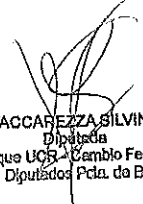


PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

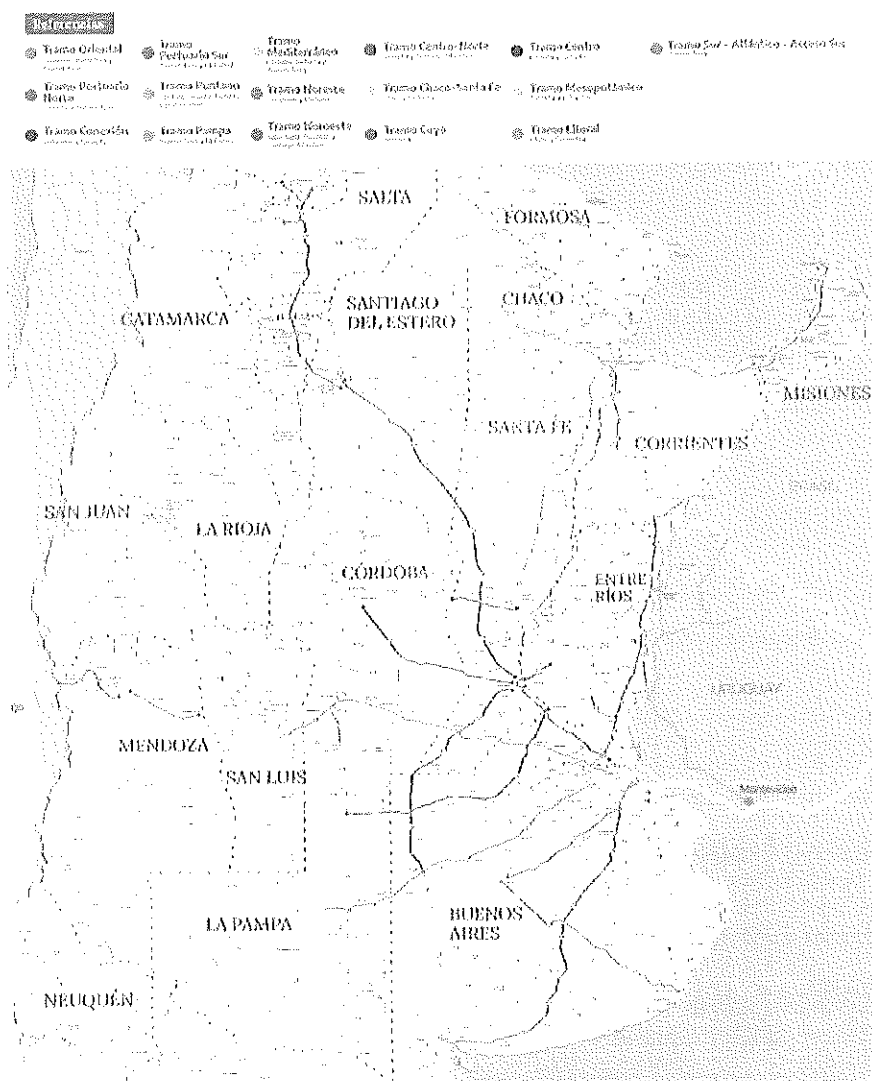
DECLARA

Que manifiesta su preocupación por las condiciones licitatorias que el Gobierno Nacional estableció para la Red Federal de Concesiones, especialmente en aquellos tramos que atraviesan la Provincia de Buenos Aires.


VACCAREZZA SILVINA
Diputada
Bloque UCS - Cambio Federal
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.

FUNDAMENTOS

La Red Federal de Concesiones se estructuró en cuatro etapas, I, II-A, II-B y III. Cada etapa reúne tramos que se licitan en conjunto. Las obligaciones de quienes obtengan la concesión se determinan en los pliegos respectivos.



La Etapa II-A comprende dos tramos, Sur-Atlántico-Acceso Sur y Pampa. Según la información oficial, la apertura de sobres para conocer las ofertas se



realizó el 27/02/2026, para la concesión de más de 1.800 km en Buenos Aires y La Pampa.

El Tramo Sur–Atlántico–Acceso Sur combina autopistas del AMBA con rutas troncales hacia el sur bonaerense. Incluye la Autopista Ezeiza–Cañuelas, la Autopista Riccheri y la Autopista Newbery, y suma rutas nacionales como la RN 3, la RN 205 y la RN 226, conectando áreas productivas y urbanas con nodos logísticos del sur de la provincia de Buenos Aires. Por su parte, el Tramo Pampa se concentra en la RN 5 y la RN 35, vincula el oeste bonaerense con La Pampa y conecta con Santa Rosa.

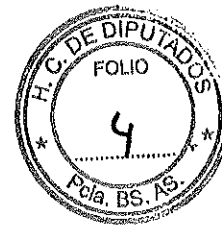
El Tramo Sur, desde Cañuelas a Bahía Blanca, sumará siete estaciones de peajes ubicadas en Gorchs, Azul, Chillar, Tres Arroyos, Dorrego, Saladillo y Unzué. El Tramo Atlántico, que corre desde Bolívar hasta Mar del Plata y que actualmente tiene tres estaciones, sumará una más, en Hinojo, sobre la 226.

En el Tramo Pampa, que corre por ya desbordada ruta 5, pasarán de las actuales tres (Olivera, 9 de Julio y Trenque Lauquen) a sumar dos más (Gorostia-ga y Lonquimay), además de relocalizar otros dos.

Más allá de este aumento en el número de cabinas de peaje, la exigencia de las bases y condiciones del pliego se remiten a que la ruta quede en un estado de “transitabilidad”, pero sin un aumento de carriles ni ensanche de las trazas, medidas que aliviarían la carga y disminuirían el riesgo de siniestros de tránsito.

Asimismo, recientemente, el gobierno nacional anunció con su respectiva publicación en el Boletín Oficial la Resolución 112/2026, mediante el proceso 504-0015-LPU25 de la plataforma Contrat.Ar, el llamado a licitación pública nacional e internacional para la construcción, la explotación, administración y mantenimiento de la Etapa II – B.

Esta etapa incluye el Tramo Portuario Sur, que es de 636,75 kilómetros de longitud y abarca la RN 9 y RN 188, atravesando las provincias de Buenos Aires y La Pampa, mientras que el Tramo Portuario Norte es de 528,04 kilómetros de



longitud, abarca la RN 9, RN 33 y la RN A-008 y atraviesa las provincias de Buenos Aires y Santa Fe.

Es de importancia entender que se necesitan obras que permitan disminuir riesgos en sobrepasos y bajen el riesgo de choque frontal, en rutas que circula tránsito pesado y conectan puntos neurálgicos de nuestra Provincia y país.

Por los motivos expuestos, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto la presente iniciativa.


VACCAREZZA SILVINA
Diputada
Bloque UCR - Cambio Federal
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.