 – Paraná, Entre Ríos).
- Ruta Nacional N° A-012 entre el Km 0,00 (Empalme RN N°9 – Rosario, Santa Fe) y el Km 66,71 (Empalme RN N° 11 – Rosario, Santa Fe).

En sí, el Tramo representa un eje de gran relevancia estratégica para el litoral argentino. En términos económicos, este corredor vincula áreas productivas claves del centro-este del país, facilitando la circulación de mercancías agroindustriales, forestales y citrícolas hacia los centros de consumo y exportación, especialmente los puertos sobre el río Paraná. Cultural y socialmente, une ciudades y localidades con una rica historia vinculada al desarrollo del federalismo, el cooperativismo agrario y la cultura litoraleña, favoreciendo la interacción entre comunidades con identidades propias pero complementarias. En lo que respecta al transporte, este corredor combina tramos de flujo regional e interprovincial, siendo fundamental para el movimiento de cargas y pasajeros, y contribuyendo a la descongestión de accesos urbanos críticos como los de Rosario. En conjunto, este entramado vial potencia la integración económica y socio territorial del Litoral y el Centro del país, consolidando su rol en la conectividad nacional y regional.

La longitud total del tramo es de 342,82 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, #5, #6, #7, #8, #9, #10, #13 y #14).

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

- “Por eso insistimos en eso de las oposiciones a incluir como obra obligatoria, que sea un obra que se termine, y hasta ofrecemos la posibilidad de intervenir nosotros, por supuesto, por fuera de ese proceso licitatorio, sino en un proceso propio del municipio, si después Vialidad Nacional quiere hacer el mantenimiento de la obra no nos vamos a oponer, pero nos parece que sumamente necesario para la ciudad que se concluya, y que se concluya en estos términos para evitar los inconvenientes internos dentro de esos sectores para la ciudad.”
- “(...) no desaprovechar la oportunidad de incorporar los pliegos, incluso aprovechando el acompañamiento

que el municipio en este caso estamos queriendo sumarnos a la solución para conclusión de la obra, pero también para que esto no termine con un impacto y una afectación a los vecinos.”

- “(...) las pocas intervenciones que se hicieron, se hicieron por órdenes judiciales, porque se presentaron amparos por parte de legisladores, de otros funcionarios del gobierno de la provincia de Santa Fe, y ahí se hicieron unas intervenciones mínimas, insuficientes, muy parciales.”
- “(...) ¿mientras tanto qué hacemos? ¿Se va a seguir necesitando que se preparen amparos judiciales o van a tomar alguna intervención sobre todo en las rutas vinculadas a la producción por donde pasan 15000 camiones por día? ¿Van a hacer obras de mantenimiento?”
- El representante de la Sociedad Rural de Isla y Consorcio Hídrico de Isla, Departamento de Ibicuy, Entre Ríos Plantea cuestiones inherentes al tramo Oriental fuera del objeto de esta Audiencia Pública.
- “(...) no vine a pedir permiso, vine a señalar el crimen (...) vine a denunciar la barbarie.”
- “(...) no sabemos qué película de fantasía vieron que hablan de la baja de siniestralidad, cuando no está comprobado.”
- “(...) la retención del 28 por ciento del impuesto al Combustible de lo que se recauda en los peajes hay silencio, porque tienen que engrosar las arcas del Banco Central, se olvidan para qué es ese dinero.”
- “(...) se habla en el prepliego que la estación de peaje iría el kilómetro 120, si bien cambia de provincia que estamos a 20 km, el personal dónde queda, porque teóricamente del kilómetro 127-100 al 280, no figura en los pliegos de concesión.”
- “(...) se está haciendo la Autopista que teóricamente se dice que pasaríamos a ser parte de empleados de la Provincia, y no del Estado como estamos ahora.”
- “(...) esas son las preguntas que se hacen todos, treinta y cinco familias que somos los que estamos ahí en el peaje de Devoto.”
- “(...) que realmente estas audiencias públicas sirvan para reformular un pliego que a nuestro entender se nos tenga en cuenta como trabajadores y como parte del sistema vial, de que se reformen un montón de cosas que no son como las están pintando ahí, y que hay muchas más falencias de las que se están marcando.”
- “(...) en la Etapa I no se ha tomado en cuenta ningún tipo de propuestas, no solamente de las organizaciones sino también de los usuarios.”
- “(...) estos distintos puntos, estamos refiriéndonos al Sistema Free Flow (...) pero en ningún momento se está marcando el servicio real al usuario.”
- “(...) me parece de suma importancia lo que comentaban y hablan en sus documentos los compañeros de Estrella Amarilla, porque si realmente en el estado en que están las rutas nacionales a la espera de un proceso de privatización que va a llevar un promedio de siete, ocho meses o un año, sin garantía de un servicio que hoy se necesita.”
- “(...) no estamos hablando de que van a hacer una ruta nueva o autopista, o autovía, sino una reparación mínima, un bacheo de lo que hoy se está necesitando, y hoy no se está cumpliendo.”
- “(...) no se tiene contemplado en las distintas estaciones de peaje que hay una sección de trabajo, no hay garantía de saber si realmente con el nuevo proceso de licitación que se va a llevar con la privatización, van a estar adentro los compañeros de la actividad de peaje o van a estar afuera.”
- “(...) están haciendo muestras de un prepliego para seducir a distintas constructoras de beneficios para el usuario totalmente cero, y para las constructoras total para que les salga hiper barato.”
- “(...) no hay garantía de saber si realmente con el nuevo proceso de licitación (...) van a estar adentro los compañeros de la actividad de peaje o van a estar afuera. No existe la sección de trabajo.”
- “(...) todos los que hicieron uso de la palabra a lo largo de esta semana y media marcaron claramente desde los municipios, de las provincias, la gran problemática que sufre la red vial en la Argentina, y que tiene como responsable las caras que son ustedes, que son Vialidad Nacional.”

- “(...) acaba de salir un decreto, donde habla que van a disolver Vialidad Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y nos deja aún más preocupados que estos pliegos preliminares (...) que retira por completo el sistema de emergencia, el sistema de asistencia, el sistema de seguridad vial.”
- “(...) queremos tener esa esperanza (...) de que podemos llevar por lo menos un cambio en estos preliminares.”
- “(...) un nuevo decreto de parte del Ministerio de Economía que quiere manejar las rutas nacionales, desaparece Vialidad Nacional, vaya a saber qué va a pasar de acá en adelante.”
- “(...) entendemos que estas instancias son fundamentales para la transparencia y la participación ciudadana.”
- “(...) solicitamos que se preste especial atención a (...) controles técnicos y financieros reforzados, implementando auditorías técnicas, financieras y dependientes, y periódicas con acceso irrestricto a la contabilidad del concesionario.”
- “(...) la Defensoría (...) considera que la correcta y efectiva implementación, y control de los aspectos mencionados, resulta fundamental para garantizar que el nuevo proceso de concesiones represente un avance significativo en la calidad del servicio vial en Argentina”
- “(...) con respecto a la Ruta 34, (...) un solo peaje en la Ruta 34 es como excesivo, faltaría peaje sobre todo para la atención al usuario”.

2.- Consultas donde se proponen la realización de obras no previstas en el marco de los Contratos de Concesión preliminares (# 1, #2, #3 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.

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:

- “(...) ya se han manifestado algunas intenciones o propuestas de vincular ambos barrios, en algún momento era con un puente peatonal, hubo distintas acciones.”
- “(...) por la AO12, y si ustedes tuvieran la posibilidad, ahí vimos que van a intervenir los pasos a nivel que hay en la AO12, hace pocos días tuvimos un siniestro vial donde un tren llevó por delante un camión.”

Obras Nuevas de Infraestructura:

- “(...) no vimos lamentablemente el caso específico que nos atiende, que es una obra vinculada a la concesión de la Ruta 18, que es la unión entre la Circunvalación y la Ruta 12, que está incluida como obra obligatoria a esa concesión, y que es en definitiva lo que nos compete, porque es un tramo que es hoy por hoy netamente urbano, está dentro de un área con densidad de la Municipalidad de Paraná, que ha generado algún grado de inconveniente en los vecinos que viven allí (...)”
- “(...) es muy importante que se concluya la obra.”

3.- Planteos en relación a la prestación de Servicios a los Usuarios (#11 y #13).

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:

- “(...) solo quería agregar el tema de las emergencias médicas. Muchas veces se usa a hospitales, que estos

sean reforzados, porque muchas veces por usarlo para esto, se ven debilitado para los pueblos.”

- “(...) solicitamos que se controle la implementación y mantenimiento de plataformas que ofrezcan información detallada y actualizada sobre el estado de la ruta, tarifas, indicadores de calidad del servicio, y cumplimiento contractual.”

4.-Planteos en relación a los Móviles de Seguridad Vial (#9).

Respuesta: La concesionaria deberá contar con los móviles de seguridad vial en los TRAMOS que corresponde a tramos de autopistas de la RED FEDERAL DE CONCESIONES, en las cuales intervendrá en todas aquellas tareas asignadas en el Manual de Contingencias.

En el resto de los tramos que no son autopistas, las intervenciones ante incidentes e incidentes estará a cargo de la Gendarmería Nacional, Policía o bomberos según el tipo de contingencia.

Los planteos fueron los siguientes:

- “(...) en la Etapa III estamos viendo que dejan en el aire cierto servicio que hoy está prestando, tanto sea por las estaciones de peaje o los móviles de seguridad vial, contemplando en este prepliego hay un promedio de casi cuatrocientos y pico kilómetros por ruta con un solo móvil de seguridad vial, sacan y bajan la nómina a menos de la mitad.”
- “(...) y segundo impactan con un móvil de seguridad vial para 300 km de servicio, cuando hoy teniendo en cuenta que hay de dos a tres móviles con una plancha y una grúa no se alcanza a cubrir ese servicio”.

5.- Planteos en relación al estado del Tramo y la necesidad de una pronta intervención (#3 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
- Desembanche 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:

- “(...) en este año y medio (...) se ha hecho prácticamente nada, en cuanto al mantenimiento de las rutas y hay algunas rutas que realmente son desastrosas y tienen irregularidades, baches, ondulaciones, banquetas descalzadas, no tienen luz, y no están los pastos cortados.”
- “(...) acá estamos pidiendo otra cosa, tapar pozos, cortar pastos y encender luces.”
- “(...) la Ruta 34 hay un tramo desde la 19 hasta la AO12 Rosario, que no puede quedar sin una atención para el usuario real, primero porque la traza está totalmente destruida, detonada.”

6.- Cuestiones Medioambientales de los documentos preliminares de licitación (#2 y #13).

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.

- “(...) como obra obligatoria es tener bien identificada la infraestructura que queda como pasivo, en el caso de que la obra se termine como originalmente viene proyectada, o bien si en esta oportunidad de incorporarlo dentro de los pliegos, que ya sean parte de las obras.”
- “(...) es importante que en esta oportunidad no se dejen estos pasivos, por lo menos aprovechando también el estudio ambiental que se hizo.”
- “(...) solicitamos que se incorpore en todos los pliegos (...) analizar y prevenir el atropellamiento de fauna silvestre, y la accidentología vial asociada (...) con medidas de mitigación, como construcción de pasos de fauna, readecuación de alcantarillas, y otras estructuras, instalación de alambrados, reductores de velocidad, y señalización específica.”
- “(...) asegurar que los estudios de impacto ambiental abarquen tanto en la etapa de construcción como la operación y mantenimiento de todas las obras relevantes, incluyendo la evaluación de impactos de atropellamiento de fauna silvestre y efecto barrera.”

7.- Consultas puntuales.

Respuesta a inquietud #8: Se detalla a continuación la ubicación de las plazas de peaje que recibirá el CONCESIONARIO, las cuales no podrán modificarse en su ubicación, ni aumentarse en número salvo expresa autorización de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD:

Ruta Nacional N°9:

- Carcarañá (Km 340)-Ambos Sentidos-Total 10 Vías.
- James Craick (Km 588)- Ambos Sentidos-Total 8 Vías.

Ruta Nacional N°19:

- Franck (Km 19,95)- Ambos Sentidos-Total 6 Vías.

Se detalla a continuación las ubicaciones propuestas de las ESTACIONES DE PEAJE que el CONCESIONARIO deberá proyectar y construir, las cuales serán habilitadas por expresa autorización de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

Ruta Nacional N°9:

- Leones (Km 454)-Ambos Sentidos.

Ruta Nacional N°19:

- San Francisco (Km 120)- Ambos Sentidos.

Ruta Nacional N°34:

- Totoras (Km 60)- Ambos Sentidos.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) mi pregunta puntual sobre este prepliego del tramo de la 34, más que todo, que en las estaciones existentes no figura la estación San Vicente, en el kilómetro 160, no sé si se trata de un error o realmente no se está contemplando que haya una estación de peaje como hay en la actualidad, con lo cual esto conlleva que obviamente de no haber una estación de peaje quedarían sesenta familias sin trabajo.”

Respuesta a inquietud #13:

En cuanto a los parámetros de calidad y mantenimiento, el concesionario deberá cumplir con las exigencias indicadas tanto en el CONTRATO como en los PLIEGOS DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES.

La constatación de su incumplimiento dará lugar al inicio del acto administrativo correspondiente según el RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) los parámetros de calidad de mantenimiento y operación sean objetivamente mensurables, y en caso de incumplimiento, se apliquen penalidades automáticas y disuasorias.”

Respuesta a inquietud #14: 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.
- c) Para el 30 de junio de 2027, todas las rutas nacionales deberán contar exclusivamente con sistemas de cobro free flow.

Los plazos indicados se consideran plazos límites máximos, en este sentido, las vías manuales deberán convertirse en vías mixtas (manuales/automáticas) antes de lo especificado en el punto a).

A partir de efectuada dicha transformación en todas las ESTACIONES DE PEAJE del TRAMO, el CONCESIONARIO estará habilitado para cobrar el doble de las TARIFAS vigentes conforme lo establece el PLIEGO.

- “(...) se puede cobrar el doble cuando estén las estaciones dinámicas. Hoy, actualmente, no todas las estaciones existentes tienen peaje dinámico, ¿si es factible que la nueva concesionaria coloque todos los sistemas dinámicos, y cobre a la tarifa actual que se está cobrando, el doble para lo que sea manual?”

Por otro lado, se detalla a continuación las ubicaciones propuestas de las ESTACIONES DE PEAJE que el CONCESIONARIO deberá proyectar y construir, las cuales serán habilitadas por expresa autorización de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

Ruta Nacional N°18:

- Viale (Km 17)-Ambos Sentidos.
- Villaguay (Km 138)- Ambos Sentidos
- San Salvador (Km 239)- Ambos Sentidos.

Se expone a continuación el tema manifestado:

- “(...) en el Tramo Centro Norte (...) hay estaciones de peaje en Angélica, que está más cerca de la Ruta 19, y yo ahí la consulta que hice era si se podía empezar a cobrar en forma dinámica, antes de la colocación del free flow.”
- “(...) con respecto a la parte del Mesopotámico, se mencionaron tres estaciones de peajes nuevas que serían Viale, Villaguay, San Salvador. No puedo ver la ubicación, o en qué progresivas estarían ubicadas (...) no se puede ver los prepliegos de la Etapa III. Dice que el sitio está en mantenimiento.”

Respuesta a inquietud #15: 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:

- “(...) ya están evacuadas las consultas con lo que hoy se habló”.

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.