



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Proyecto de Solicitud de Informes

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que, por intermedio del organismo que corresponda, informe sobre los siguientes puntos que son de interés de este Cuerpo Legislativo.

- 1) Informe la causa del avanzado estado de deterioro a lo largo de toda la traza de la Autovía 6, cuando la misma fue reconstruida a nueva en Julio del año 2015;
- 2) Informe que medidas ha implementado el gobierno provincial para solucionar el estado de deterioro de la Autovía 6, garantizando la seguridad de los automovilistas y transportistas que son usuarios de la misma;
- 3) Informe cuales son los tramos más deteriorados y que empresas contratistas son las responsables de la construcción de cada tramo;
- 4) Informe cual ha sido el costo total de la obra a la fecha, detallando cuanto ha percibido cada una de las empresas a cargo de los cinco tramos de la obra, y si ha habido proceso de redeterminación de precios, en tal caso informando los montos;
- 5) Informe si se han cumplido los plazos provisionales de recepción de obras y los plazos de garantía y conservación establecidos en los contratos, según lo normado en los artículos 49° y 52° de la Ley Provincial 6.021 de Obras Públicas;
- 6) Remita a éste Cuerpo copia de las Actas de Recepción Provisional de cada uno de los tramos de la obra Autovía 6, según lo normado en los artículos 31° y 53° de la Ley Provincial 6.021 de Obras Públicas;
- 7) Siendo que el deterioro en la Autovía 6 comenzó a manifestarse a los pocos meses de su inauguración, informe que acciones efectuó el gobierno provincial para reclamar la garantía de obra a las empresas contratistas;
- 8) Informe que medidas, multas y/o sanciones ha aplicado el gobierno provincial a las empresas contratistas de la Autovía 6 con motivo al deterioro de la misma;
- 9) Informe si con motivo de las deficiencias de la Autovía 6 han sido responsabilizado y/o sumariado algún funcionario público;
- 10) Remita copia de los pliegos de bases y condiciones y de los contratos firmados entre la provincia y las empresas.
- 11) Informe si las empresas constructoras de la Autovía 6 que hayan incurrido en incumplimientos o negligencia en la construcción de la citada ruta han sido excluidos del Registro de Licitadores del Estado Provincial;
- 12) Informe si las empresas contratistas de la Autovía 6 participan en la licitación de la continuidad de la mencionada ruta;



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- 13) Informe cuantos operativos de control de peso de camiones fueron realizados en la Autovía 6 por la Dirección de Vialidad de la Provincia desde el año 2015 a la fecha, detallando cantidad de infracciones y multas aplicadas;
- 14) Informe si el señalamiento horizontal de la Autovía 6 es considerado a criterio de la Dirección de Vialidad Provincial suficiente y satisfactorio;
- 15) Informe si la Dirección Provincial de Vialidad realizo algún estudio respecto al rápido e inusual deterioro que sufrió la Ruta Provincial N° 6 durante el período de su construcción como autovía (años 2003 – 2006). En caso afirmativo remita copia del mismo a ésta Cámara de Diputados;
- 16) Informe cualquier otro dato relevante vinculado con el tema que nos convoca.

RUBEN CARLOS GRENADA
Diputado
Bloque GEN PROGRESISTAS
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

La Ruta Provincial N° 6 tiene una extensión de 180 kilómetros conectando los puertos de La Plata con los de Zárate y Campana. Esta ruta atraviesa los distritos de Berisso, La Plata, Brandsen, San Vicente, Cañuelas, General Las Heras, Marcos Paz, General Rodríguez, Lujan, Exaltación de la Cruz, Campana y Zárate. Es la tercer ruta de circunvalación de la Capital Federal, la primera es la Avenida General Paz y la segunda el Camino de Cintura o Ruta Provincial N°4, siendo su función conectar los distintos clúster productivos de la provincia con los puertos mencionados, manteniendo el tránsito pesado lejos de las zonas urbanas de Capital Federal, con distintas intersecciones en las rutas nacionales 12, 9, 8, 7, 3 y 205; y en las provinciales 24, 40, 58, 210 y 215.

La Ruta Provincial N° 6 fue construida originalmente a mediados de la década del 60', siendo entonces una ruta con un único carril por mano. En el año 1998, durante la gestión del gobernador Eduardo Duhalde, se aprobó la conversión de la ruta en "Autopista de doble carril", iniciándose los trabajos en el mes de Septiembre de 1999. La obra constaría de nueve tramos y tendría un costo de \$ 264 millones de pesos. La empresa a cargo de la obra era la Constructora Perales Aguiar SA, la cual al poco tiempo paralizó el trabajo por falta de pago. Posteriormente, hubo un intento de reanudación de las obras, en el año 2001, con modificaciones en la traza, pero las obras no avanzaron. Luego, a principios del año 2003, el gobernador Felipe Solá renegoció los contratos siendo el costo final de la obra de \$ 320 millones, la cual se financió mediante el Fondo Vial Nacional. La obra estaría concluida en 18 meses, para septiembre de 2004, lo que nunca ocurrió. Finalmente, la obra fue inaugurándose de a tramos a lo largo de los años 2004, 2005 y 2006. El resultado final fue que para cuando el último tramo fuera inaugurado, los tramos iniciales de la RP N° 6 ya presentaban un estado de deterioro notable.

Durante la primer gestión del gobernador Daniel Scioli, período 2007 – 2011, hubo incontables reclamos por parte de Asociaciones de Usuarios, de vecinos, Intendentes, Concejos Deliberantes, proyectos de la Legislatura provincial, cortes de ruta, asambleas, presentaciones judiciales, que daban cuenta del estado de alarmante deterioro que presentaba RP N° 6 y de la cantidad de accidentes fatales¹, requiriendo al gobierno provincial la urgente repavimentación de esta ruta, de la cual ya se había olvidado el original nombre de "Ruta de la Producción" para haber sido rebautizada por los vecinos y usuarios como una nueva "Ruta de la Muerte".

A los efectos de poder reconstruir la Ruta Provincial N° 6 el gobernador Daniel Scioli envió a la Legislatura Provincial en el mes de Julio del año 2011 un proyecto de Ley (Expediente A-11/11-12) para que se autorice al Poder Ejecutivo a endeudarse por la suma de \$ 1.100 millones para financiar las obras que demandaría la reconstrucción de la RP N° 6. El proyecto fue aprobado en Noviembre del mismo año bajo la Ley Provincial N° 14.315², comenzando las obras a principios del año 2012.

¹ Los Vecinos Autoconvocados de Las Heras, sobre la base de los informes de los cuarteles de bomberos, solamente en el tramo de Las Heras hacia Cañuelas, se produjeron 297 accidentes que dejaron el saldo de 253 heridos y 82 víctimas fatales.

<http://www.isecpost.com.ar/ruta-6-una-historia-que-aun-no-termino/>

² <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-14315.html>



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Según información publicada por la Dirección Provincial de Vialidad³ la obra "Rehabilitación de la Ruta Provincial N° 6", se realizaría en 5 subtramos divididas en dos etapas, con un costo total de \$ 1.391.892.956,69 y un plazo de obra de 5 años. La primer etapa constituye la construcción y tiene un plazo estimado de 2 años y la segunda etapa es la de conservación y el plazo es de 3 años. Las empresas adjudicatarias para la obra "Rehabilitación Ruta Provincial N° 6" son:

- **Subtramo 2:** R.P.n°36 – Camino 100-04 (ex R.P.n°52); Sección 3: R.P.n°215 - Camino 100-04 (ex R.P.n°52); J.L. Triviño – ICF S.A. – Briales S.A. – OCSA S.A. (UTE) por un monto de \$261.352.837,29
- **Subtramo 3:** Camino 100-04 (ex R.P.n°52) – Arroyo Rodríguez; 1°.- Esuco S.A. – Decavial S.A.I.C.A.C. – Constructora Dos Arroyos S.A. (UTE) por un monto de \$259.401.421,59.
- **Subtramo 4:** Arroyo Rodríguez – Arroyo Durazno Chico; José J. Chediack S.A. – JCR S.A. – Burgwardt & Cía. S.A. por un monto de \$238.802.518,56.
- **Subtramo 5:** Arroyo Durazno Chico – R.P.n°7; Marcalba S.A. – Vial Agro S.A. – Fontana Nicastro S.A.C. por un monto de \$232.578.061,64.
- **Subtramo 6:** R.P.n°7 – R.N.n°12; Tecnipisos S.A. – Centro Construcciones S.A. – Construmex S.A. – ConcretNor S.A. (UTE) por un monto de \$399.757.288, 15

La primera paradoja que encontramos es que la mayoría de las empresas contratistas que resultaron adjudicatarias son las mismas que participaron de la construcción de la RP N° 6 durante el período 2003 – 2006. Las cuales, hasta lo que sabemos, nunca dieron explicación respecto a porque la obra tuvo una duración tan inusualmente corta, quedando intransitable a los pocos años.

Finalmente, la Ruta Provincial N° 6, transformada ahora oficialmente en "Autovía 6", fue "inaugurada a nueva" en el mes de Julio del año 2015.

Y nuevamente la historia se repite... A poco más de año y medio de su "inauguración a nuevo", es público y notorio el grado de deterioro de la Autovía 6, lo que genera una situación de peligro para los automovilistas y transportistas usuarios de la misma.

Los números reclamos de vecinos y usuarios difundidos a través de redes sociales a lo largo del pasado año hicieron eco en la prensa. El pasado 17 de Febrero de 2017 la señal periodística TN difundió una nota en donde se daba cuenta del estado de deterioro en que se encuentra la Autovía 6. **4 Llama poderosamente la atención que por segunda vez en menos de diez años la Autovía 6 este cuasi intransitable.** Hoy la Autovía 6 presenta en la mayoría de sus tramos baches, grietas, fisuración longitudinal y transversal, fractura y levantamientos de las losas de hormigón, fractura de esquinas, despostillamientos y escalonamientos en juntas, baches, desniveles y ahuellamientos en banquetas.

Resulta evidente que la estructura de la Autovía 6 presenta algún tipo de falla o defecto de construcción, o baja calidad de los materiales utilizados en la obra, lo que sumado a un mantenimiento deficiente de la misma, y a una crónica falta de control del peso de los camiones que circulan por la ruta da como resultado inexorable la ruina de la calzada.

Según datos publicados por la División de Tránsito de la Dirección de Vialidad Provincial⁵, el TMDA (transito medio diario anual) de la Autovía 6 se ubicaba en el año 2011 (último dato) en torno a los 12.500 vehículos (promedio), siendo la composición del tránsito

³ http://www.vialidad.gba.gov.ar/indice.php?pagina=link_noticia&id_noticia=237

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=xPVVLC-tTMU>

⁵ <http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/tmda/tmda%20nuevo.pdf>



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

de 40% autos y camionetas, 10% camiones y ómnibus, y 50% camiones con acoplado o camiones con semirremolque.

El tema de la falta de control del peso de los camiones que circulan por las rutas provinciales no es nuevo. Sobre este punto, cabe mencionar que un Informe del Instituto del Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería, publicado en el mes de Agosto del año 2015, hace referencia a la cantidad estimada de camiones que circulan con sobrepeso, así como al costo en dinero que representa esta transgresión a la normativa nacional (la cual fija el peso máximo en 45 toneladas) para el erario público. El informe menciona que *“...se estima que el 30% de los camiones circula con un sobrepeso del 20%, el costo adicional sobre la red vial nacional pavimentada de 35.000 km más la red provincial pavimentada de 42.000 km el efecto alcanzaría la cifra de 740 millones de u\$s anuales.”*⁶ Este mismo estudio también menciona las penalidades a los infractores en países como Francia, Japón, Suiza y EEUU en donde la sanción comprende entre 10 y 180 días de cárcel de cumplimiento efectivo cuando los conductores son sorprendidos circulando con sobrepeso. En sus conclusiones el informe es categórico y determina que: *“Existe un costo de una magnitud que alcanza a más del 1% anual, sobre el valor patrimonial de la red pavimentada de jurisdicción nacional y provincial, que es pagada por la comunidad a través de los impuestos, y originada por la transgresión del transporte automotor de carga con sobrepeso. Desde hace décadas, la normativa es clarísima pero su violación está muy difundida, principalmente en el transporte de graneles (cereales y piedra). La experiencia internacional demuestra que se trata de un problema solucionable, pero se requiere decisión y consenso en la política a aplicar, y el alineamiento permanente de todos los poderes del Estado.”*

Recientemente, el 6 de Febrero de 2017, el gobierno provincial llevó adelante la licitación prevista para continuar con la obra de extensión de la Autovía 6, obra que tendrá una inversión provincial de más de 100 millones de pesos. La obra "Apertura de traza, obras básicas y obras de arte en Ruta Provincial N°6, tramo 2: R.P.N° 215 y Avenida 137, sección II: R.P.N°215 - R.P. N° 36, primera etapa: R.P.N°215 y calle 90", continuará con la extensión de la traza, que llegará hasta el Puerto de La Plata.⁷ Nos preguntamos si en esta obra también participaron las mismas empresas que primero durante el período 2003 – 2006 y luego durante el período 2012 – 2015 realizaron la construcción y reconstrucción de la Autovía 6, lo que sería el colmo ya que sabiendo que hicieron mal la obra la primera vez, y que la volvieron a hacer mal la segunda vez, tengan como premio a su impunidad seguir facturándole obras al Estado Provincial.

En virtud a todo lo arriba expresado, esta Cámara de Diputados tiene diversos interrogantes, a saber: ¿Qué causa explica que la Autovía 6 se haya deteriorado en un tiempo insólitamente breve, al punto de volverse intransitable, en dos oportunidades en menos de diez años? ¿Fueron respetados los plazos provisionales de recepción de obras y los plazos de garantía y conservación establecidos en los contratos, según lo establece la Ley de Obra Pública en sus artículos 49° y 52°?, ¿Se controló la calidad de los materiales utilizados en las obras? ¿Las empresas constructoras tuvieron alguna sanción?, ¿Los funcionarios públicos intervinientes en el control de las obras tuvieron algún tipo de responsabilidad? ¿El Estado provincial presentó acciones legales contra las empresas constructoras por vicios reparatorios? ¿Con que regularidad se efectúan controles de peso sobre los camiones que transitan sobre la Autovía 6? ¿Las mismas empresas que en dos oportunidades han construido obras deficientes, también participaron en la extensión de la traza de la Autovía 6 hasta el puerto de La Plata? Todos estos interrogantes merecen respuestas por parte del gobierno provincial, ya que estas obras –defectuosas y deficientes que ponen en riesgo a diario la vida de los usuarios– han insumido cuantiosos recursos pagados con los impuestos de los bonaerenses, quienes merecen respuestas claras.

⁶ Academia Nacional de Ingeniería, Documento N°9, "Control de Cargas en las Rutas y Dimensiones de los camiones", Pág. 9. <http://www.acadning.org.ar/Institutos/IT%20ANI%20N9%20Control%20de%20cargas.pdf>

⁷ http://www.vialidad.gba.gov.ar/indice.php?pagina=link_noticia&id_noticia=896



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares Legisladores a que acompañen con su voto positivo el presente Proyecto de Solicitud de Informes.



RUBEN CARLOS GRENADA
Diputado
Bloque GEN-PROGRESISTAS
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.