

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación ...

### RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional a efectos de que, por medio del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, brinde información circunstanciada respecto al estado de avance de todas las obras necesarias para completar la construcción de los tramos de autopista, autovía y duplicación de calzada, según corresponda, en la Ruta Nacional N°5, entre las localidades de Mercedes (provincia de Buenos Aires) y Santa Rosa (provincia de La Pampa).

Asimismo, sírvase detallar para cada uno de los tramos y con precisión para cada correspondiente progresiva:

- a) estado discriminado de obras según se encuentren finalizadas o en estado de ejecución, y en este último caso, informe porcentaje acumulado de ejecución a la fecha del informe;
- b) motivo en función de los cuales los porcentuales de avance de ejecución no se corresponden con las curvas de inversión y nivel de concreción comprometidos en cada contrato. En cada uno de ellos, remita cuadros Gantt entre curvas comprometidas y niveles reales de ejecución, indicando fecha de terminación;
- c) fechas previstas de finalización de la construcción de cada uno de los tramos entre Mercedes y Santa Rosa, con detalle del cronograma de obra aprobado para cada etapa;
- d) detalle de las que se encuentran en proceso de licitación, de adjudicación o de firma de contrato; destacando en cada caso, empresa adjudicataria/contratista y plazos contractuales de ejecución;

- e) incremento del nivel de tránsito medio a lo largo de los últimos diez (10) años, discriminado por tramo y por porcentaje de composición de vehículos livianos y pesados;
- f) informe anual de siniestralidad vial registrado en los últimos diez (10) años, discriminado por tramo y por particularidad del evento.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

COLI, Marcela Inés

MAQUIEYRA, Martín

TETAZ, Martín Alberto

DE LOREDO, Rodrigo Alfredo

ANTOLA, Marcela

TEJEDA, María Victoria

CERVI, Mario Pablo

BROUWER DE KONING, Gabriela Virginia

MARTINEZ, María Dolores

TAVELA, Danya Verónica

## FUNDAMENTOS

### **Sra. Presidente:**

El presente proyecto se hace eco del pedido que desde hace años vienen realizando vecinos autoconvocados de las localidades que atraviesa la Ruta Nacional N° 5 (RN5), desde la ciudad de Mercedes en la Provincia de Buenos Aires, hasta la ciudad de Santa Rosa, La Pampa. Pedido insistente motivado en la gran cantidad de accidentes que tienen lugar en esa vía y el riesgo de vida al que permanentemente se someten quienes circulan por ella, debido al intenso tránsito y el evidente deterioro en que se encuentra.

Estas obras se encuentran planeadas desde hace más 30 años, previéndose la construcción en tramos de autovía y autopista, tal como lo señala el Plan de Reconversión de la Red Vial Nacional en 1989. En 1990 del Ministerio de Obras y Servicios Públicos determinó que las obras públicas se realizarían mediante su concesión a particulares, sociedades mixtas o entes públicos por cobro de tarifas o peaje. Bajo esta última figura la firma NUEVAS RUTAS S.A logró en septiembre de 1990 la concesión de la RN5 en toda su longitud de aproximadamente 542 Km. entre Lujan y Santa Rosa.

El nivel de tránsito medio de la ruta en el año 2001 era de 12.575 vehículos diarios, con una composición de 72% de vehículos livianos y 28% de pesados.

**Hoy, a más de 30 años de aquella decisión estatal, la realidad es que las obras proyectadas sobre la RN5 no se encuentran realizadas en su totalidad, sólo en pocos tramos se registran avances parciales y -en la mayoría de los casos- recién se encuentran tardíamente en etapa de proyecto.**

Un breve repaso histórico así lo demuestra. El vencimiento del plazo contractual de esta concesión operó en octubre de 2003. El gobierno de ese entonces realizó una nueva licitación para otorgar la concesión por peaje para la construcción, mejoras, reparación,

conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de la RN5, que en este caso correspondió al CORREDOR VIAL N° 2, cuyo contrato recayó en la firma HOMAQ S.A., llamada Autovía Oeste para esta concesión. Concomitante a ello, se creó una Unidad de Seguimiento de estos contratos, constituida por representantes de la Dirección Nacional de Vialidad y del OCCOVI, Órgano de Control de Concesiones Viales.

Vencido el plazo de estos contratos en noviembre del 2008, el gobierno otorgó una nueva concesión. Previamente, en el marco del Régimen Nacional de Iniciativa Privada, determinó la adjudicación de concesión por peaje un tramo declarado de Interés Público en 2006, entre las ciudades de Luján y Carlos Casares, para la concreción de la denominada "Autovía Luján-Carlos Casares". Este contrato quedó a cargo del Ente Concesionario H5 S.A. por 30 años, en el cual debía cumplimentar el mantenimiento de 30 km. de autopista entre Luján y Mercedes -a esa fecha, sin finalizar-; la construcción de 100 km. de autovía entre Mercedes y Bragado, y la construcción de banquetas pavimentadas entre Bragado y Carlos Casares, con una inversión estimada en \$1.030 millones a esa fecha. El resto de la RN5, entre el Km. 316,90 y el empalme con la R.N. N° 35 en la ciudad de Santa Rosa, quedó en otro contrato a cargo de la firma Corredor de Integración Pampeana S.A. - CIPSA.

Debido a la demora y dificultades presentadas para concretar los nuevos contratos, el entonces Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios aprobó en 2009 las Acta Acuerdo celebradas en 2008 entre el OCCOVI y las distintas Concesionarias de los Corredores Viales, determinado una prórroga de 120 días en los contratos vigentes. En 2010 la DNV adjudicó el Corredor Vial N° 2 -que incluía el tramo Carlos Cáceres (km 316,90) y Santa Rosa (km 606,65) de la RN5- a la firma ESUCO S.A. - CONTRERAS HNOS. S.A.I.C.I.F.A.G. y M. – CV (U.T.E.).

En lo que hace al contrato con la firma H5 ("Autovía Luján-Carlos Casares") el cronograma de obras aprobado en 2008 fijaba varias etapas: (i) autovía entre Mercedes y Suipacha (29 Km.), plazo de 36 meses desde setiembre de 2013; (ii) Conexión Acceso

Oeste: plazo de 18 meses desde abril de 2014; (iii) Autovía entre Suipacha y Chivilcoy (30 Km.), plazo de 30 meses desde diciembre de 2014. Por otra parte, las obras del By Pass o Variante Lujan, comenzaron a ejecutarse en el 2001 pero dos años después se paralizaron. Recién en el año 2016, el gobierno nacional reactivó su construcción habilitando los primeros 6 Km. que conectan Jáuregui y la Ruta Provincial 47, y luego los 3 Km. de autopista que conectaron la Autovía con el Acceso Oeste. **Este tramo era uno de los peores cuellos de botella del país y logró descongestionarse con esta obra, permitiendo ahorrar unos 45 minutos de tiempo en horas pico.**

A través del sistema de Participación Publico Privada (PPP), en junio de 2018 se adjudicó a la empresa Green S.A., asociada con CCA - China Construction América, el corredor de la RN5 entre Luján y Santa Rosa (540 km), tramo denominado "Corredor B". La obra preveía la construcción en cuatro años de 113 Km. entre Mercedes y Bragado; la adecuación a ruta segura desde Bragado a Anguil, y 31 Km. de Autovía entre Anguil y Santa Rosa. Las obras preparatorias avanzaron a buen ritmo hasta mediados de 2019, cuando se paralizaron por dificultades de la empresa para conseguir el financiamiento externo.

A mediados de 2020, el entonces Ministro de Obras Públicas rescindió todos los contratos bajo el modelo de gestión PPP -incluido el de la RN5-, y anunció que las obras pasarían a la Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.), y que se realizarían por etapas más cortas.

En julio de 2022 la D.N.V. suscribió un contrato para la transformación en autopista del tramo entre Mercedes y el inicio de la variante Suipacha, la ejecución está a cargo de la Unión Transitoria de Empresas (U.T.E) conformada por CPC S.A. y Vial Agro S.A. El plazo de ejecución de 36 meses inició en enero del 2023 y las tareas consisten en la duplicación de calzada que se extenderá a lo largo de 20 Km. entre el Km 104 y el Km 124.

**En lo que refiere concretamente a las obras proyectadas en territorio pampeano:**

Es de desatacar que a partir del límite con la provincia de Buenos Aires (km. 522,15), la RN5 atraviesa los accesos a las siguientes localidades pampeanas: Catriló (km. 525,58); Lonquimay (km. 544,10); La Gloria (km. 556,75); Uriburu (km. 567,60); Anguil (km. 580,88) y finaliza en Santa Rosa (km. 606,65), en coincidencia con la Intersección con la Ruta Nacional N° 35 (actual Circunvalación Este).

El tránsito que circula por la RN5 dentro del territorio de La Pampa, varía según el tramo entre el límite con la provincia de Buenos Aires y Santa Rosa. Así, por ejemplo, para el primer sector (límite con Buenos Aires – Intersección R.P.1 D) que finaliza pasando la localidad de Anguil, **según censos del año 2021 el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) es de 2.734 vehículos por día.** Valor vinculado al período final de la pandemia por COVID-19, destacándose que para el año 2017 el tránsito llegó a un valor máximo de 3.350 v/d. **En el siguiente sector, el TMDA oscila entre 2.950 y 2.460 v/d, hasta que en el último trayecto (empalme con R.P.7 D - Int. R.N.35) próximo a Santa Rosa, el valor llega a 5.950 vehículos por día, considerando siempre cifras del 2021. Este último valor es el máximo que se registró en la última década.**

La composición del tránsito para el primer sector mencionado cercano al límite con la provincia de Buenos Aires, registra que los **vehículos livianos (autos y camionetas) representan el 64%, y los pesados (ómnibus de larga distancia, camiones sin acoplado, ómnibus de corta distancia y combis de pasajeros, camiones con acoplado y camiones con semi-remolque) representan el 36% del total.** Esta composición varía para el último sector por la influencia del tránsito urbano, propio del Acceso Este a Santa Rosa y del proveniente de la ciudad de General Pico y localidades intermedias. **Allí los mismos tienen valores de 75% y 25% para vehículos livianos y pesados respectivamente.**

*Por su parte, en lo que refiere a la **Autovía Anguil – Santa Rosa y Variante Ruta Nacional N° 35,** recién en enero de 2018, se realizó en la localidad de 9 de Julio la Audiencia Pública correspondiente a las obras de los Proyectos Viales PPP, que incluía las del Corredor Vial "B" (duplicación de calzada de la RN5 y el "By Pass" de Santa Rosa*

con la RN 35). El proyecto contempla (a) la construcción de una nueva calzada de 7,30 m. de ancho en 2 carriles, a lo largo de 31 Km. del lado Norte de la zona de camino de la RN5, cuyo ancho varía entre 90 y 95 mts., (b) a construirse en forma paralela a la traza existente con una separación entre calzadas principales de aproximadamente 16 mts de ancho. Con esta transformación de la RN5 (actualmente ruta convencional tipo 1+1) en una autovía (tipo 2+2), se busca elevar el nivel de servicio del tramo en cuestión y mejorar la seguridad vial.

Este tramo de la RN5 posee una longitud total de 32,43 km y se desarrolla en su mayor parte en un entorno rural. Mientras que en sus últimos 4,5 km, en las proximidades de la ciudad de Santa Rosa, su trayecto discurre en zona semi urbana y finalmente urbana.

A lo largo de todo el tramo de duplicación está prevista la construcción de colectoras, tanto de tierra como pavimentadas, teniendo en cuenta el volumen de tránsito, grado de urbanización e importancia de los establecimientos de cada sector en particular. En cercanías del inicio del tramo, en la intersección con la Ruta Provincial N°7 se proyecta un distribuidor tipo diamante, al igual que en el acceso a la localidad de Anguil (Progr. 6,050). También se plantea construir un Retorno a distinto nivel en la Progresiva 16,500 con el objeto de posibilitar un retorno y acceso a las propiedades particulares. Un nuevo distribuidor tipo trébol fue proyectado en la Progresiva 28,000 en correspondencia a la intersección con la Variante de la Ruta Nacional N° 35 (Nueva Circunvalación a Santa Rosa). En el tramo entre estos distribuidores, la nueva traza se plantea desarrollar en forma paralela al ferrocarril Sarmiento, considerando que la distancia entre eje de vía y la calzada existente de la R.N. N° 35 es de 80 metros.

En el sector semiurbano y urbano (entre la Variante y la actual R.N. N° 35) se proyectaron dos intersecciones canalizadas: una con dársenas de giro a nivel en calle Evangelista (Progr. 30,740) y un cruce canalizado a nivel para la conexión con la calle Tello (Progr. 31,900).

Ahora bien, en lo que respecta a la Variante de la Ruta Nacional N° 35 (Nueva Circunvalación a la ciudad de Santa Rosa), constituye lo que sería un tramo de características del tipo "Ruta Segura", donde se plantea la construcción de una calzada de 7,30 m de ancho (con 2 carriles, uno por cada sentido de circulación). La longitud total de esta variante es de aproximadamente 31 Km.

La Variante de la Ruta Nacional N° 35 cuenta con dos sectores: (a) en el Sur, se presenta la variante del Bajo Giuliani, donde su objeto es sortear el espejo de agua existente y de esta forma permitir la circulación segura los 365 días del año sin riesgo de cortes en la ruta; (b) mientras que, hacia el Norte, se presenta un By Pass a la zona urbana de Santa Rosa, con el objetivo de lograr una circulación rápida y segura para el tránsito pasante, formando un segundo anillo de Circunvalación para dicha ciudad.

Tanto en la intersección de la variante con la ruta Provincial N° 14 (Progr. 4,900), como en la intersección con la R.N. N° 35 actual (Progr. 9,250) se proyectan distribuidores a nivel tipo canalizado. En el punto donde la Variante encuentra a la RN5 (Progr. 23,500), se proyecta un cruce en Alto nivel sobre la futura Autovía y las vías del FFCC Sarmiento. En el final de la Variante (Progr. 30,750), o sea en el Empalme norte con la actual R.N. N° 35 se proyecta un distribuidor a nivel tipo canalizado.

**En ambos tramos del proyecto (duplicación de calzada en RN5 y Variante de la R.N. N° 35) requieren para su concreción la aprobación de lo relativo a los aspectos ambientales**, por parte de las Autoridades de Aplicación de la legislación vigente en la materia. La consultora BAIRES ING S.R.L. presentó en 2019 ante la Subsecretaría de Ambiente de La Pampa un documento relacionado a la solicitud de eximición de la presentación de una Evaluación de Impacto Ambiental para ambos proyectos, petición denegada por la autoridad provincial.

**En resumen, vemos que luego de tres décadas de la primera concesión, apenas se completaron alrededor de 40 Kms. de autovía y autopista en la Ruta Nacional N°5 en los tramos Mercedes – Santa Rosa, y los mismos están construidos**

**parcialmente en varios tramos. Durante todo el largo derrotero, han ocurrido muchas promesas incumplidas.**

Ante esta alarmante situación, este proyecto pretende hacerse eco de los reclamos de los vecinos autoconvocados que, en varios informes señalan que: *“se ha pregonado en este largo tiempo que la intervención privada haría posible la reconversión de la traza de la Ruta Nacional N° 5 en una autopista capaz de conectar las distintas ciudades que se extienden a lo largo de su recorrido. En estos más de 30 años tuvimos épocas de ilusiones privatistas y discursos primermundistas, pero la realidad es que hoy en día esta importante ruta nacional apenas acumula unos 40 Km. de doble vía, muy lejos de los 150 Km. que proyectaron algunas de las promesas gubernamentales más ambiciosas”*.

Por las consideraciones expuestas, y aquellas que se formularán oportunamente en el recinto, solicito el voto favorable de la presente iniciativa.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

COLI, Marcela Inés

MAQUIEYRA, Martín

TETAZ, Martín Alberto

DE LOREDO, Rodrigo Alfredo

ANTOLA, Marcela

TEJEDA, María Victoria

CERVI, Mario Pablo

BROUWER DE KONING, Gabriela Virginia

MARTINEZ, María Dolores

TAVELA, Danya Verónica