PLAN AUTOVÍA RUTA 5 SÍ O SÍ

9 de Julio, provincia de Buenos Aires, 19 de noviembre de 2026

A la Ing. Daniela Hardouin
Supervisión de la Concesión de la Ruta Nacional 5
Dirección Nacional de Vialidad

Con copia al Ing. Marcelo Jorge Campoy
Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad

Asunto: Solicitud urgente de intervención, emergencia vial, fiscalización contractual, transparencia y revisión del régimen de peajes – RN5, Luján–Santa Rosa

De nuestra consideración:

Desde el Plan Autovía Ruta 5 Sí o Sí nos dirigimos a ustedes para solicitar una intervención urgente ante las condiciones de conservación, mantenimiento y seguridad vial de la Ruta Nacional 5, entre Luján y Santa Rosa.

Nuestra preocupación comprende tanto el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales de la concesionaria como la necesidad de adoptar medidas preventivas frente a los riesgos que enfrentan diariamente los usuarios de este corredor.

En apenas tres días, el 15 y el 17 de noviembre, dos personas perdieron la vida en accidentes de tránsito distintos, ocurridos en jurisdicción de Alberti y Carlos Casares.

Estas tragedias se suman a una sucesión de siniestros fatales que, al producirse de manera dispersa en el tiempo y a lo largo de cientos de kilómetros, corren el riesgo de ser aceptados como acontecimientos inevitables.

No pretendemos establecer responsabilidades sobre accidentes cuyas causas deben determinarse mediante las investigaciones correspondientes.

Sin embargo, **la reiteración de víctimas fatales exige una respuesta institucional urgente, preventiva y verificable.**

A esta situación se agregan deficiencias observadas por usuarios de la ruta:

- Tramos de pavimento fresado que permanecen durante semanas y, en determinados casos, meses sin recibir la carpeta asfáltica definitiva.
- Reparaciones de baches y sectores deteriorados que presentan desniveles respecto de la calzada existente.
- Reparaciones de alcantarillas y obras de drenaje cuya ejecución y terminación se prolongan excesivamente.
- Banquinas y zonas de intersección donde la vegetación sin mantenimiento adecuado puede reducir la visibilidad.
- Deficiencias de señalización horizontal y vertical, particularmente en sectores sometidos a reparaciones.
- Circulación intensiva de transporte pesado sobre extensos tramos de calzada única y tránsito en ambos sentidos.

Entendemos que el cobro de peajes implica obligaciones concretas de conservación, mantenimiento y seguridad, cuyo cumplimiento debe ser fiscalizado permanentemente.

En consecuencia, formulamos los siguientes requerimientos.

1. Declaración de emergencia vial

Solicitamos evaluar con carácter urgente la declaración de emergencia vial sobre la Ruta Nacional 5, entre Luján y Santa Rosa, o en aquellos sectores donde técnicamente corresponda.

Esta declaración debería permitir instrumentar medidas extraordinarias y transitorias de prevención mientras persistan condiciones que comprometan la seguridad de circulación.

Consideramos indispensable actuar preventivamente, sin esperar la ocurrencia de nuevos siniestros fatales.

2. Medidas especiales para el transporte pesado

Solicitamos fortalecer la fiscalización del límite máximo de 80 km/h establecido para camiones en rutas rurales y del cumplimiento de las distancias de seguridad.

Asimismo, requerimos evaluar medidas que aseguren una separación prudente y sostenida entre vehículos pesados, evitando la formación de largas sucesiones de camiones que dificulten o tornen peligrosas las maniobras de adelantamiento de otros usuarios.

Solicitamos que las medidas sean acompañadas de señalización adecuada y controles efectivos, considerando las características particulares del tránsito en la Ruta Nacional 5.

3. Controles efectivos y permanentes de tránsito

Proponemos establecer convenios de colaboración entre las autoridades nacionales y provinciales competentes y las municipalidades de los partidos atravesados por la Ruta Nacional 5, para instrumentar controles de seguridad vial distribuidos a lo largo del corredor.

Consideramos prioritarios:

- Controles de alcoholemia.
- Verificación de licencias de conducir y documentación vehicular.
- Fiscalización de velocidades mediante dispositivos móviles, especialmente en tramos interurbanos y sectores identificados por su siniestralidad.
- Control de adelantamientos indebidos, maniobras peligrosas y distancias de seguridad.
- Revisión integral de la señalización de velocidades máximas y sus reducciones, garantizando indicaciones claras y suficientemente anticipadas.

Solicitamos que las modalidades de control respondan prioritariamente a criterios técnicos de prevención de siniestros y protección de la vida, y no a objetivos predominantemente recaudatorios.

4. Auditoría técnica y cumplimiento del contrato de concesión

Solicitamos realizar una inspección integral de las condiciones de conservación, mantenimiento, drenaje, señalización y seguridad del corredor.

Requerimos especial atención a los sectores intervenidos que permanecen sin terminación definitiva y a las reparaciones que presentan deficiencias de ejecución.

Asimismo, solicitamos informar:

- Las obligaciones contractuales de conservación y mantenimiento.
- Los plazos establecidos para los trabajos de fresado, repavimentación y reparación.

- Las condiciones técnicas exigidas para mantener habilitados al tránsito los sectores intervenidos.
- Los trabajos certificados por Vialidad Nacional.
- Las observaciones efectuadas por la supervisión y las medidas correctivas ordenadas.
- Las sanciones eventualmente aplicadas ante incumplimientos contractuales.

Consideramos necesario esclarecer las condiciones bajo las cuales se certificó la finalización de las obras iniciales de puesta en valor y las deficiencias que posteriormente habrían motivado nuevas actuaciones de Vialidad Nacional.

Solicitamos que las observaciones pendientes sean acompañadas de un cronograma público y verificable de correcciones.

5. Identificación de los responsables técnicos

Solicitamos que tanto Vialidad Nacional como la concesionaria identifiquen públicamente a los profesionales responsables de la supervisión y de la ejecución de los trabajos de conservación y mantenimiento.

Requerimos conocer sus nombres, apellidos, títulos profesionales, funciones y matrículas profesionales habilitantes para el ejercicio de sus responsabilidades a lo largo de toda la traza concesionada de la Ruta Nacional 5.

En particular, solicitamos:

- Identificación del profesional responsable de la supervisión de la concesión por parte de Vialidad Nacional.
- Identificación de los profesionales que integran la estructura de inspección y sus respectivas responsabilidades.
- Identificación de un representante técnico responsable de la concesionaria para el conjunto del corredor, sin perjuicio de las responsabilidades específicas de quienes intervengan en obras particulares.

La contratación de empresas para reparaciones específicas no debe diluir las responsabilidades técnicas y contractuales de la concesionaria.

Solicitamos que cualquier reemplazo de los responsables principales sea comunicado públicamente, indicando la fecha en que se produce y la identidad del profesional que asume las funciones.

6. Publicidad del contrato, libro de obra y comunicaciones técnicas

Solicitamos habilitar un sitio web público y gratuito que permita a los usuarios acceder a información actualizada sobre la administración, conservación y fiscalización de la Ruta Nacional 5.

Proponemos incluir:

- Contrato de concesión, pliegos, anexos técnicos y modificaciones.
- Identificación de los responsables técnicos.
- Libros de obra, órdenes de servicio, notas de pedido, actas de inspección y demás comunicaciones técnicas relevantes.
- Observaciones formuladas por Vialidad Nacional y respuestas de la concesionaria.
- Trabajos ejecutados, pendientes y programados.
- Plazos de ejecución y constancias de cumplimiento.
- Cambios de responsables profesionales.

Solicitamos que dicha información sea actualizada periódicamente y que su consulta esté sujeta únicamente a las restricciones legales aplicables.

La transparencia de las comunicaciones entre el organismo de control y la concesionaria es indispensable para que los usuarios conozcan cómo se administra y conserva la ruta por la que pagan peaje.

7. Estadísticas oficiales de tránsito

Solicitamos que Vialidad Nacional suministre y publique periódicamente las estadísticas oficiales de circulación correspondientes a las tres estaciones de peaje actualmente operativas: Olivera, 9 de Julio y Trenque Lauquen.

Requerimos, en la medida en que existan registros disponibles:

- Cantidad de vehículos por estación, categoría y número de ejes.
- Distribución por sentido de circulación.
- Volúmenes diarios, mensuales y anuales.
- Distribución por franjas horarias y días de la semana.
- Evolución histórica del tránsito liviano y pesado.
- Registros disponibles sobre pesaje de vehículos de carga.
- Información estadística sobre siniestros viales, por sector y franja horaria, o identificación del organismo que disponga de esos datos.

Consideramos que esta información constituye una herramienta indispensable para evaluar las condiciones reales de circulación, planificar medidas de seguridad y permitir que los usuarios conozcan los períodos y sectores de mayor concentración de tránsito.

Solicitamos que los datos sean publicados en formatos digitales accesibles que permitan su consulta y análisis.

8. Revisión técnica de las tarifas de peaje

Solicitamos conocer los estudios técnicos y económicos que fundamentan las tarifas vigentes para las distintas categorías de vehículos, particularmente los criterios empleados para establecer las diferencias entre el transporte pesado y los vehículos livianos.

Desde el punto de vista de la ingeniería vial, las cargas transmitidas por los ejes de los vehículos pesados tienen una incidencia considerablemente mayor sobre el deterioro estructural de los pavimentos flexibles.

Las metodologías de diseño vial, entre ellas AASHTO 1993, permiten evaluar esta influencia mediante factores de equivalencia de cargas y ejes equivalentes.

En análisis preliminares realizados desde nuestro Plan, sobre la base de información periodística y sin disponer todavía de estadísticas oficiales de tránsito y pesaje, hemos considerado una distribución estimativa del deterioro estructural atribuible al tránsito del siguiente orden:

- Transporte pesado: aproximadamente 90%.
- Ómnibus y camiones livianos: aproximadamente 9%.
- Automóviles y camionetas: aproximadamente 1%.

Reconocemos expresamente el carácter preliminar de estas estimaciones y la necesidad de verificarlas mediante aforos, registros de cargas por eje y estudios específicos de la estructura vial. Asimismo, reconocemos que las tarifas de peaje deben contemplar otros costos de operación, conservación, infraestructura y prestación del servicio.

No sostenemos que deba existir una correspondencia matemática directa entre estas proporciones y las tarifas.

Sin embargo, entendemos necesario conocer **en qué medida el régimen tarifario vigente considera la participación de las distintas categorías vehiculares en los costos de deterioro y conservación de la infraestructura.**

En consecuencia, solicitamos:

- Acceso a los estudios técnico-económicos que fundamentan las tarifas actuales.
- Identificación de los criterios utilizados para diferenciar las categorías de vehículos.
- Información sobre la evolución de las tarifas y la recaudación por categoría en cada estación de peaje.
- Evaluación de la incidencia de las cargas del transporte pesado en los costos de conservación y rehabilitación del pavimento.
- Revisión fundada de los criterios tarifarios, considerando el uso efectivo y las exigencias que las distintas categorías de vehículos imponen sobre la infraestructura.

9. Canal directo de reclamos y denuncias de los usuarios

Solicitamos establecer un canal de comunicación directa con Vialidad Nacional, independiente de los mecanismos administrados por la concesionaria.

Este sistema debería permitir:

- Presentar denuncias por deficiencias de mantenimiento, señalización y seguridad.
- Adjuntar fotografías y filmaciones de los sectores afectados.
- Incorporar registros audiovisuales de infracciones y maniobras peligrosas realizados por acompañantes de vehículos, sin comprometer la seguridad de circulación.
- Identificar lugar, fecha y naturaleza de cada denuncia.
- Obtener un número de registro que permita su seguimiento.
- Conocer las actuaciones realizadas y las respuestas correspondientes.

Solicitamos que las denuncias relevantes sean remitidas a la supervisión de la concesión para su evaluación y tratamiento.

10. Respuestas institucionales y plazos

Solicitamos que cada uno de los requerimientos formulados sea objeto de una respuesta expresa, escrita y fundamentada.

En caso de existir impedimentos técnicos, legales o administrativos para implementar alguna de las medidas propuestas, requerimos que se expliquen sus fundamentos, se identifique al organismo competente y se indiquen las alternativas posibles.

Dada la proximidad del período de vacaciones y el incremento estacional de los desplazamientos, solicitamos que Vialidad Nacional comunique a la mayor brevedad las primeras medidas preventivas que considere procedentes.

Asimismo, requerimos que se informe una fecha propuesta para la reunión solicitada y un cronograma orientativo para el tratamiento de las cuestiones técnicas y contractuales planteadas.

Respecto de la información pública requerida, solicitamos su tramitación conforme a los procedimientos y plazos establecidos por la Ley 27.275 de Acceso a la Información Pública.

11. Reunión con la supervisión de Vialidad Nacional

Solicitamos a la Ing. Daniela Hardouin una reunión presencial o virtual para presentar observaciones técnicas, fotografías, filmaciones y propuestas relacionadas con la conservación y seguridad del corredor.

Asimismo, proponemos establecer una vía permanente de comunicación directa con la supervisión de la concesión, que permita dar seguimiento a los reclamos y conocer las medidas adoptadas.

12. Presentación administrativa y seguimiento

Solicitamos que la presente sea incorporada formalmente a un expediente administrativo de la Dirección Nacional de Vialidad, con comunicación de su identificación y derivación a las autoridades y áreas técnicas competentes.

Requerimos que las respuestas y actuaciones posteriores queden incorporadas al mismo expediente, posibilitando su seguimiento y consulta conforme a las disposiciones aplicables.

Consideraciones finales

Esta presentación tiene su origen en el Plan Autovía Ruta 5 Sí o Sí, iniciativa abierta y apartidaria, cuyo propósito es reunir voluntades de las distintas comunidades, instituciones y organizaciones vinculadas con este corredor vial.

Nuestra intención es que este reclamo pueda ser compartido y acompañado por los diferentes grupos e instituciones que, desde hace años, trabajan por la seguridad de la Ruta Nacional 5, respetando la identidad y trayectoria de cada uno de ellos.

No buscamos confrontar con las autoridades ni atribuir responsabilidades sin pruebas suficientes.

Buscamos que las obligaciones contractuales sean cumplidas, que las responsabilidades profesionales estén claramente identificadas, que la información sea accesible a todos los usuarios y que se adopten medidas preventivas efectivas.

La seguridad vial no puede depender exclusivamente de la prudencia individual de los conductores cuando también existen responsabilidades institucionales de mantenimiento, conservación, fiscalización y prevención.

Cada vida perdida es irreparable. La reiteración de tragedias exige respuestas concretas y oportunas.

Confiamos en obtener una respuesta institucional y en establecer un diálogo técnico y constructivo que contribuya a mejorar las condiciones de seguridad de la Ruta Nacional 5.

Atentamente,

Ing. Oscar Potetti
Plan Autovía Ruta 5 Sí o Sí