

CARTA ABIERTA AL MINISTRO DE ECONOMÍA DE LA NACIÓN

Lic. Luis Caputo

Con copia al señor Presidente de la Nación, Dr. Javier Milei

Asunto: Ruta Nacional 5. Reparaciones, seguridad vial, control técnico y necesidad de una solución definitiva.

Señor Ministro:

Hemos tomado conocimiento del comunicado oficial referido a la Ruta Nacional 5, mediante el cual se informa la finalización de las obras de reparación de esta importante carretera nacional.

Conocemos la magnitud de las responsabilidades que tiene a su cargo y comprendemos que la información sobre el estado de las rutas nacionales le llega a través de los organismos responsables de su fiscalización, particularmente Vialidad Nacional.

Precisamente por ello, y con el respeto que merece su investidura, consideramos necesario hacerle llegar algunas observaciones que nos llevan a pensar que la información recibida no refleja suficientemente las condiciones actuales de la Ruta Nacional 5.

Reparaciones anunciadas como terminadas

En distintos sectores de la carretera se han observado trabajos de fresado ejecutados semanas atrás, sobre extensiones de decenas de kilómetros, que todavía no han recibido la correspondiente carpeta asfáltica definitiva.

Esta situación no solamente afecta la comodidad de circulación. También genera riesgos para la seguridad vial, ya que algunos conductores procuran evitar las superficies fresadas desplazándose hacia el carril contrario.

Asimismo, hemos observado reparaciones en pavimentos de hormigón, particularmente en la rotonda de Chivilcoy, cuya calidad de terminación plantea serias dudas sobre su durabilidad y comportamiento futuro.

Un caso especialmente ilustrativo es el ocurrido en el kilómetro 281, donde la rotura de una alcantarilla produjo un pozo de importantes dimensiones, con accidentes denunciados por usuarios de la carretera.

Durante aproximadamente tres meses se sucedieron intervenciones que no resolvieron el problema. Las primeras consistieron en rellenos que volvieron a fallar y que, además, obstruían la función hidráulica de la alcantarilla: permitir el escurrimiento del agua de un lado al otro de la ruta.

Esta circunstancia adquiere particular importancia en una región del noroeste bonaerense que viene sufriendo graves inundaciones.

Finalmente se procedió al reemplazo de la alcantarilla, solución que debió contemplarse desde el análisis inicial de la falla.

También se han observado hundimientos importantes, entre ellos uno en el tramo Mercedes–Suipacha, próximo a otra alcantarilla, cuya reparación definitiva esperamos que haya sido realizada con la urgencia y calidad técnica necesarias.

Señor Ministro, estos ejemplos no pretenden desconocer los trabajos efectivamente realizados. Pretenden señalar que **la finalización administrativa de un programa de reparaciones no necesariamente**

significa que la carretera haya recuperado las condiciones de seguridad, calidad y durabilidad que necesitan sus usuarios.

La responsabilidad técnica y la transparencia de las obras

Consideramos oportuno aprovechar esta carta abierta para recordar a la población que toda obra de construcción debe contar con responsables técnicos claramente identificados y con documentación que permita verificar su correcta ejecución.

En términos generales, existen tres elementos fundamentales:

La dirección o inspección de obra, ejercida por los profesionales que representan los intereses del comitente, en este caso el Estado Nacional, a través de los organismos competentes.

La representación técnica de la empresa contratista o concesionaria, responsable, dentro de sus obligaciones contractuales, de la ejecución de los trabajos conforme a las especificaciones, los plazos y las condiciones de calidad exigidas.

El libro de obra y los registros de comunicaciones técnicas, donde deben documentarse las instrucciones, observaciones, incidencias, controles y conformidades correspondientes.

Por ello solicitamos que se informe públicamente quiénes son los profesionales responsables de la fiscalización estatal y de la representación técnica de la concesionaria, sus títulos habilitantes, antecedentes y funciones.

Asimismo, proponemos que las comunicaciones técnicas y constancias de control de las obras sean accesibles públicamente desde el inicio de la concesión y durante sus veinte años de vigencia, mediante un sistema permanente de consulta, con los resguardos legales que correspondan.

Los usuarios tienen derecho a conocer quién dispone las reparaciones, quién las ejecuta, quién controla su calidad y quién certifica que fueron correctamente terminadas.

Una carretera cuya capacidad ya resultaba insuficiente

Señor Ministro:

En 2016, Vialidad Nacional ya había estudiado la necesidad de ampliar la capacidad de la Ruta Nacional 5, considerando solamente el crecimiento del tránsito regional, estimado entonces en aproximadamente un 4 % anual.

Aquellos estudios contemplaban la construcción de una autovía hasta Bragado y una ruta inteligente de tres carriles hasta Santa Rosa.

Es decir, **la necesidad de transformar la Ruta Nacional 5 ya había sido identificada antes de que el desarrollo de Vaca Muerta incorporara una nueva y extraordinaria demanda de transporte pesado.**

El crecimiento de Vaca Muerta constituye una excelente noticia para la economía argentina. Sin embargo, el intenso movimiento de camiones que transportan arena hacia sus yacimientos ha agregado exigencias que exceden las consideradas en los proyectos originales de ampliación del corredor.

Hoy confluyen sobre la Ruta 5 dos actividades de enorme importancia para la economía nacional: la producción agropecuaria de una extensa región y el abastecimiento logístico de Vaca Muerta.

Ambas necesitan una infraestructura segura, fluida y eficiente.

La congestión, las demoras, los riesgos de colisiones frontales y las frecuentes intervenciones sobre la calzada afectan directamente esa productividad.

Dos propuestas concretas para avanzar

En anteriores comunicaciones públicas hemos presentado dos iniciativas que solicitamos sean consideradas.

Primera: un peaje adicional y diferencial para los camiones de arena que se dirigen a Vaca Muerta.

Proponemos un cargo extraordinario de **US\$ 500 por viaje de ida**, adicional al peaje ordinario que estos vehículos deben continuar abonando tanto en la ida como en el regreso.

El cargo extraordinario no se aplicaría al viaje de regreso y su recaudación tendría como destino específico la construcción progresiva de la autovía Ruta Nacional 5, entre Mercedes y Santa Rosa.

Segunda: priorizar la terminación de los 20 kilómetros de autovía Mercedes–Suipacha.

Se trata de una obra paralizada, con un avance estimado entre el 30 y el 40 %, financiada parcialmente mediante recursos públicos y financiamiento internacional.

Proponemos reconsiderar la asignación prevista para la Travesía Urbana de Mercedes, todavía no iniciada, a fin de evaluar su aplicación a la terminación de estos veinte kilómetros.

Completar esta obra permitiría mejorar las condiciones de circulación en uno de los sectores más exigidos del corredor y recuperar una inversión pública que permanece inconclusa.

La relación entre el daño vial y las tarifas

Nuestros cálculos preliminares, realizados mediante la metodología AASHTO, indican que aproximadamente el 90 % del daño estructural acumulado del pavimento correspondería al tránsito pesado, el 9 % a camiones livianos y ómnibus, y solamente el 1 % a automóviles y camionetas.

Reconocemos que el deterioro del pavimento no constituye el único factor para establecer las tarifas de peaje.

Sin embargo, la magnitud de esta diferencia nos lleva a solicitar que se revise la relación entre las cargas que soporta la infraestructura y las tarifas abonadas por las distintas categorías de vehículos.

Asimismo, reiteramos nuestra propuesta de **eximir del peaje ordinario a los vehículos livianos radicados en los partidos donde se encuentran instaladas las estaciones de cobro**, hasta tanto se incorpore un sistema electrónico que permita establecer tarifas proporcionales a los kilómetros efectivamente recorridos.

La solución definitiva: construir la autovía

Señor Ministro:

El tránsito regional, sumado a la extraordinaria demanda logística de Vaca Muerta, plantea exigencias que la actual Ruta Nacional 5 difícilmente pueda satisfacer mediante reparaciones permanentes.

En una carretera de una sola calzada, con un carril por sentido, cada intervención de mantenimiento obliga a restringir la misma vía por la que debe continuar circulando el tránsito.

La construcción de la autovía permitirá disponer de dos calzadas independientes, facilitar las tareas de conservación manteniendo alternativas de circulación, reducir sustancialmente el riesgo de colisiones frontales y mejorar la continuidad del transporte.

No pretendemos desconocer las dificultades económicas ni las responsabilidades que implica administrar los recursos nacionales. Precisamente por ello hemos presentado alternativas concretas de financiamiento y prioridades de ejecución.

La libertad, la verdad y la eficiencia productiva son principios que pueden y deben encontrarse en las decisiones de infraestructura de nuestro país.

La eficiencia productiva no comienza en los establecimientos agropecuarios ni termina en los yacimientos de Vaca Muerta: también depende de las rutas que los conectan.

Por eso, señor Ministro, nuestra solicitud no se limita a mejorar las reparaciones de la Ruta Nacional 5.

Le pedimos que se considere seriamente su transformación en autovía, como una necesidad de seguridad vial, de continuidad del transporte y de productividad para dos regiones fundamentales de la economía argentina.

Con nuestro mayor respeto y consideración.

Oscar Potetti

Ingeniero Civil

PLAN AUTOVÍA RUTA 5 SÍ O SÍ