DICTAMEN SOBRE INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA PROVINCIA DE SALTA

ANTECEDENTES:

En la Sesión Ordinaria del Consejo Económico Social de fecha 31 de marzo de 2025 se formalizó la presente Comisión de Infraestructura, a fin de analizar y trabajar sobre distintos temas de infraestructura de la Provincia, comenzando por el análisis y dictamen sobre la "Electrificación de la Puna". Posteriormente se analizó y dictaminó sobre la "Planificación Eléctrica de la Provincia". Continuando con el trabajo de la Comisión de Infraestructura, a partir del 3 de julio del corriente se procedió a trabajar sobre la Infraestructura Vial de la Provincia de Salta.

Se realizaron reuniones semanales de la Comisión con la finalidad de debatir sobre la priorización de rutas tanto provinciales como naciones de la provincia. De las reuniones participaron los siguientes representantes:

-Asoc. Alianza Israelita (Ing. Jorge Banchik)
-Cámara de Comercio de Metán (Ing. Fernando San Román)
-Cámara de Comercio e Industria de Salta (Dr. Javier Cornejo)
-Cámara de Proveedores de Servicios Mineros y Turísticos de la Puna Argentina (Lisandro Puca)
-Cámara Minera de Salta (Ing. Gonzalo Montebelli e Ing. Inés Torino)
-Cámara PYMES (CPN Miriam Guzmán)
-CAPEMISA (Dr. Pablo Robbio Saravia, Sr. Gustavo González)
-Consejo Económico Social de Salta (Ing. Hugo González)
-COPAIPA (Ing. Horacio Gutiérrez)
-Dirección Nacional de Vialidad (Ing. Luis Outes e Ing. Andrea Aquino)
-Fundación Infernales del Norte (Sra. Maritza Ortega)
-IPPIS (Ing. Sergio Ibarra)
-Prosalta RRII (Lic. Sebastián Ashur)
-Dirección de Energía Eléctrica de la Provincia (Ing. Jorge Giubergia)
-UCASAL (Ing. Gustavo Barbaran)
-Vialidad Provincial de Salta (Ing. Carla Alarcón)
-Unión Industrial de Salta (Dr. Pedro Pittaluga)

La Comisión analizó y tomó en consideración lo expuesto en El Plan Logístico de la Provincia (2016), impulsado por el Consejo Económico Social de Salta. El mencionado Plan tiene como objetivo definir la visión de futuro y orientar las estrategias de actuación pública y privada en el transporte de cargas y la logística en el marco el Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030, donde se propone:

- Contar con un carácter estratégico, de largo plazo, con un horizonte temporal similar al del PDES, y que esté alineado con las políticas de estado que impulsa.
- Constituir un plan de Estado, no de Gobierno, que proponga una agenda que abarque las diversas actuaciones públicas (proyectos de infraestructura, cambios regulatorios, mejoras institucionales, etc.) y brinde un marco para el desarrollo de los actores privados.
- Proponer, a grandes rasgos, un proceso de planificación, insertando en forma permanente las herramientas de planeamiento logístico en la Provincia y previendo mecanismos para el monitoreo y la revalidación periódica de las acciones propuestas.
- Tener un carácter dinámico y participativo, brindando canales de expresión a los diversos actores involucrados.

El Plan propone lineamientos y acciones prioritarias, con un horizonte temporal de 15 años, lo que lleva a tener revisiones periódicas, debido a los escenarios cambiantes como las tendencias en los mercados, los cambios tecnológicos, las redes de infraestructura regional, etc.

Con este espíritu, la Comisión de Infraestructura se propuso realizar un análisis de las principales rutas viales con un impacto económico relevante, las cuales surgen claramente de la Actualización del Capítulo Económico Productivo del Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 (CES, 2024).

Dicho documento, en el Área Agrícola Ganadera propone la pavimentación, ampliación y mantenimiento de las Rutas Provinciales 3, 5, 6, 8, 13, 15, 21, 24, 33, 35, 39, 40, 41, 45, 47,48, 52, 54, 86, y Rutas Nacionales 9, 34, 16, 51, 68, 81, 86, como así también las obras en departamentos específicos, como la conectividad del Río Rosario en Rosario de Lerma y la conectividad de la región de contrastes andinos, accesibilidad y transporte en Chicoana y El Carril. Además, prevé el mejoramiento en zonas estratégicas como el tramo de RP 54 empalme RN 34 y Misión La Paz por donde circula el corredor bioceánico.

De lo consignado en la Actualización del Capítulo Económico Productivo del PDES2030, para el Área de Minería, surge que la RN 51 constituye un eslabón fundamental para el desarrollo de la región Puna ya que su importancia estratégica conecta la RN 9 con el paso de Sico y además de es una vía vertebral dentro del Corredor Bioceánico.

Por su parte el documento en el Área Comercio Exterior propone la modernización y rehabilitación de las RN 34, 9, 51 y 52 de manera significativa para soportar el aumento del tráfico comercial como así también mejorar la seguridad vial, incluyendo la pavimentación, ampliación de carriles, instalación de señalización modera y mantenimiento regular.

También se consultó y tuvo en consideración el informe “Corridors for Development and Growth” (World Bank Group, 2024). El mismo subraya las limitaciones significativas en la infraestructura de transporte, presentando un obstáculo clave para el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en el Norte Grande del país. La evaluación revela un estado de la red vial que impone altos costos logísticos a las empresas, una vulnerabilidad estructural ante el clima y serias deficiencias en la calidad de las vías, especialmente a nivel provincial.

Del mencionado estudio surge que, la región del Norte Grande se caracteriza por una baja densidad vial y una matriz de transporte dominada excesivamente por el modo carretero. Menos de un tercio de la red vial combinada (nacional y provincial) en el Norte Grande está pavimentada. La situación es particularmente crítica en la red provincial de Salta. Se estima que el estado de conservación es malo en más de dos tercios de la longitud total de la red vial provincial. En términos absolutos, Salta se encuentra entre las provincias con la mayor longitud total de caminos provinciales estimados en malas condiciones, superando los 4.000 km.

La combinación de grandes distancias y el mal estado de la infraestructura vial se traduce en altos costos de transporte, afectando la competitividad regional. La mayoría de las empresas en las cadenas de valor prioritarias del Norte Grande pagan entre el 10 y el 20 por ciento del valor de venta de sus productos solo en transporte. Los caminos rurales o terciarios, que son los enlaces de "última milla" a las zonas clave de producción, se encuentran deficientes o en malas condiciones. Esto restringe el acceso a los mercados y la inclusión social.

La infraestructura vial del Norte Grande presenta una alta vulnerabilidad ante fenómenos hidrológicos extremos y el cambio climático.

- **Riesgo de Inundación:** Un 16 por ciento estimado de la red provincial no pavimentada en el Norte Grande está en riesgo de intransitabilidad durante la temporada de lluvias debido a las condiciones de precipitación y topografía. En Salta, se estima que alrededor del 15,3 por ciento de la red terciaria está en riesgo de retención prolongada de agua (alto TWI), lo que limita el acceso al mercado y genera incertidumbre operativa.
- **Interrupciones Operacionales:** Las interrupciones causadas por inundaciones o peligros relacionados con el clima son un desafío común, reportado por más del 50 por ciento de los encuestados en el NOA.
- **Pérdidas Económicas Críticas:** La evaluación de riesgos climáticos identificó las RN 51, RN 9 y RN 34 en Salta entre las vías con las mayores pérdidas económicas esperadas debido a las interrupciones relacionadas con el clima.

En el transcurso de las reuniones de la Comisión se realizaron distintas exposiciones por parte de la Dirección de Vialidad Nacional, en las que se explicaron las obras previstas y estado de la Ruta Nacional 51, del Corredor Bioceánico y de la Red Federal de Concesiones, las que se agregan como Anexo al presente y forman parte del mismo.

OBJETIVO:

En virtud de la documentación consultada y referida se decidió realizar una "Matriz de Valorización de Rutas Viales", a fin de contar con una herramienta que considere las variables relevantes para definir el orden de priorización de intervención de cada ruta, tanto provincial como nacional. La interacción de dichas variables y su valorización asegura un análisis objetivo en los aspectos sociales y económicos de la provincia.

La "Matriz de Valorización de Rutas Viales" presenta una radiografía actual de cada ruta, destacando su importancia y relevancia. Esta herramienta permitirá tomar decisiones a corto y mediano plazo sobre qué acciones deben iniciarse, mantenerse o modificarse para optimizar el sistema vial integral de la provincia.

Las decisiones estarán orientadas por objetivos específicos en cada zona, considerando la actividad productiva principal, la población directa e indirectamente afectada, y la proyección de mejora económica y social esperada tras la ejecución de las obras.

METODOLOGIA:

Para la construcción de la "Matriz de Valorización de Rutas Viales" se tuvieron en cuenta aquellas rutas que han sido consideradas como de importancia en cada uno de los documentos compulsados y luego se consideraron en total 10 variables que se aplican a cada una de ellas:

1. **Ciudades Claves**: Principales ciudades por las cuales atraviesa cada ruta.
   Fuente: Consejo Económico Social Provincia de Salta

2. **Población**: La cantidad de habitantes de las ciudades principales por las cuales pasa cada ruta.
   Fuente: Censo Nacional de Hogares y Poblaciones 2022 INDEC.

3. **Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas:** el concepto de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) permite la delimitación de grupos de pobreza estructural y representa una alternativa a la identificación de la pobreza considerada únicamente como insuficiencia de ingresos. Por medio de este abordaje se identifican dimensiones de privación absoluta y se enfoca la pobreza como el resultado de un cúmulo de privaciones materiales esenciales.
   Fuente: Censo Nacional de Hogares y Poblaciones 2022 INDEC.

4. **Actividades Económicas – Sociales:** Actividades económicas y sociales asociadas al área de influencia de la ruta.
   Fuente: Consejo Económico Social Provincia de Salta

5. **Pavimentada:** si la ruta se encuentra totalmente pavimentada, parcialmente o sin pavimentar.
   Fuente: Dirección Nacional de Vialidad y Vialidad de la Provincia de Salta.

6. **Longitud total:** kilómetros totales que abarca cada ruta.
   Fuente: Dirección Nacional de Vialidad y Vialidad de la Provincia de Salta.

7. **Trafico Estimado:** cantidad de vehículos que transitan en la ruta por día, los datos fueron proporcionados para rutas nacionales por Vialidad Nacional y de rutas provinciales por Vialidad Provincial.
   Fuente: Dirección Nacional de Vialidad y Vialidad de la Provincia de Salta.

8. **Conexión con Provincias/Países:** índica cuál/es países o provincia conecta cada ruta o si es solamente interna.

9. **Ratio de cantidad de siniestros viales sobre el tráfico estimado**: índica la cantidad de accidentes por el tráfico estimado. Se calcula a partir de la cantidad de siniestros viales que se producen con lesionados (graves y leves) y con víctimas fatales, sobre la cantidad de tráfico estimado.
   Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, Vialidad de la Provincia de Salta y Subsecretaría se Seguridad Vial.

10. **Índice de Estado de Ruta**: es un indicador que surge del relevamiento de las fallas más significativas: deformación longitudinal, deformación transversal, fisuración y desprendimiento. La fórmula utilizada para calcular el Índice de Estado de Ruta da por resultado un índice que puede valer entre 1 y 10, siendo los mayores valores aquellos correspondientes a los pavimentos en mejor estado. Un IE igual o superior a 7 indica un buen estado del pavimento, si es igual o superior a 5 pero menor a 7 el estado es regular y requiere un estudio más profundo para definir la actuación necesaria de tareas de mantenimiento, refuerzo o mejoras antes de que el pavimento continúe destruyéndose, y un IE menor a 5 es indicador de un pavimento sumamente fallado que requiere urgente intervención.
    Fuente: Dirección Nacional de Vialidad y Vialidad de la Provincia de Salta.

Cuadro N°1: Detalle de la Matriz de Valorización de Rutas Viales										
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Accidentes Viales**	**Índice de Estado de Ruta**
Ruta Nacional 9	Rosario de la Frontera	30.660	9,6%	Varias	SI	134,45	13.000	Bolivia / Jujuy - Tucumán	56	MALO
	San José de Metán	35.598	13,6%							
	Salta	594.772	9,0%							
Ruta Nacional 9-34	Rosario de la Frontera	30.660	9,6%	Varias	Si	132,9	6.600	Bolivia / Jujuy		MALO
	San José de Metán	35.598	13,6%							
Ruta Nacional 16	Joaquín V. González	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería - Comercio	SI	223,36	2.600	Brasil / Chaco	29	REGULAR
	El Galpón	10.105	16,8%							
Ruta Nacional 34	General Güemes	39.459	11,4%	Agrícola - Ganadería - Comercio	SI	311,7	13.000	Bolivia / Jujuy - Tucumán	106	MALO
	Pichanal	29.653	22,0%							
	Tartagal	79.580	21,2%							
	Profesor Salvador Mazza	26.995	17,4%							
Ruta Nacional 50	Pichanal	29.653	22,0%	Comercio	SI	71,1	12.000	Bolivia	31	REGULAR
	San Ramón de la Nueva Orán	91.215	17,9%							
	Aguas Blancas	3.648	40,5%							
Ruta Nacional 51	Salta	594.772	9,0%	Minería - Turismo - Comercio	141,65	295,7	7.500	Chile	43	REGULAR
	San Antonio de los Cobres	6.853	15,4%							

CONSEJO ECONÓMICO SOCIAL
PROVINCIA DE SALTA

Cuadro N°1: Detalle de la Matriz de Valorización de Rutas Viales										
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Accidentes Viales**	**Índice de Estado de Ruta**
Ruta Nacional 40	Cafayate	17.829	12,3%	Turismo	67,26	12,3	350	Chile / Catamarca - Jujuy	14	-
	San Carlos	3.766	11,6%							
	Cachi	6.791	14,1%							
	San Antonio de los Cobres	6.853	15,4%							
Ruta Nacional 68	Cafayate	17.829	12,3%	Turismo - Agrícola	Si	236,9	13.000	Tucumán	34	BUENO
	La Viña	3.205	14,4%							
	El Carril	14.192	15,0%							
	la Merced	14.303	16,0%							
	San José de los Cerrillos	41.646	15,3%							
	Salta	594.772	9,0%							
Ruta Nacional 81	Los Blancos - Dragones	3.715	-	Comercio - Ganadería	SI	154	650	Paraguay / Formosa - Chaco	4	BUENO
Ruta Nacional 86	Tartagal	79.580	21,2%	Agrícola - Ganadería - Forestal	4	198,9	-	Paraguay / Formosa	5	-
Ruta Provincial 3	Rosario de la Frontera	30.660	9,6%	Agrícola	No	72,59	241	No	-	-

Cuadro N°1: Detalle de la Matriz de Valorización de Rutas Viales										
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Accidentes Viales**	**Índice de Estado de Ruta**
Ruta Provincial 5	Las Lajitas	14.720	23,3%	Agrícola - Ganadería - Comercio	Si	271,07	1.604	Paraguay / Formosa	19	MALO
	Apolinario Saravia	11.669	25,3%							
	General Pizarro	7.244	32,5%							
	Pichanal	29.653	22,0%							
Ruta Provincial 6	La Viña	3.205	14,4%	Turismo	11,62 km	135,58	661	No	6	BUENO
	Guachipas	3.491	17,9%							
	El Jardín	2.054	17,5%							
	El Tala	3.671	17,6%							
Ruta Provincial 8	General Güemes	39.459	11,4%	Agrícola - Forestal	No (ripio)	39,58	191	Formosa	1	-
Ruta Provincial 13	Pichanal	29.653	22,0%	Comercio - Ganadería	152 km	219,68	669	Bolivia	3	BUENO
	Rivadavia Banda Sur	10.353	34,5%							
Ruta Provincial 15	Pichanal	29.653	22,0%	Agrícola - Forestal - Ganadería	No	134,37	165	No	0	-
	Rivadavia Banda Sur	10.353	34,5%							
Ruta Provincial 17	Salar de Pocitos	54	-	Minería	No	104,8	142	No	0	-
Ruta Provincial 19	Los Toldos	2.007	10,8%	Forestal - Turismo	No	150,4	-	Jujuy	0	-
Ruta Provincial 21	Los Toldos	2.007	10,8%	Agrícola - Ganadería	3,57 km	28,63	3723	No	11	REGULAR

Cuadro N°1: Detalle de la Matriz de Valorización de Rutas Viales										
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Accidentes Viales**	**Índice de Estado de Ruta**
Ruta Provincial 24	Campo Quijano	23.216	13,1%	Agrícola - Ganadería - Minería	Si	12,58	10.391	No	11	MALO
	Rosario de Lerma	27.812	12,4%							
	San José de los Cerrillos	41.646	15,3%							
Ruta Provincial 27	Tolar Grande	329	38,5%	Minería	No	251,07	200	Catamarca	2	-
Ruta Provincial 33	El Carril	14.192	15,0%	Turismo	90,31 km	105,74	6.951	No	20	REGULAR
	Chicoana	10.537	17,5%							
	Cachi	6.791	14,1%				725			
	Payogasta	2.157	12,5%							
Ruta Provincial 35	El Tala	3.671	17,6%	Agrícola - Ganadería -Turismo	9,7 km	46,44	392	Formosa	1	REGULAR
	La Candelaria	1.480	12,6%							
Ruta Provincial 39	Salta	594.772	9,0%	Agrícola - Ganadería -Turismo	No	41,09	343	No	0	-
	San José de los Cerrillos	41.646	15,3%							
	la Merced	14.303	16,0%							
	El Carril	14.192	15,0%							
Ruta Provincial 41	Joaquín V. González	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería	No	144,4	385	No	1	-
Ruta Provincial 41-52	Joaquín V. González	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería	No	42	385	No	0	-

Consejo Económico Social Provincia de Salta
Las Heras N° 137 Salta Capital
Teléfonos: 0387-4712224/4717368
cessalta@cessalta.org.ar

Cuadro N°1: Detalle de la Matriz de Valorización de Rutas Viales										
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Accidentes Viales**	**Índice de Estado de Ruta**
Ruta Provincial 45	San José de Metán	35.598	13,6%	Agrícola - Ganadería - Forestal	No	37,72	sin Datos	No	0	-
	El Galpón	10.105	16,8%							
Ruta Provincial 47	Coronel Moldes	5.695	11,8%	Turismo - Social	25,85 km	63,23	1.325	No	2	BUENO
	Guachipas	3.491	17,9%							
	Río Piedras	2.542	16,4%							
Ruta Provincial 48	San José de los Cerrillos	41.646	15,3%	Agrícola - Ganadería	No	76,42	155	No	0	-
	Salta	594.772	9,0%							
	Río Piedras	2.542	16,4%							
Ruta Provincial 52	Joaquín V. González	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería	No	165,7	277	No	0	-
	Rivadavia Banda Sur	10.353	34,5%							
Ruta Provincial 54	Aguaray	17.325	22,5%	Agrícola - Ganadería	122,19 km	148,56	1.358	Paraguay	6	BUENO
	Santa Victoria Este	15.359	51,9%							
Ruta Provincial 129	Colonia Santa Rosa	19.572	25,8%	Minería	No	98,06	153	No	0	-

La valorización final de cada ruta se realiza multiplicando el valor de cada variable por el puntaje interno que puede alcanzar cada variable:

$$Valorización: \sum_{i=1}^{10} Puntaje\ Interno * Valor\ Variable$$

A cada una de las variables se le asigno un puntaje especificó que varía del 1 al 5, los cuales fueron asignados por modo de votación y reconsideraciones por parte de los integrantes de la comisión de infraestructura, los que representan diversos sectores de la sociedad civil organizada.

Cuadro N°2: Detalle del valor asignado a cada variable

Variables	Valor
Ciudades Claves	**4**
Población	**3**
Actividades Económicas - Sociales	**5**
Conexión con Provincias/Países	**5**
Ratio Siniestros sobre Trafico Estimado	**3**
índice de Estado de Ruta	**5**
Pavimentada	**4**
Tráfico estimado (vehículos/día)	**4**
% De Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas	**2**
Longitud total (km)	**1**

El puntaje interno que cada variable puede alcanzar es de 1 a 3 puntos, a continuación, se detalle el puntaje interno de cada variable:

1. **Ciudades Claves**: Si la ruta pasa por más de 5 ciudades toma el puntaje 3; de 4 a 3 ciudades el puntaje es 2; cuando solo son 2 o 1 ciudad solo se asigna 1 punto.
2. **Población**: Se toma como población total a la sumatoria de cada ciudad clave por donde pasa cada ruta. Para su puntaje interno, toma 1 punto cuando la población va del valor mínimo al primer percentil de la distribución; desde el primer percentil al segundo percentil, 2 puntos; y desde el segundo percentil hasta el valor máximo 3 puntos.
3. **Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas:** Se toma para cada ruta un promedio del porcentaje de hogares con NBI de cada ciudad clave que atraviesa cada ruta. Para su puntaje interno, toma 1 punto cuando el porcentaje de NBI va del valor mínimo al primer percentil de la distribución; desde el primer percentil al segundo percentil, 2 puntos; y desde el segundo percentil hasta el valor

máximo 3 puntos. En caso de que la ciudad clave no cuente con información sobre su NBI, toma 3 puntos.

4. **Actividades Económicas – Sociales:** Cuando las actividades son tres o "Varias" se asignan 3 puntos; cuando son dos actividades, 2 puntos; y en caso de una sola actividad, 1 punto.
5. **Pavimentada:** Si la ruta esta pavimentada toma 3 puntos; en caso de ser parcialmente pavimentada, 2 puntos; y en caso de no estar pavimentada 1 punto.
6. **Longitud total:** 1 punto cuando la longitud de la ruta parte del valor mínimo al primer percentil de la distribución, desde el primer percentil al segundo percentil, 2 puntos y desde el segundo percentil hasta el valor máximo, 3 puntos.
7. **Trafico Estimado:** 1 punto cuando el tráfico estimado de la ruta parte del valor mínimo al primer percentil de la distribución, desde el primer percentil al segundo percentil, dos puntos y desde el segundo percentil hasta el valor máximo tres puntos.
8. **Conexión con Provincias/Países:** toma 1 punto cuando no tiene conexión con países o provincias (ruta interna), si tiene conexión con provincias solamente 2 puntos, si tiene conexión con países y/o provincias 3 puntos.
9. **Ratio de cantidad de siniestros viales sobre el tráfico estimado**: 1 punto cuando el ratio estimado parte del valor mínimo al primer percentil de la distribución, desde el primer percentil al segundo percentil, 2 puntos y desde el segundo percentil hasta el valor máximo 3 puntos. En caso de no poseer información se le asignan 3 puntos.
10. **Índice de Estado de Ruta**: Cuando el estado de ruta es "MALO", asume 3 puntos, "REGULAR", 2 puntos y si es "BUENO", 1 punto. En caso de no poseer información se le asignan 2 puntos.

RESULTADOS:

La valorización máxima que puede alcanzar cada ruta es de 108 puntos, los resultados de la matriz de valorización dan como prioritaria a la hora de intervención a la Ruta Nacional 34 con un 97% del total de puntos alcanzados, seguido por la Ruta Nacional 9 con un 89% de los puntos y en tercer lugar a la Ruta Provincial 5 con el 88% de los puntos. Es decir, la matriz comunica que, a la hora de realizar mantenimiento, obras o mejoras viales, la RN 34 debe ser la primera sobre el resto.

Cuadro N°3: Resultados de la Matriz de Valorización de Rutas Viales												
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Siniestros Viales**	**Ratio Siniestros sobre Trafico Estimado**	**Índice de Estado de Ruta**	**Nivel de Prioridad**	**Porcentaje de Puntos alcanzados**
Ruta Nacional 34	4	175.687	18,0%	Agrícola - Ganadería - Comercio	SI	311,7	13.000	Bolivia / Jujuy - Tucumán	106	0,0082	MALO	104	97%
Ruta Nacional 9	3	661.030	10,8%	Varias	SI	134,45	13.000	Bolivia / Jujuy - Tucumán	56	0,0043	MALO	96	89%
Ruta Provincial 5	4	63.286	25,8%	Agrícola - Ganadería - Comercio	Si	271,07	1.604	Paraguay / Formosa	19	0,0118	MALO	95	88%
Ruta Nacional 9-34	2	66.258	11,6%	Varias	Si	132,9	6.600	Bolivia / Jujuy	-	0,0000	MALO	89	83%
Ruta Nacional 51	2	601.625	12,2%	Minería - Turismo - Comercio	Parcial	295,7	7.500	Chile	43	0,0057	REGULAR	87	81%
Ruta Nacional 16	2	32.765	16,1%	Agrícola - Ganadería - Comercio	SI	223,36	2.600	Brasil / Chaco	29	0,0112	REGULAR	85	79%
Ruta Nacional 50	3	124.516	26,8%	Comercio	SI	71,1	12.000	Bolivia	31	0,0026	REGULAR	84	78%
Ruta Nacional 68	6	685.947	13,7%	Turismo - Agrícola	Si	236,9	13.000	Tucumán	34	0,0026	BUENO	83	77%

Cuadro N°3: Resultados de la Matriz de Valorización de Rutas Viales												
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Siniestros Viales**	**Ratio Siniestros sobre Trafico Estimado**	**Índice de Estado de Ruta**	**Nivel de Prioridad**	**Porcentaje de Puntos alcanzados**
Ruta Provincial 24	3	92.674	13,6%	Agrícola - Ganadería - Minería	Si	12,58	10.391	No	11	0,0011	MALO	82	76%
Ruta Provincial 54	2	32.684	37,2%	Agrícola - Ganadería - Comercio	Parcial	148,56	1.358	Paraguay	6	0,0044	BUENO	75	70%
Ruta Nacional 81	2	3.715	-	Comercio - Ganadería	SI	154	650	Paraguay / Formosa - Chaco	4	0,0062	BUENO	75	70%
Ruta Nacional 86	1	79.580	21,2%	Agrícola - Ganadería - Forestal	No	198,9	Sin Datos	Paraguay / Formosa	5	Sin Datos	-	74	69%
Ruta Provincial 13	2	40.006	28,3%	Comercio - Ganadería	Parcial	219,68	669	Bolivia	3	0,0045	BUENO	74	69%
Ruta Provincial 35	2	5.151	15,1%	Agrícola - Ganadería - Turismo	Parcial	46,44	392	Formosa	1	0,0026	REGULAR	69	64%
Ruta Nacional 40	4	35.239	13,3%	Turismo	Parcial	12,3	350	Chile / Catamarca - Jujuy	14	0,0400	-	68	63%

Cuadro N°3: Resultados de la Matriz de Valorización de Rutas Viales												
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Siniestros Viales**	**Ratio Siniestros sobre Trafico Estimado**	**Índice de Estado de Ruta**	**Nivel de Prioridad**	**Porcentaje de Puntos alcanzados**
Ruta Provincial 33	4	33.677	14,8%	Turismo	Parcial	105,74	6.951	No	20	0,0029	REGULAR	66	62%
Ruta Provincial 39	4	664.913	13,8%	Agrícola - Ganadería - Turismo	No	41,09	343	No	0	0,0000	-	63	59%
Ruta Provincial 21	1	2.007	10,8%	Agrícola - Ganadería	Parcial	28,63	3.723	No	11	0,0030	REGULAR	61	57%
Ruta Provincial 8	1	39.459	11,4%	Agrícola - Forestal	No	39,58	191	Formosa	1	0,0052	-	60	56%
Ruta Provincial 15	2	40.006	28,3%	Agrícola - Forestal - Ganadería	No	134,37	165	No	0	0,0000	-	59	55%
Ruta Provincial 19	1	2.007	10,8%	Forestal - Turismo	No	150,4	Sin Datos	Jujuy	0	Sin Datos	-	59	55%
Ruta Provincial 45	2	45.703	15,2%	Agrícola - Ganadería - Forestal	No	37,72	sin Datos	No	0	Sin Datos	-	58	54%

Cuadro N°3: Resultados de la Matriz de Valorización de Rutas Viales													
Ruta	**Ciudades Claves**	**Población**	**% De Hogares con NBI**	**Actividades Económicas - Sociales**	**Pavimentada**	**Longitud total (km)**	**Tráfico estimado (vehículos/día)**	**Conexión con Provincias/Países**	**Cantidad de Siniestros Viales**	**Ratio Siniestros sobre Trafico Estimado**	**Índice de Estado de Ruta**	**Nivel de Prioridad**	**Porcentaje de Puntos alcanzados**
Ruta Provincial 27	1	329	38,5%	Minería	No	251,07	200	Catamarca	2	0,0100	-	58	54%
Ruta Provincial 47	3	11.728	15,4%	Turismo - Social	Parcial	63,23	1.325	No	2	0,0015	BUENO	58	54%
Ruta Provincial 48	3	638.960	13,6%	Agrícola - Ganadería	No	76,42	155	No	0	0,0000	-	57	53%
Ruta Provincial 6	4	12.421	16,9%	Turística	Parcial	135,58	661	No	6	0,0091	BUENO	57	53%
Ruta Provincial 41	1	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería	No	144,4	385	No	1	0,0026	-	56	52%
Ruta Provincial 52	2	33.013	25,0%	Agrícola - Ganadería	No	165,7	277	No	0	0,0000	-	55	51%
Ruta Provincial 41-52	1	22.660	15,5%	Agrícola - Ganadería	No	42	385	No	0	0,0000	-	52	49%
Ruta Provincial 3	1	30.660	9,6%	Agrícola	No	72,59	241	No	-	Sin Datos	-	50	47%
Ruta Provincial 129	1	19.572	25,8%	Minería	No	98,06	153	No	0	0,0000	-	46	43%
Ruta Provincial 17	1	54	-	Minería	No	104,8	142	No	0	0,0000	-	46	43%

CONSIDERACIONES:

Diagnóstico Específico de Rutas

El tránsito de carga por carretera se concentra en segmentos específicos, siendo las rutas nacionales las que soportan la mayor presión.

Ruta Nacional 51: Esta ruta es estratégica para el futuro de la actividad minera (litio y cobre) y el turismo. Sin embargo, la RN 51 es citada como una de las rutas con las mayores pérdidas esperadas asociadas a interrupciones climáticas. La ruta tiene tramos sin pavimentar y mal mantenidos, como el segmento entre Campo Quijano y San Antonio de los Cobres (134 km), lo que se señala como un obstáculo para las operaciones.

Ruta Nacional 34-9: Estas rutas constituyen el eje vertical principal del NOA. Ambas están entre las vías con las mayores pérdidas económicas esperadas por interrupciones climáticas. La RN 34 es también una de las rutas troncales que, junto con la RN9, se está saturando debido al aumento de la actividad económica en la región, especialmente la minería. La rehabilitación de segmentos de la RN34 (entre el límite de Santa Fe y Rosario de la Frontera, y entre Cabeza de Buey y Pocitos) se considera el proyecto más impactante para el PGB provincial de Salta.

Ruta Nacional 81: Este corredor, que atraviesa Salta y Formosa, es importante estratégicamente para la producción agropecuaria y agroindustrial de las zonas centro y sur.

Ruta Provincial 5: es la "ruta insignia" de la producción agropecuaria y agroindustrial del Departamento de Anta.

- **Condición:** Aunque está pavimentada en sus 271 km, se encuentra en regular estado de conservación y requiere repavimentación y conservación urgente. El tramo entre Apolinario Saravia y Pichanal está particularmente deteriorado, mostrando agrietamiento, envejecimiento del concreto asfáltico y piel de cocodrilo.

- **Rol Logístico:** Sirve como ruta alternativa para unir el sur y el norte provincial, evitando la congestionada RN 34. Los productores también notaron que la falta de infraestructura de drenaje provoca cortes y demoras en esta ruta.

Ruta Provincial 27: es el eje de la minería en el Departamento Los Andes. Conecta Olacapato (RN 51) con la provincia de Catamarca, pasando por importantes emprendimientos mineros. Sus 188 km de ripio consolidado de alta montaña y su infraestructura vial dificultan el pleno desarrollo del sector minero, lo que la convierte en una ruta estratégica para el futuro desarrollo de esta actividad.

Red Federal de Concesiones

La Red Federal de Concesiones constituye una iniciativa estratégica del Gobierno Nacional orientada a modernizar y optimizar la infraestructura vial argentina mediante un esquema integral de concesión por peaje. Este proyecto, impulsado por la Presidencia de la Nación, el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, el Ministerio de Economía y la Secretaría de Transporte, tiene como finalidad garantizar la conservación, mantenimiento, rehabilitación y explotación de las rutas nacionales, así como la prestación de servicios de asistencia al usuario bajo estándares de calidad y seguridad.

El sistema propuesto se basa en la adjudicación de licitaciones públicas nacionales e internacionales, abiertas y competitivas, que permitirán la participación de todos los interesados que cumplan con las garantías exigidas. El Ministerio de Economía será el organismo responsable de llevar adelante los procesos licitatorios y la adjudicación de los contratos, que abarcarán tanto tramos actualmente concesionados como otros que aún no lo están, incluyendo corredores gestionados por Corredores Viales S.A.

Entre las principales características del nuevo esquema se destaca el mantenimiento de la tarifa vigente hasta alcanzar la Condición de Transitabilidad Segura, que implica la eliminación de baches, la correcta señalización horizontal y vertical, el calce de banquinas y la reparación de sistemas de iluminación. Posteriormente, se aplicará una tarifa regulada con un tope definido en los pliegos (entre $4.000 y $5.000 en la Etapa I), ajustada semestralmente mediante una fórmula polinómica vinculada a índices oficiales del INDEC. Además, se incorporará progresivamente el sistema Free Flow, que permitirá el cobro electrónico sin barreras, agilizando el tránsito y reduciendo tiempos de espera.

El proyecto contempla la instalación de nuevas estaciones de peaje, la redefinición de categorías tarifarias (incluyendo motocicletas y hasta siete categorías adicionales) y la implementación de sistemas de pesaje dinámico para el control eficiente de cargas, con sanciones por exceso que incluyen multas y multiplicación de la

tarifa. Asimismo, las concesionarias asumirán la gestión del pavimento y el cumplimiento de exigencias contractuales, mientras que la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) realizará mediciones y controles por resultados.

Los beneficios para los usuarios serian significativos: reducción de costos operativos y de transporte, disminución de tiempos de viaje, menor índice de accidentes y una mejora sustancial en la comodidad y seguridad vial. Estos beneficios impactan no solo en la experiencia individual del conductor, sino también en la competitividad logística del país, contribuyendo a la reducción del costo del transporte a nivel nacional.

El alcance del proyecto incluye más de 3.900 km adicionales distribuidos en distintas regiones, como el Noroeste, Mesopotamia, Cuyo y el Litoral, sumando a los 5.885 km ya concesionados. Cada tramo contará con mecanismos para evitar cobros duplicados en estaciones cercanas, garantizando un sistema justo y eficiente. El cronograma prevé tres etapas principales durante el año 2025: llamado a licitación, presentación de ofertas y toma de posesión por parte de los concesionarios.

En cuanto a las obras, se establecen tres tipos: obras iniciales de puesta en valor, que deberán ejecutarse en el primer año para asegurar condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad; obras de rehabilitación, que incluyen la reconstrucción de pavimentos flexibles y banquinas según especificaciones técnicas; y obras obligatorias, como la construcción de distribuidores en puntos críticos, por ejemplo, en la intersección de las rutas nacionales 9 y 16 en Metán, donde se proyecta un distribuidor tipo trompeta con paso inferior y conexiones estratégicas.

Rutas y caminos asociados a la minería

Desde la Cámara Minera de la Provincia de Salta, durante los periodos 2023 y 2024, se registraron los incidentes/accidentes ocurridos en la Puna Salteña. Época coincidente con una de las etapas de mayor transitabilidad en los caminos mineros, siendo rutas Nacionales, provinciales y huellas mineras. A través de la Comisión Vial minera, se analizó la ocurrencia, locación y características de estos eventos. Las conclusiones de la causa de estos incidentes tienen que ver con varias razones separadas en dos grandes grupos.

- Grupo 1: Personal conductor que conoce lo caminos y sus riesgos, representan una minoría de la sociedad.
- Grupo 2: Personal que desconoce los caminos por los que conduce, sus riesgos y condiciones en cada tramo. Representan la mayoría de las personas de la sociedad.

Respecto al Grupo 1, los accidentes se asocian a excesos de confianza por velocidad o no respetar las normas viales para adelantar o disminuir la velocidad. En cuanto al Grupo 2 (el más relevante), tiene que ver con mala señalización de caminos, cambios de condiciones en la ruta, animales sueltos, puentes etc. Además, con mal estado de las rutas y condiciones sorpresivas del estado como ser pozos profundos, badenes, calamina, curvas estrechas, pendientes pronunciadas, entre otros.

Tomando como observaciones las locaciones donde ocurren los accidentes, se observó que la mayoría en un 70% ocurren en determinadas zonas, tiene que ver con cambios de estado de ruta de mal estado a bueno y posteriormente a malo, ello lleva a un aumento de velocidad con estados de ruta sorpresivos que provocan el descontrol de vehículo y posterior accidente. Caso de ejemplo, cruce de la vía del tren en la Ruta Provincial 27 en cercanías de Laguna Seca. Factores, mal estado de ruta, mala señalización, desnivel vial pronunciado, presencia de polvo, circulación de vehículos pesados. Consecuencia recurrente, impacto frontal entre vehículos. Otros ejemplos y los más recurrentes, son vuelcos por exceso de velocidad ante curvas cerradas con mala señalización en la Ruta Nacional 51.

Como conclusión general, se determinó que se debe mejorar el estado de las rutas en general y acompañar con señalización acorde y actualizada para cada tramo, además intensificar los controles viales para prevenir accidentes en las zonas de la puna.

Corredor Bioceánico Capricornio

El “Corredor Bioceánico Capricornio” es un ambicioso proyecto de infraestructura que busca conectar los océanos Pacífico y Atlántico a través de América del Sur, facilitando el comercio interregional e internacional y ofreciendo una alternativa más eficiente al Canal de Panamá. Este Corredor se encuentra expresamente contemplado en el Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030, ya que integra carreteras, ferrocarriles y puertos, enlazando los puertos chilenos de Mejillones y Antofagasta con el puerto brasileño de Santos, atravesando Chile, Argentina, Paraguay y Brasil. La ruta total abarca aproximadamente 3.400 km, con tramos estratégicos en cada país: 480 km en Chile, 845 km en Argentina, 534 km en Paraguay y 1.552 km en Brasil.

El objetivo principal es mejorar la eficiencia logística, reducir distancias y costos internacionales, y promover la integración regional. El corredor es especialmente relevante para el sur de Brasil, Paraguay, el norte de Chile y la zona productiva más activa de Argentina. Además, responde a desafíos logísticos recientes, como las limitaciones del Canal de Panamá por sequías y el aumento del tamaño de los buques (post-panamax), lo que obliga a proyectar nuevas rutas hacia Asia.

En Paraguay, el corredor vial bioceánico avanza con tres tramos: el primero, de 277 km, ya finalizado; el segundo, de 102 km, pendiente de financiamiento; y el tercero, de 224 km, en ejecución. Además, se está construyendo el Puente Internacional de la Bioceánica, que unirá Carmelo Peralta y Puerto Murthino, con un avance del 65%.

Desde la perspectiva argentina, se destaca la importancia de los pasos internacionales con Chile, especialmente Jama y Sico, ubicados en la puna. La pavimentación de la Ruta Nacional 51, que conecta San Antonio de los Cobres con el Paso de Sico, es fundamental para fortalecer los lazos comerciales y turísticos con Chile, y para el desarrollo de las economías regionales del noroeste argentino. Actualmente, de los tres tramos de la RN 51 en Salta, los dos primeros están pavimentados, mientras que el tercero (130 km) aún requiere obras básicas y pavimentación, con pendientes y radios que no cumplen los estándares internacionales.

El impacto estratégico de finalizar la pavimentación de la RN 51, especialmente en las secciones montañosas (Mina Poma–Alto Chorrillos–Campo Amarillo), lo que permitiría reducir la altitud máxima del recorrido y mejorar la eficiencia del transporte pesado. Además, se destaca la necesidad de obras complementarias en la RP 54 (últimos 26 km entre Santa María y Misión La Paz/Pozo Hondo) y en la RN 34 (ensanche y revisión de puentes).

En términos económicos, a la fecha, el Corredor ofrece ventajas significativas: los puertos chilenos son más económicos y naturales (calados profundos) que los brasileños, con diferencias sustanciales en costos de practicaje y tiempos de entrega. Por ejemplo, el costo por contenedor puede ser hasta 1.000 dólares menor y la mercadería llega hasta 12 días antes respecto a la ruta por el Canal de Panamá, gracias al ahorro de 8.000 km en el viaje total.

La concreción del Corredor Bioceánico Capricornio requiere la cooperación activa de los países involucrados, inversiones sostenidas en infraestructura, mejoras en la seguridad y protección ambiental, y una política efectiva de control de cargas y dimensiones para evitar daños en la red vial. Además, se enfatiza la necesidad de mayores aportes presupuestarios para obras de conservación y la definición de un sistema vial sostenible y sustentable, que permita aprovechar plenamente el potencial productivo y logístico de la región. La concreción del mismo resulta estratégica para la Provincia, como bien lo destaca el PDES2030.

CONCLUSIONES:

El trabajo realizado presenta un diagnóstico integral y actualizado sobre el estado de la infraestructura vial en la provincia, identificando las rutas más críticas y

estratégicas para el desarrollo económico, social y logístico. A través de una metodología objetiva y participativa, se priorizan las intervenciones necesarias, destacando la urgencia de obras en la Ruta Nacional 34, la Ruta Nacional 9 y la Ruta Provincial 5, que concentran el mayor impacto en términos de conectividad, actividad productiva y vulnerabilidad ante fenómenos climáticos.

Si bien, en el transcurso de las reuniones que dieron origen al presente trabajo se han ido informando distintas obras, avances en determinados tramos, e inclusión de nuevas obras en el proyecto de ley de presupuesto 2026, que mejorarán el estado de las rutas mencionadas. Entendemos que el resultado del trabajo realizado en colaboración entre distintos sectores de la sociedad resultará una herramienta clave y actualizable para la toma de decisiones presentes y futuras.

La infraestructura vial debe ser considerada una política de Estado, con planificación a largo plazo y revisiones periódicas, involucrando a todos los actores públicos y privados para asegurar el desarrollo estratégico de Salta y su inserción en los corredores bioceánicos y logísticos de Sudamérica.

En Salta a los días del mes de noviembre de 2025, se emite el presente Dictamen en Sesión Ordinaria del Consejo Económico Social de la Provincia de Salta.

Institución	Carácter (titular / suplente)	Firma	Aclaración
Arzobispado de Salta			
Asociación Alianza Israelita de SS. MM.			
Asociación Dr. Miguel Ragone			
Cámara de Comercio e Industria de Salta			

Institución	Carácter (titular / suplente)	Firma	Aclaración
Cámara de Comercio e Industria Orán/Metán			
Cámara de la Minería de Salta			
Cámara de Turismo de Salta			
Consejo Profesional de Agrimensores, Ingenieros y Profesiones Afines (COPAIPA)			
Consejo Profesional de Cs. Económicas			
Federación de Centros Vecinales de la Provincia			
Federación de Entidades Universitarias Salta (FEPUSA)			
Foro de Intendentes de la Provincia			
Foro de Intendentes de la Prov.			

Institución	Carácter (titular / suplente)	Firma	Aclaración
Foro Provincial de la Agricultura Familiar (FOPAF)			
Fundación Alfarcito			
Fundación Proyungas			
Fundación Salta			
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA)			
Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)			
Instituto Provincial de los Pueblos Indígenas de Salta (IPPIS)			
Instituto Provincial de los Pueblos Indígenas de Salta (IPPIS)			
Organización Argentina Jóvenes para Naciones Unidas (OAJNU)			

Institución	Carácter (titular / suplente)	Firma	Aclaración
Representante del Poder Ejecutivo Provincial			
Representante del Poder Ejecutivo Provincial (Presidente)			
Sindicato de Empleados de Comercio			
Sociedad Rural Salteña			
Universidad Nacional de Salta (UNSA)			
Unión del Personal Civil de la Nación (UPCN)			
Unión Industrial de Salta			
Unión Obrera de la Construcción de la Rep. Arg. (UOCRA)			
Universidad Católica de Salta			

Vialidad Nacional

CORREDOR INTERNACIONAL CAPRICORNIO
RN 51- SALTA- PASO DE SICO

Agosto / 2025

PASOS INTERNACIONALES

El Paso de Sico se encuentra en la puna salteña y forma parte del Corredor del Capricornio definido por IIRSA (Brasil – Paraguay – Argentina – Chile).

El Paso de Sico, se ubica estratégicamente en una latitud conveniente entre las ciudades de Salta y Antofagasta.

Tiene por vocación natural complementar el actual Paso de Jama ubicado sobre RN 52, conformando un sistema vial internacional-Jama-Sico.

Agosto / 2025

SALTA - ANTOFAGASTA

En nuestra RN 51, entre Salta y el Paso de Sico, hay 289 km de los cuales hoy tenemos pavimentados los primeros 155 km (53%), desde la Rotonda El Aybal hasta San Antonio de los Cobres, faltando 134 Km (47%) con nueva obra básica y pavimento. Total: 289 km

En total, entre Antofagasta y Salta, tendremos una longitud de 530 km (pasando x San Pedro de Atacama) + 289 (RN 51) = 820 km. Utilizando la Variante Socaire-Peine-Baquedano, el ahorro es de aproximadamente 90 km, por lo que la distancia Antofagasta-Salta puede disminuir a 730 km.

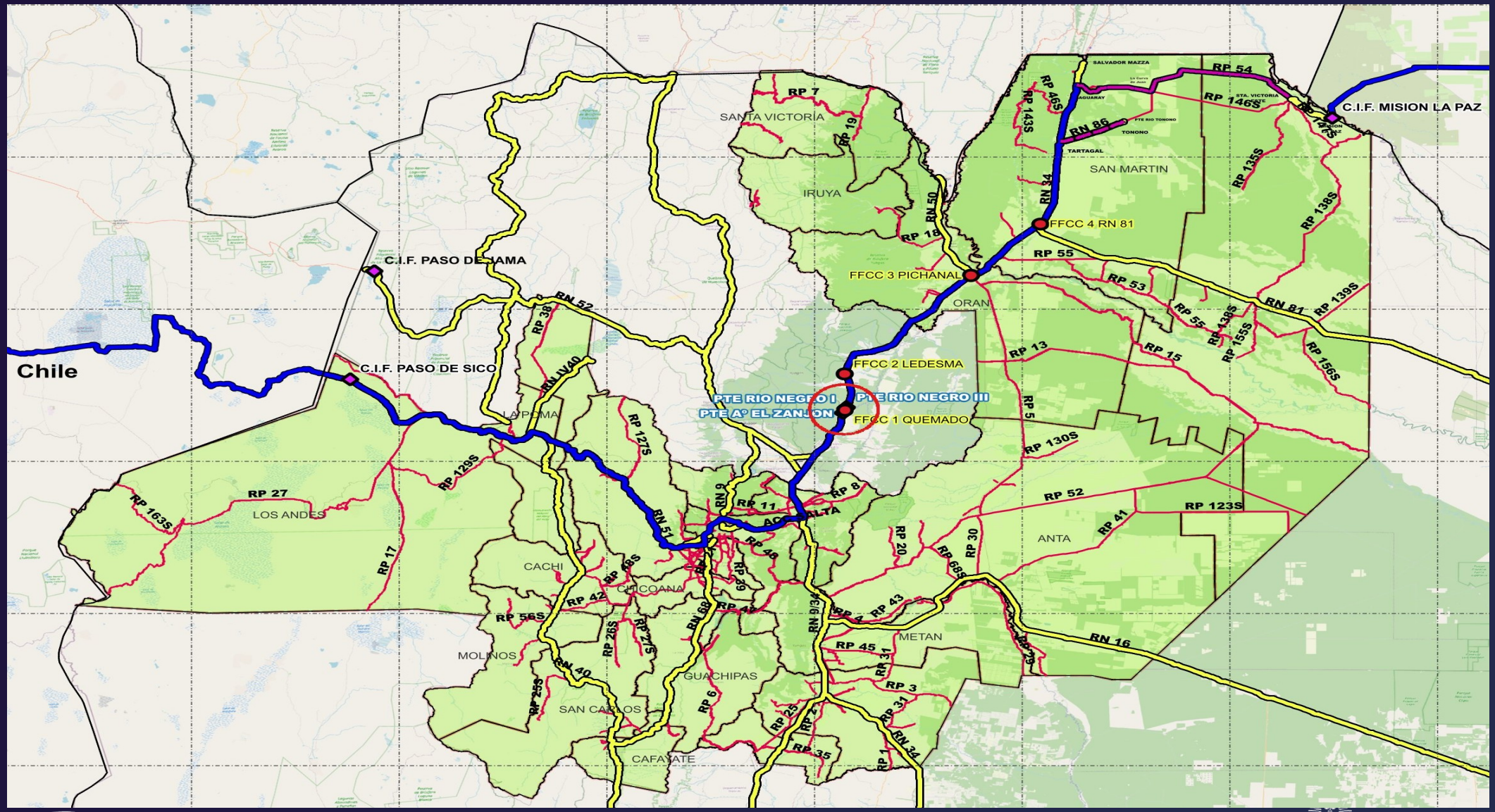
Agosto / 2025

CORREDOR CAPRICORNIO EN NOA

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

CORREDOR CAPRICORNIO EN NOA



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

GESTIONES RN 51-S.A. COBRES-PASO DE SICO

Gestión del 5to Distrito Salta:

Procesos expropiatorios a partir de la Declaración de Utilidad Pública, y elaboración Mensuras y Planos Aprobados ante la Dirección General de Inmuebles de la Provincia de Salta.

En las Secciones: 2 y 3 (Parte estratégica 30% de la longitud).
Proyectos Ejecutivos Aprobados, Estudios de Impacto Ambiental con sus Certificados de Aptitud Ambiental y Social (Cam)

En las Secciones: 1, 4 y 5 (70 % de la longitud).
Convenios Marcos suscriptos con el Gobierno de la Provincia de Salta, para transferencia de Funciones de Obra.

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

GESTIONES RN 51-S.A. COBRES-PASO DE SICO-5 SECCIONES

Revisión de los Proyectos según las Normas y Recomendaciones de Seguridad Vial y Diseño Geométrico (2010) para un Corredor Bioceánico Internacional:

Planimetría:

- Radio mínimo absoluto de 50 m.

Altimetría:

- Pendiente Máxima del 5 %.

Perfil Tipo de Obra Básica:

- Calzada: 6,8 m y 7,4 m, zonas montañosas y onduladas respectivamente
- Banquinas: 1,95 y 2,95 m, con
- Banquina Pavimentada Parcial de 0,6 m con Franjas Sonoras.

Cruces Ferroviales: uno solo a distinto nivel.

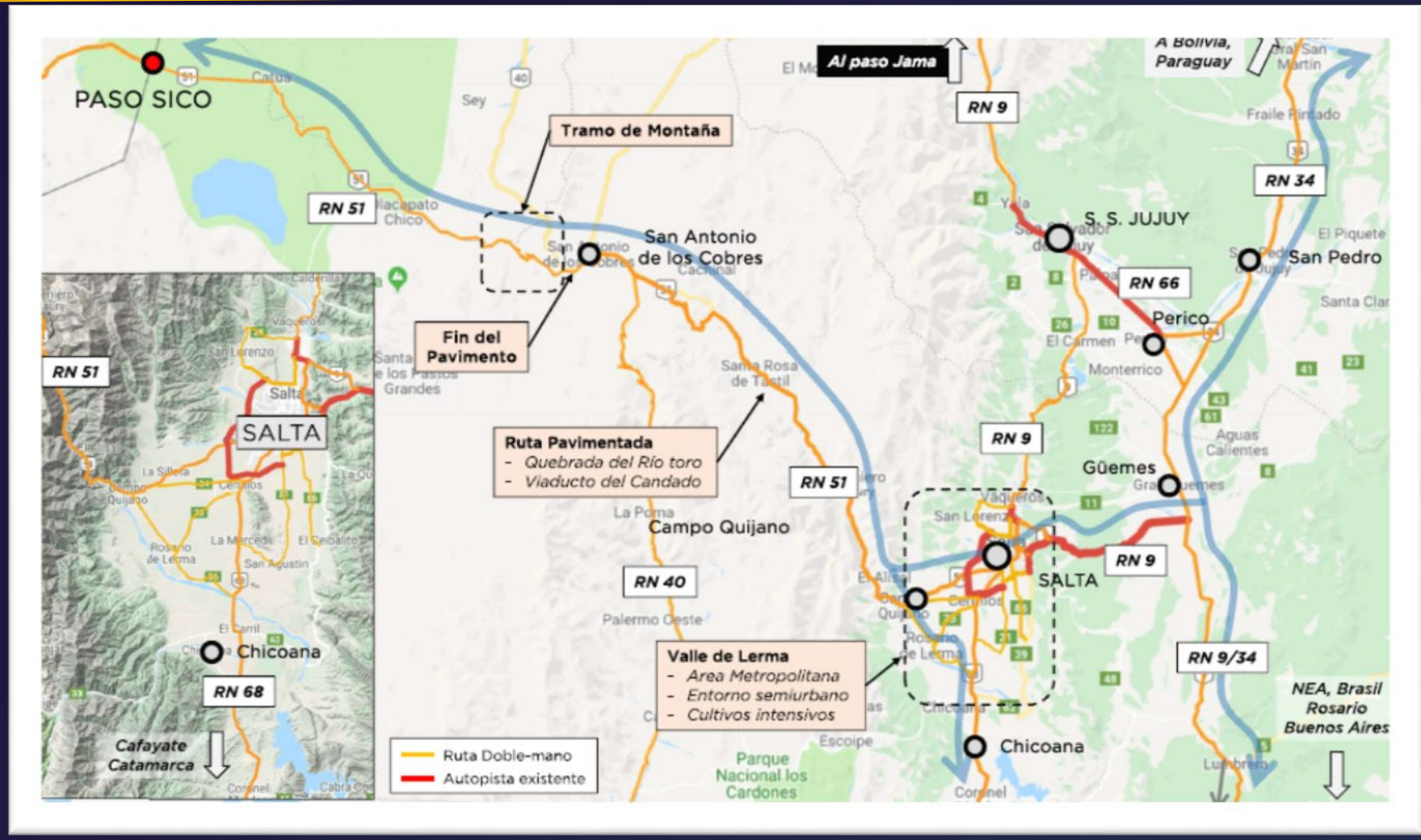
Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 – CAMPO QUIJANO-PASO DE SICO

Actualmente nos encontramos trabajando en la gestión de las tres primeras secciones de obra para terminar los 134 km de ripio que quedan entre San Antonio de los Cobre y el límite con Chile.

El Paso de Sico tiene una altura de 4.100 m con una altura máxima de 4.560 m en Abra Chorrillos (Sección 2).



Vialidad Nacional

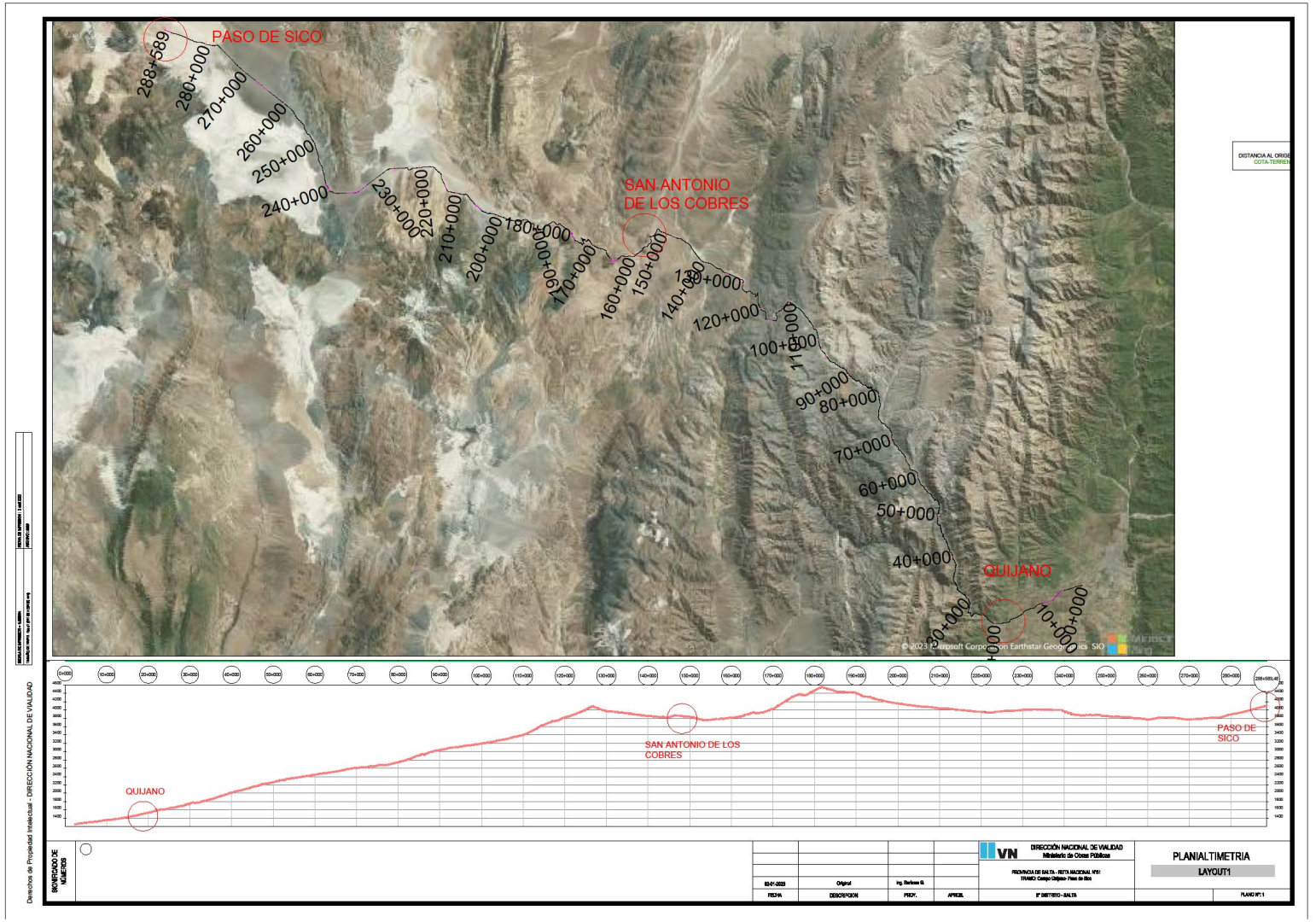
Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 –PLANIMETRIA GENERAL SALTA- PASO DE SICO

Se observa en la Altimetría General de Google Earth la existencia de dos Abras:

Abra Blanca, a 4.080 m, y Abra Alto Chorrillos, 4.560 m, pero la nueva Abra ferroviaria Chorrillos se ubica a 4.475 m (85 m mas abajo).

El Paso de Sico tiene una altura de 4100 m.



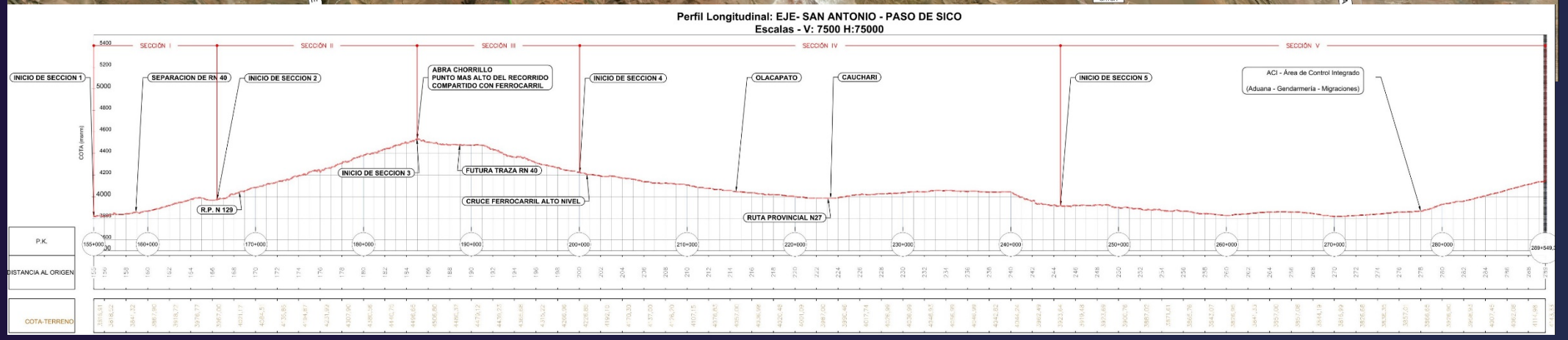
Vialidad Nacional

RN 51 – SAN ANTONIO DE LOS COBRES-PASO DE SICO

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 –SAN ANTONIO DE LOS COBRES- PASO DE SICO

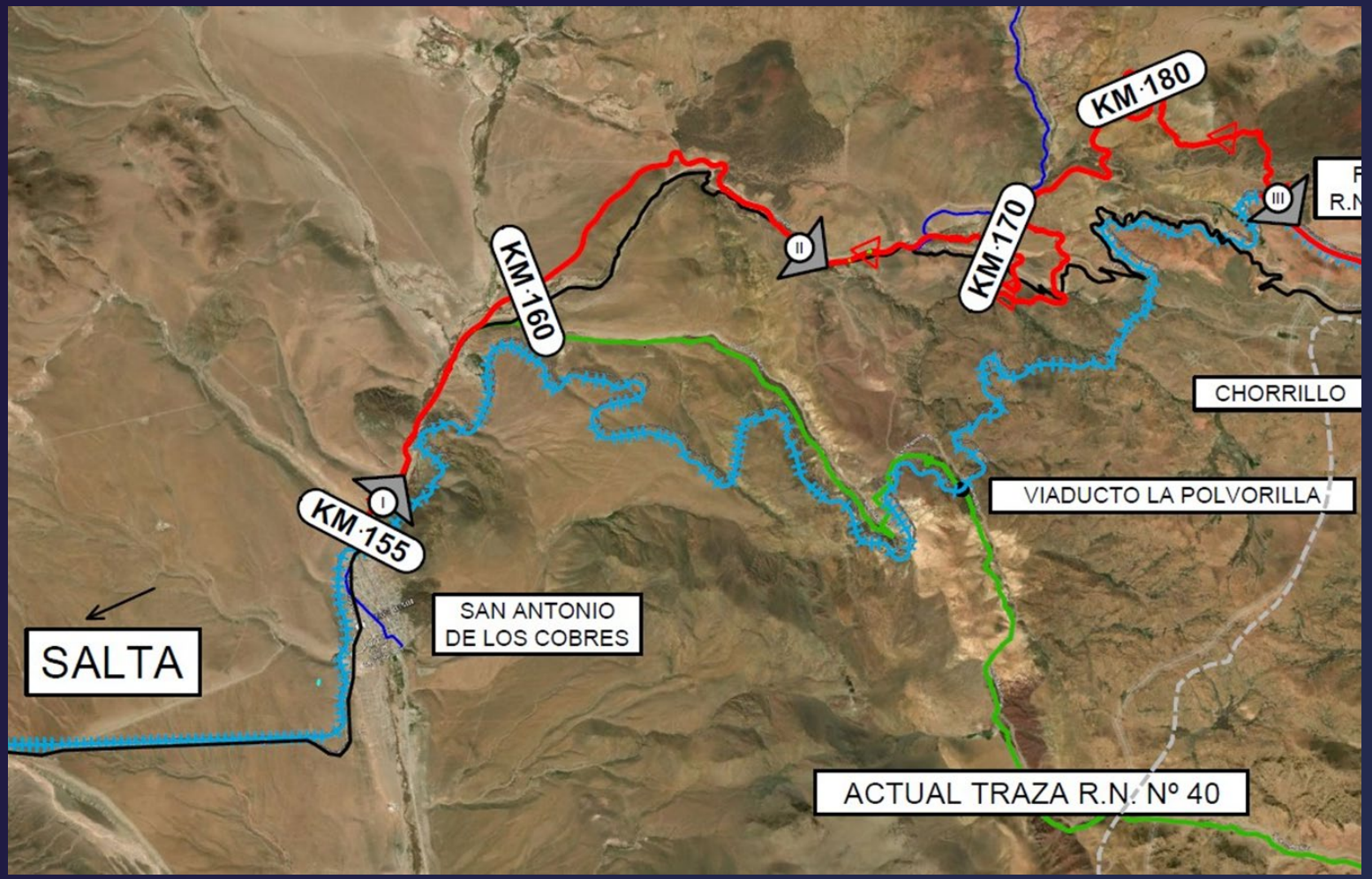


Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 - SECCION 1- SA COBRES -MINA LA POMA - Km 155 -168

Convenio Suscripto con la Provincia de Salta, Proyecto y Construcción de Obra Básica de Camino y Obras de Arte Menor.



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51, SECCION 2-MINA POMA-ALTO CHORRILLO, Km 168 -180

Actualmente, La Etapa Proyecto Ejecutivo y Es. I. A., fue superada.

Las obras, se encuentran próximas a iniciar en esta sección entre los Km 168 al 180. L= 18 km.
Contratista= UTE PIGÜE-PIETROBONI.

Esta Sección 2, con topografía montañosa, junto a la Sección 3, con pendientes menores al 5% y Radios mínimos absolutos de 50m, terminan una PRIMER ETAPA ESTRATÉGICA.

VD= 40/60 km/h.

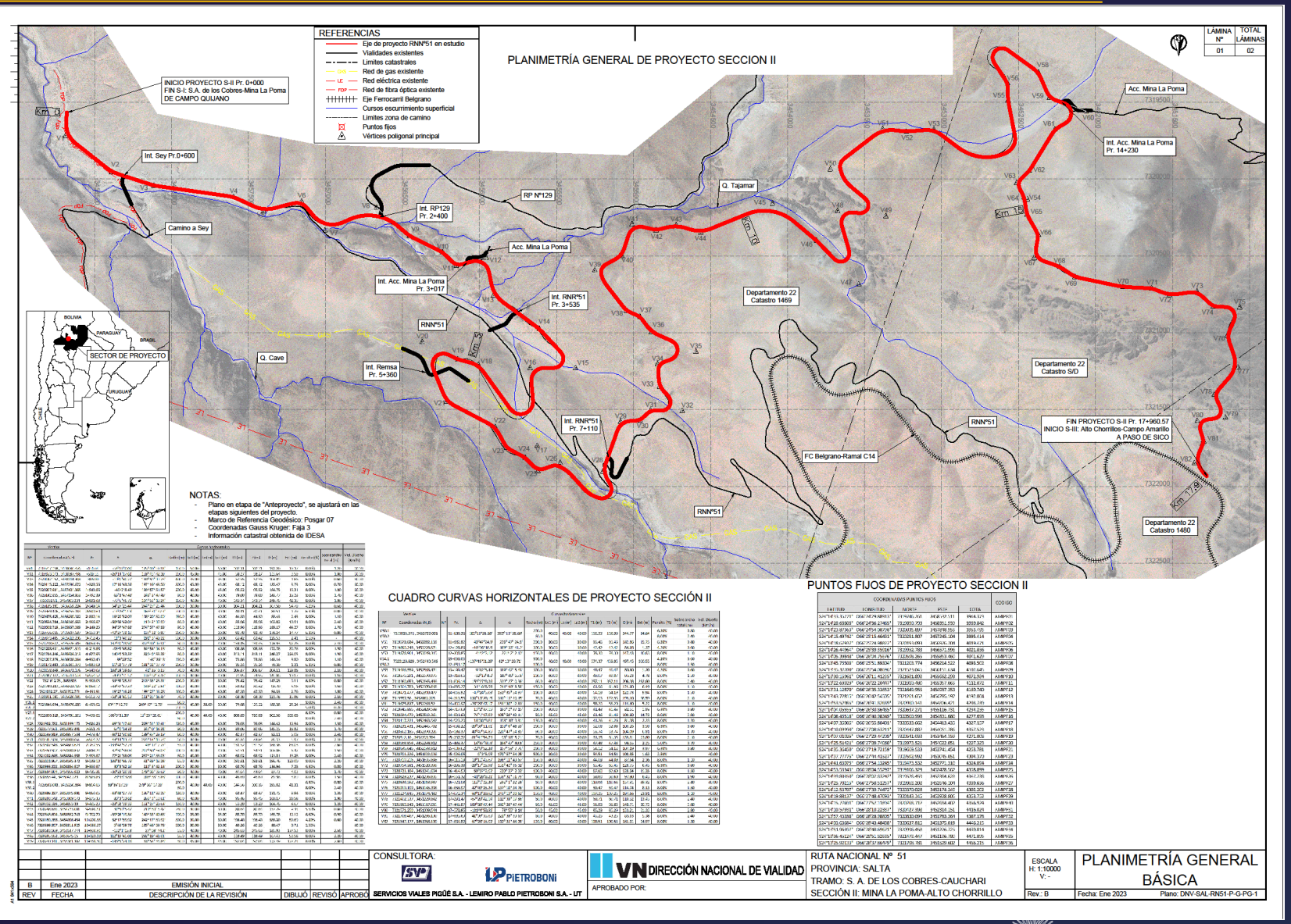
Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51,SECCION 2-MINA POMA-ALTO CHORRILLO, Km 168 -180

Estudios Ambientales
Geológicos
Geotécnicos
Miradores
Lechos de Frenado.

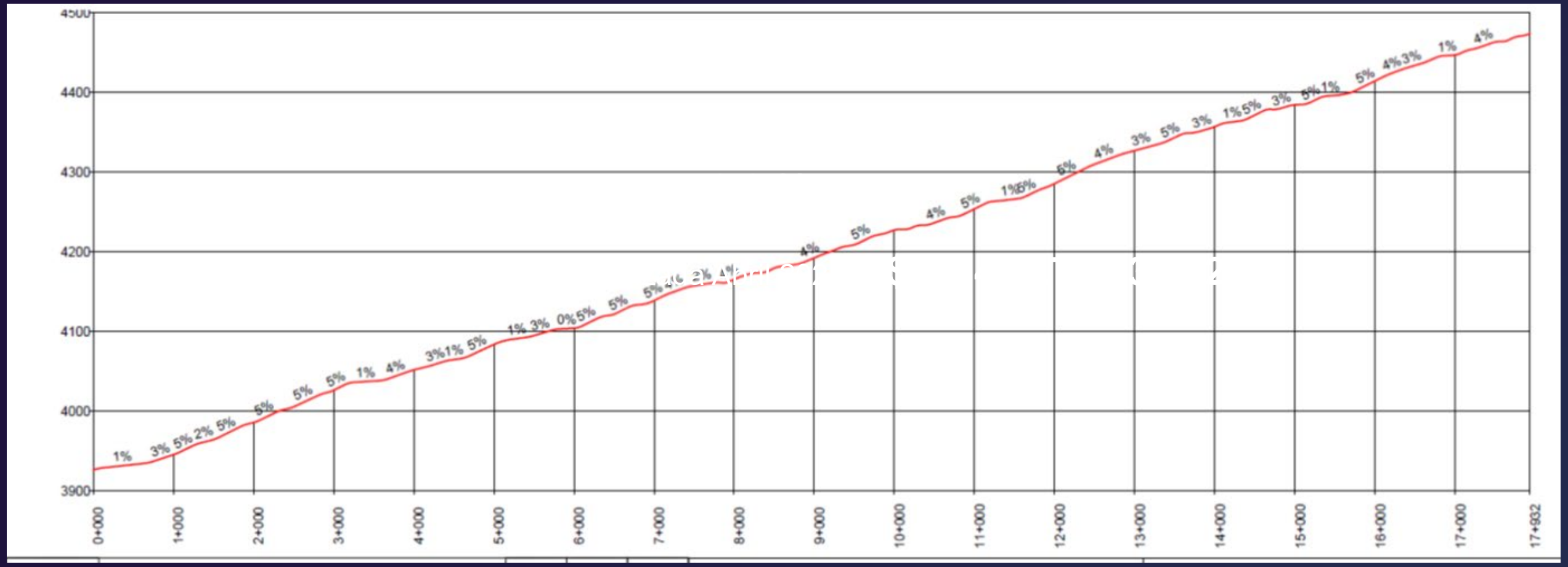
Trazado independiente del FFCC, por lo cual se elimina el actual Cruce a Nivel .



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

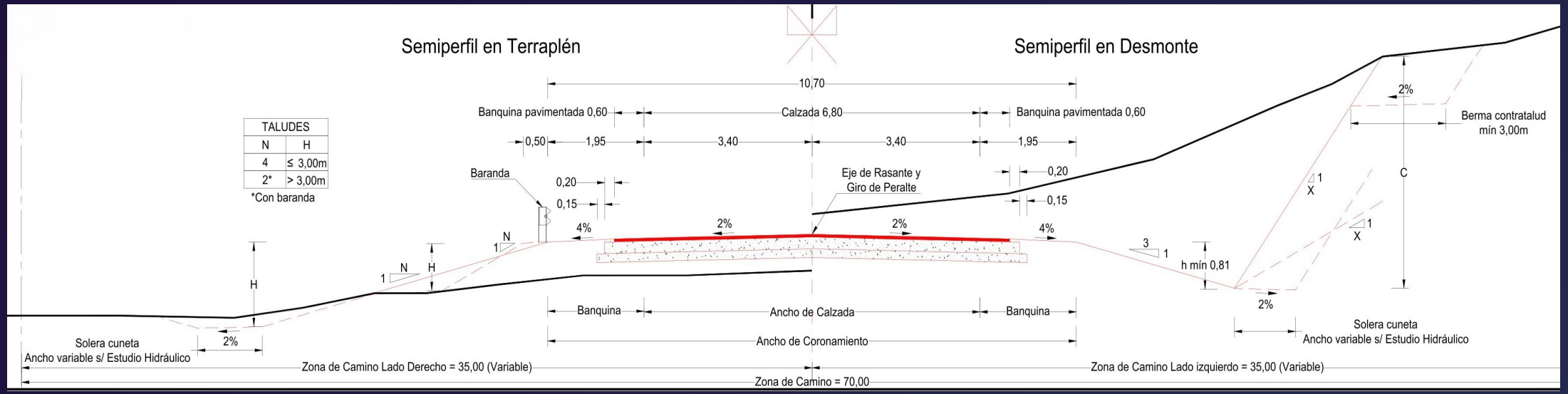
RN 51 - SECCION 2-MINA POMA-ALTO CHORRILLO, Km 168 -180



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 - SECCION 2 -PERFIL TIPO DE OBRA BÁSICA.



Avance Físico de Obra: **0,0 %**

Monto de Obra Actualizada Abril 2025: **$ 29.455.778.381,28**

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 SECCION 3-ALTO CHORRILLO-CAMPO AMARILLO, Km 180 -199.

Esta Sección 3 junto a la Sección 2 permiten superar la topografía montañosa, gracias al Abra Ferroviaria de Chorrillos de 4.475 m.s.n.m.

Posee Consulta Pública y EIA.
VD= 50/80 km/h

Avance Físico = 30 %.

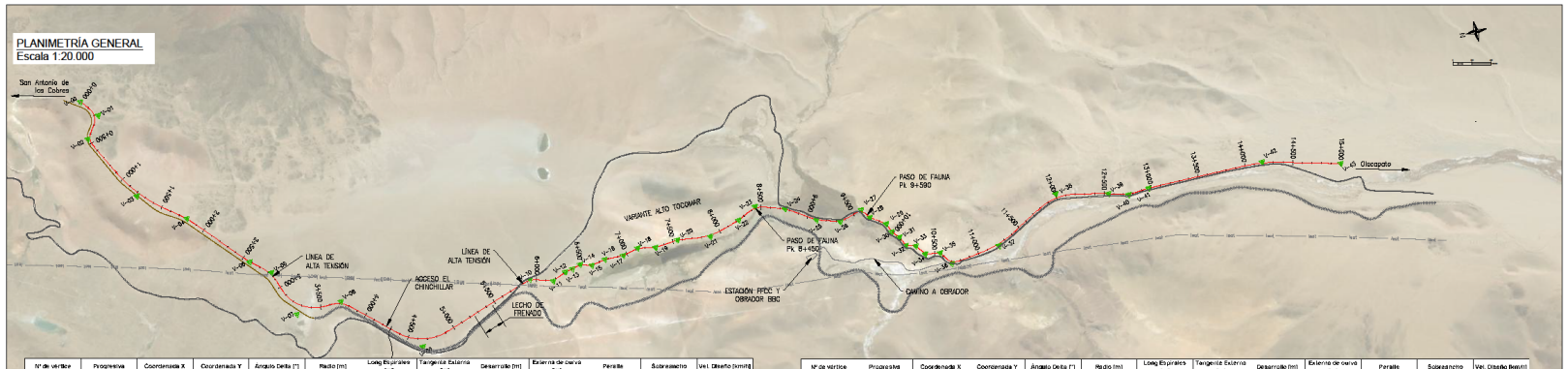
Actualmente la Obra se encuentra Neutralizada.

Contratista: BBC S.A.

Vialidad Nacional

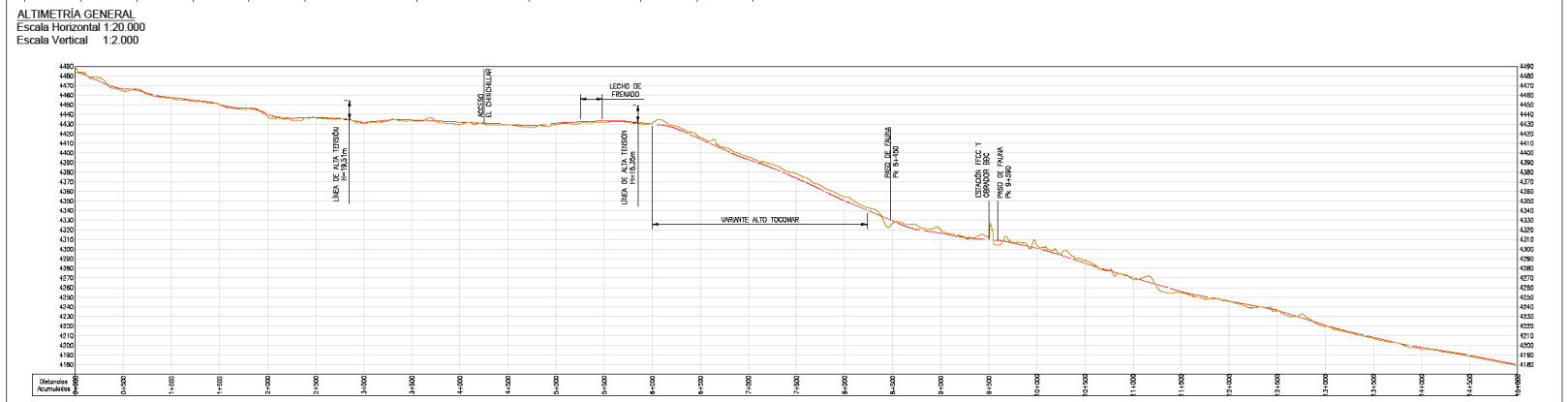
Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 SECCION 3-ALTO CHORRILLOS-CAMPO AMARILLO,Km 180 -199



Nº de vértice	Progresiva	Coordenada X	Coordenada Y	Ángulo Delta [°]	Radio [m]	Long Espirales [m]	Tangente Externa [m]	Desarrollo [m]	Externa de curva [m]	Peralte	Sobreancho	Vel. Diseño [km/h]
V-00	0+000,00	3451241,85	7321941,79	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V-01	0+222,45	3451099,85	7321726,62	76,21	160	70	115,87	202,92	72,09	9,00	1,00	60
V-02	0+506,30	3451266,41	7322031,25	94,26	120	90	117,29	259,24	91,91	9,00	1,40	60
V-03	1+224,37	3450925,73	7323030,68	24,37	1000	60	257,21	703,80	33,41	2,83	-	80
V-04	1+784,49	3450467,30	7323306,94	16,37	750	60	96,05	192,71	8,22	6,04	-	80
V-05	2+370,00	3449977,08	7324000,30	0,29	600	60	52,05	130,00	1,74	6,74	0,60	80
V-06	2+629,14	3449782,61	7324171,20	32,37	300	60	173,16	352,44	29,65	7,87	0,80	60
V-07	3+3 7,04	3449639,68	7324555,38	15,30	400	55	334,56	576,56	24,58	8,03	0,60	60
V-08	3+7 ,88	3449163,07	7324648,38	45,37	250	75	141,59	271,34	21,68	8,09	1,00	60
V-09	4+8 ,84	3448458,70	7325321,95	90,28	500	50	3 ,52	562,15	80,68	7,85	0,60	80
V-10	5+509,16	3447804,26	7324982,04	26,28	250	50	1 ,03	216,26	7,42	8,04	0,60	70
V-11	5+7 ,68	3447653,01	7325012,57	1,39	250	70	1 ,63	220,18	1,52	8,04	0,60	60
V-12	5+8 ,07	3447626,30	7324962,92	14,52	160	70	10,67	80,81	1,75	8,04	1,00	60
V-13	6+0 ,11	3447740,02	7324844,19	7,96	275	90	54,15	68,22	3,80	7,09	0,80	50
V-14	6+0 ,60	3447639,19	7324815,03	34,90	110	40	54,73	100,80	5,04	8,04	1,00	50
V-15	6+5 ,50	3447545,73	7324900,90	26,70	150	90	64,72	127,80	5,03	8,04	1,40	60
V-16	6+7 ,81	3447397,26	7324985,22	13, 4	350	45	42,64	125,20	2,56	8,04	0,60	70
V-17	6+9 ,67	3447202,20	7324941,91	15,40	350	45	73,09	125,54	3,40	8,04	0,60	70
V-18	7+1 ,36	3447038,61	7324816,36	56,35	300	50	97,33	197,71	7,55	8,04	0,80	60
V-19	7+3 ,97	3446850,15	7324890,17	16,37	400	50	8 ,04	1 3,10	4,72	8,04	0,60	80
V-20	7+5 ,54	3446618,41	7324985,59	19,38	900	45	125,33	249,39	9,55	4,84	-	80
V-21	7+8 ,94	3446426,66	7324985,91	24,39	700	70	1 1,88	326,80	9,68	5,64	-	80
V-22	8+2 ,58	3446148,87	7324901,82	9,18	600	50	61,14	122,27	1,56	6,04	0,60	80

Nº de vértice	Progresiva	Coordenada X	Coordenada Y	Ángulo Delta [°]	Radio [m]	Long Espirales [m]	Tangente Externa [m]	Desarrollo [m]	Externa de curva [m]	Peralte	Sobreancho	Vel. Diseño [km/h]
V-23	8+4 ,96	3444748,76	7324638,95	25,59	250	75	1 8,67	266,45	20,54	8,04	1,00	80
V-24	8+7 ,54	3444420,98	7324812,57	19,58	500	45	145,69	285,58	11,49	4,84	-	80
V-25	9+056,16	3444164,96	7325107,88	19, 7	600	50	91,87	182,36	6,82	7,84	0,80	80
V-26	9+344,80	3443980,96	7325180,75	37,28	130	60	73,90	151,78	7,25	8,04	1,40	60
V-27	9+496,83	3443928,57	7325178,65	27,73	85	35	17,88	151,58	3,04	8,04	1,80	50
V-28	9+696,11	3443924,22	7325228,98	22,60	110	35	3 ,04	13,46	2,32	8,04	1,60	50
V-29	9+8 ,91	3443847,21	7325338,30	36,86	90	35	55,31	102,30	8,08	8,04	1,60	50
V-30	9+9 ,39	3443762,76	7325431,62	22,62	120	40	61,09	121,31	6,94	8,04	1,40	50
V-31	10+0 ,23	3443679,91	7325538,38	31,37	140	40	61,46	122,46	8,17	8,04	1,20	50
V-32	10+183,67	3443535,91	7325605,99	49, 7	85	35	54,61	102,34	8,96	8,04	1,60	50
V-33	10+283,28	3443528,77	7325658,79	31,21	100	35	18,06	94,64	3,47	8,04	1,60	50
V-34	10+436,05	3443763,91	7325742,89	23,60	160	45	62,81	121,22	8,64	8,04	1,60	50
V-35	10+657,47	3443811,27	7325773,09	16,25	120	30	60,37	126,87	10,63	8,04	1,40	60
V-36	10+7 ,79	3443995,86	7325867,29	52,28	120	45	9 ,41	172,76	21,68	8,04	1,40	60
V-37	11+122,68	3443999,11	7325955,82	21,58	1000	45	250,10	499,89	21,81	8,04	-	80
V-38	12+0 ,74	3441983,27	7326492,17	2 ,02	800	45	252,67	504,96	12,67	8,04	0,60	80
V-39	12+244,82	3441702,90	7326638,69	3,23	1000	45	6 ,82	129,52	2,65	8,04	-	80
V-40	12+3 ,7	3441598,18	7326686,60	21,27	900	50	192,67	383,21	7,29	8,04	0,60	80
V-41	12+472,89	3440745,77	7326962,27	5,56	1000	45	92,88	185,70	4,71	8,04	-	80
V-42	14+183,05	3439535,37	7327726,17	1 ,18	1000	45	200,04	1 0,10	1,96	8,04	-	80
V-43	15+000,00	3439747,74	7329563,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-



REV	DESCRIPCION	FECHA	ELABORO	REVISO	APROBO
1	CORRECCIÓN POR OBSERVACIONES	16/08/22	–	–	–
0	EMISION ORIGINAL	30/05/22	–	–	–

LISTA DE REVISIONES

BOETTO Y BUTTIGLIENGO S.A.

TITULO: PLANIALTIMETRÍA GENERAL

TIPO DE ELABORADO: PLANIALTIMETRÍA

BBC Boetto & Buttigliengo | Constructora

Lugar: PROVINCIA DE SALTA
OBRA: RUTA NACIONAL N°51
TRAMO: SAN ANTONIO DE LOS COBRES – CAUCHARI
SECCIÓN III: ALTO CHORRILLO – CAMPO AMARILLO
NÚMERO DE ELABORADO DNV: RN51-S03-PE-PL-103-PAG
Archivo CAD: RN51-S03-PE-PL-103-PAG.dwg
ESCALA: INDICADA
REVISIÓN: 1
HOJA Nº: 01/01

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 SECCION 3-ALTO CHORRILLO-CAMPO AMARILLO, Km 180 -199.

Avance Físico de Obra: **22,14%**

Monto de Obra Actualizada Abril 2025: **$ 20.532.546.258,92**

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51 - SECCION 4 y 5 – OBRAS POR CONVENIOS CON LA PROVINCIA DE SALTA.

Proyecto RN Nº51
Sección 4 – Campo Amarillo- Salar de Rincón – Long. 45,25 Km.
Sección 5 - Salar de Rincón-Paso de Sico – Long. 45,25 Km.

Velocidad Directriz 80 km/h
Topografía Llanura
VD= 80/100 km/h
Calzada= 7,4 m
Banquinas= 3 m
Talud= 1:4/5

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51-VIADUCTO EL CANDADO, Km 37,5

Nuevo Viaducto El Candado

L: 283 m

Este puente permite sortear la unión de los ríos El Toro y El Candado, logrando una transitabilidad segura sin interrupción en épocas estivales.

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51, TÚNEL BAJO NIVEL, Km 155,8

Túnel por debajo de las vías del Tren a las Nubes.(Ramal C-14) a la salida de S. A. de los Cobres

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 51, Abra Chorrillos, Límite entre Secciones 2 y 3, 4.475 msnm

Vialidad Nacional

Abra Ferroviaria Ramal C-14 Ing. Richard Maury

Ministerio de Economía
República Argentina

Vialidad Nacional

Muchas Gracias

Vialidad Nacional

CORREDOR INTERNACIONAL CAPRICORNIO
RN 34 – SALTA / JUJUY

Agosto / 2025

PASOS INTERNACIONALES

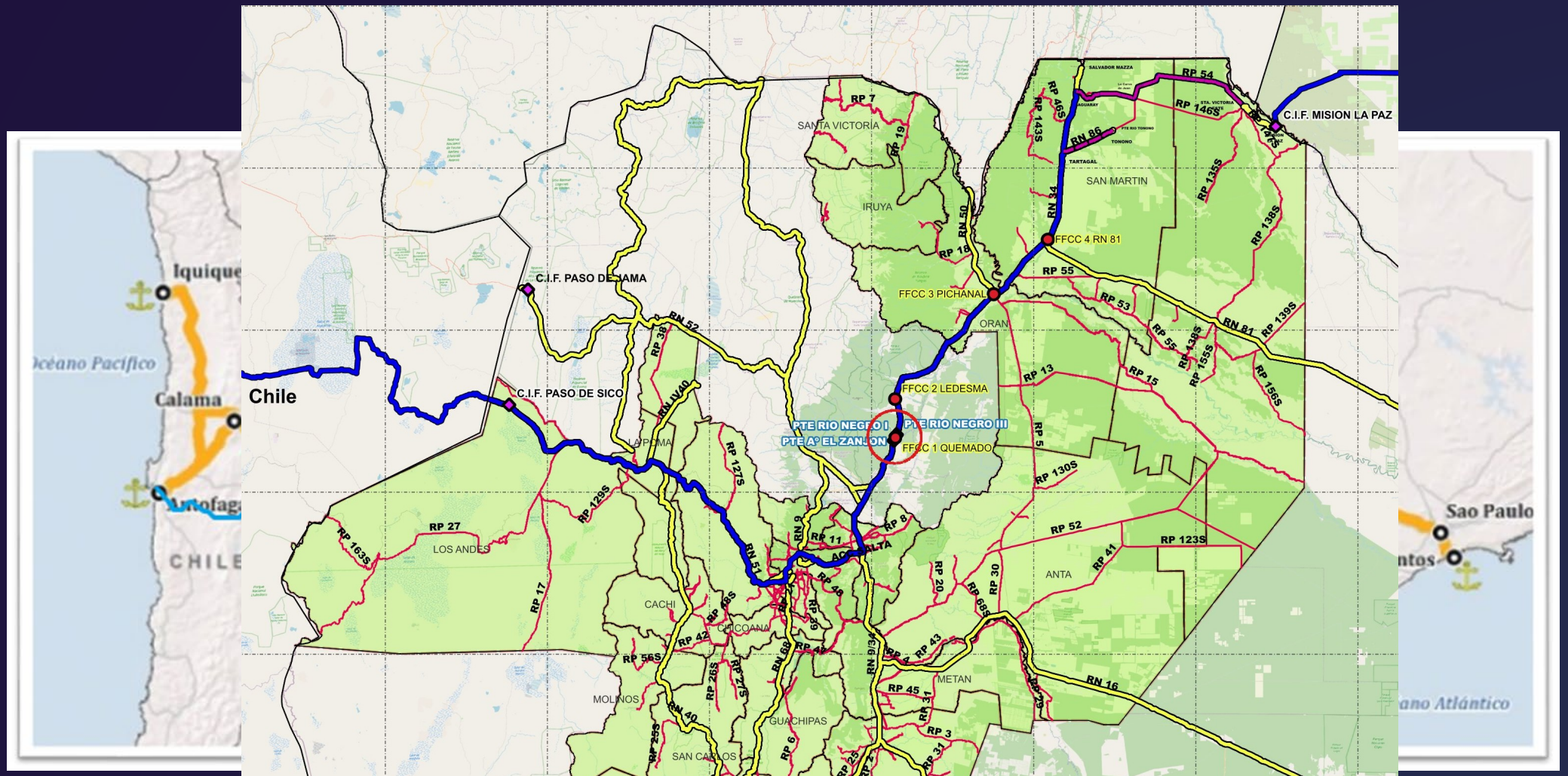
El Paso de Sico se encuentra en la puna salteña y forma parte del Corredor del Capricornio definido por IIRSA (Brasil – Paraguay – Argentina – Chile).

El Paso de Sico, se ubica estratégicamente en una latitud conveniente entre las ciudades de Salta y Antofagasta.

Tiene por vocación natural complementar el actual Paso de Jama ubicado sobre RN 52, conformando un sistema vial internacional-Jama-Sico.

Agosto / 2025

CORREDOR CAPRICORNIO EN NOA



Vialidad Nacional

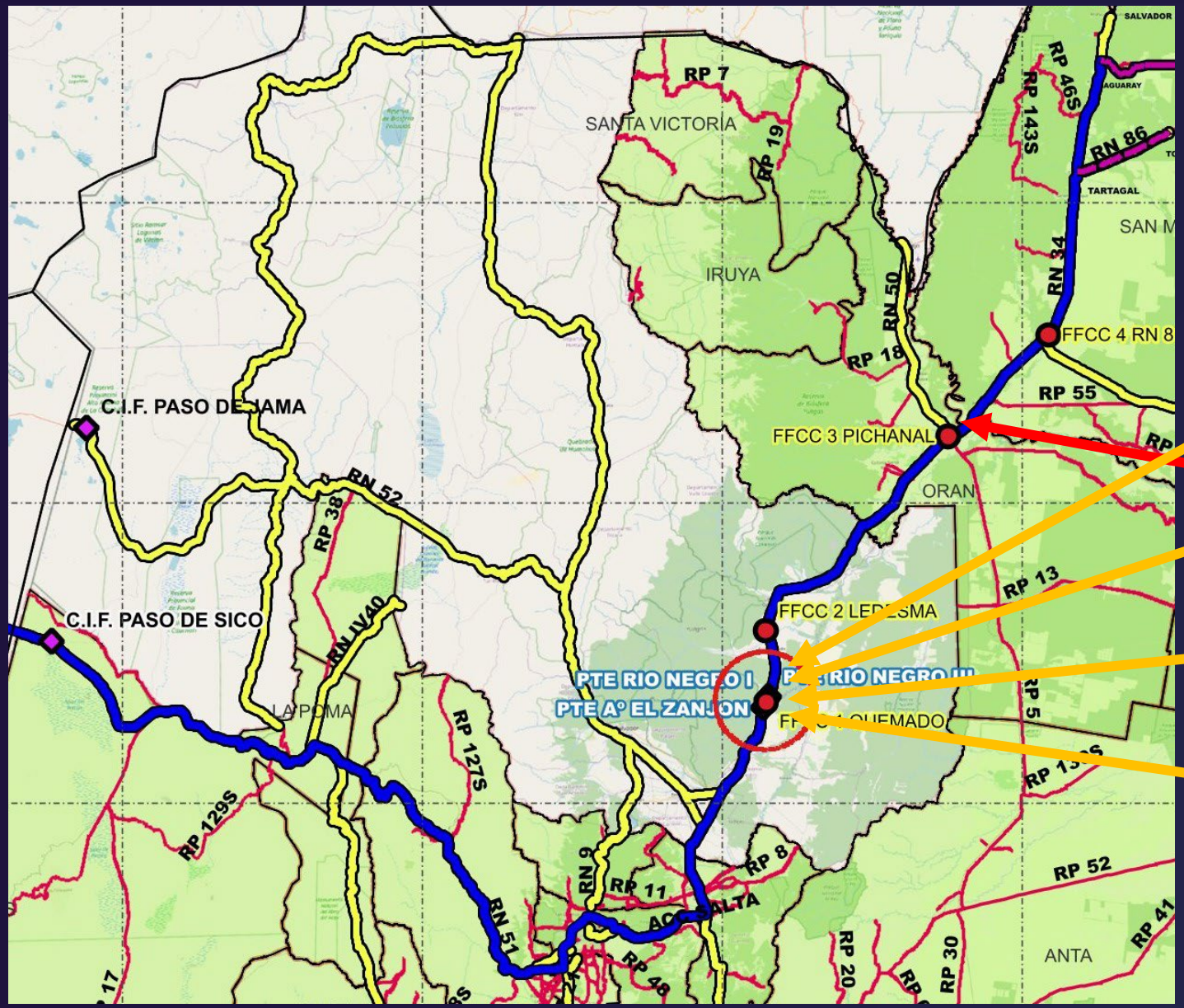
Ministerio de Economía
República Argentina

CORREDOR CAPRICORNIO EN NOA

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34



PROVINCIA DE JUJUY

PROVINCIA DE SALTA

- PTE. S/ RIO NEGRO III.
- PTE. S/ RIO BERMEJO
- PTE. S/ RIO NEGRO II. (ESTRIBO NORTE).
- PTE. S/ RIO NEGRO I.
- PTE S/ ARROYO EL ZANJON.

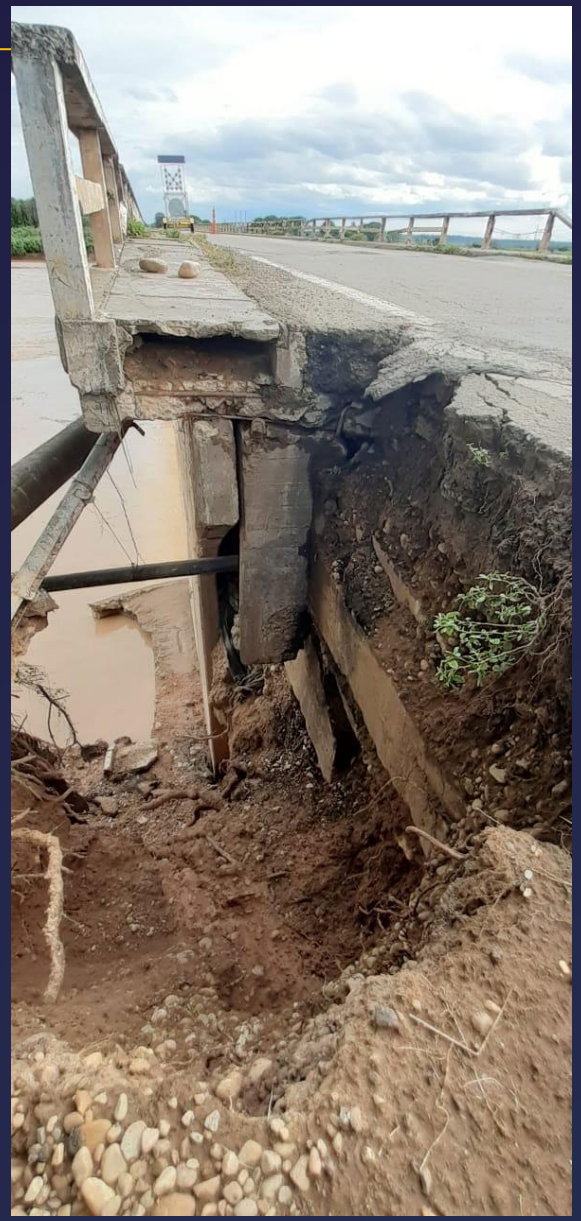
Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

PROVINCIA DE SALTA

- PTE. S/ RIO BERMEJO (ESTRIBO NORTE).



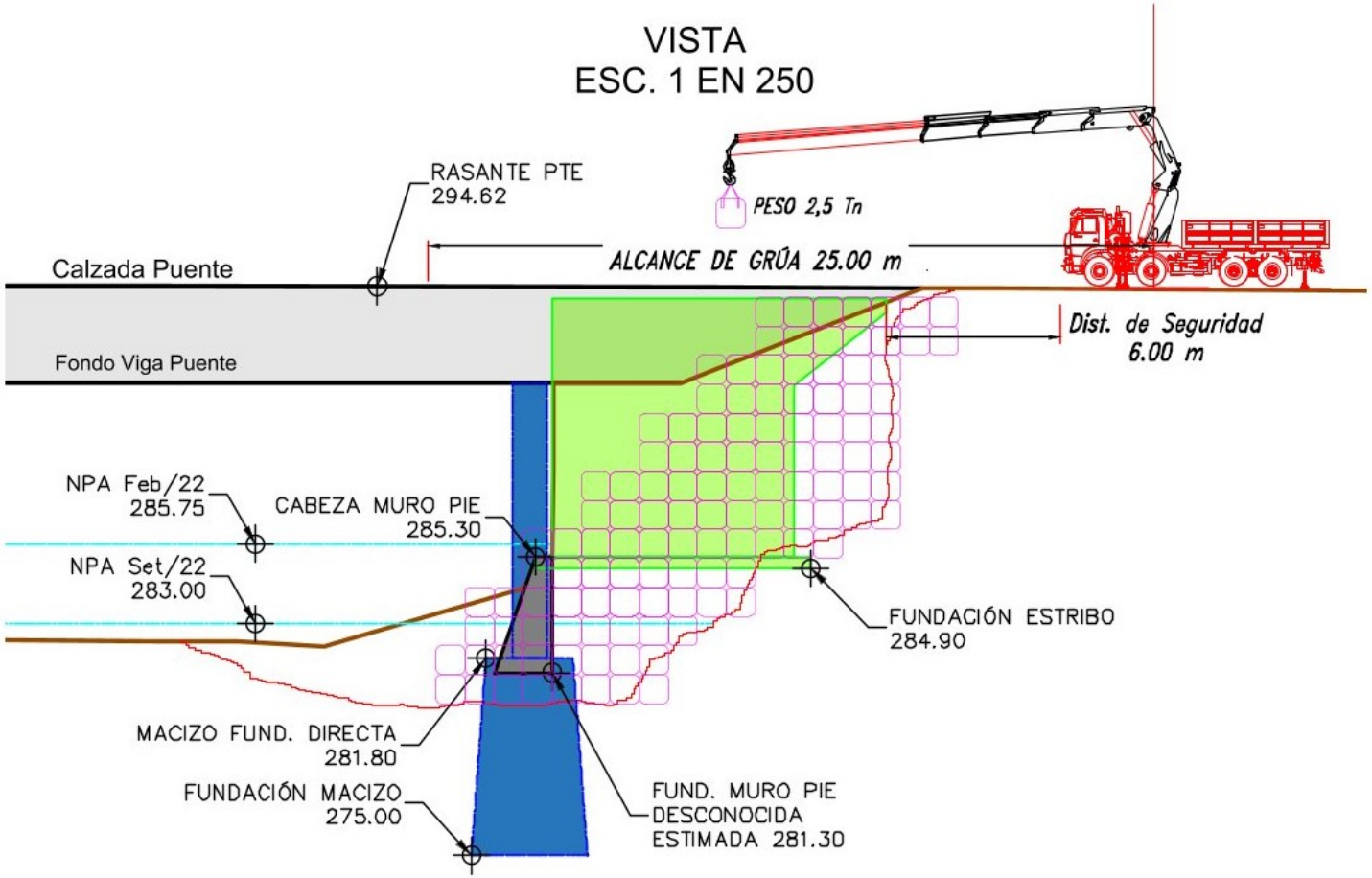
Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

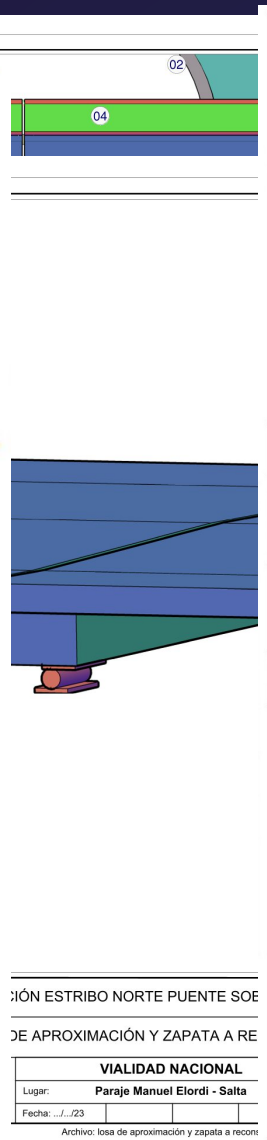
TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

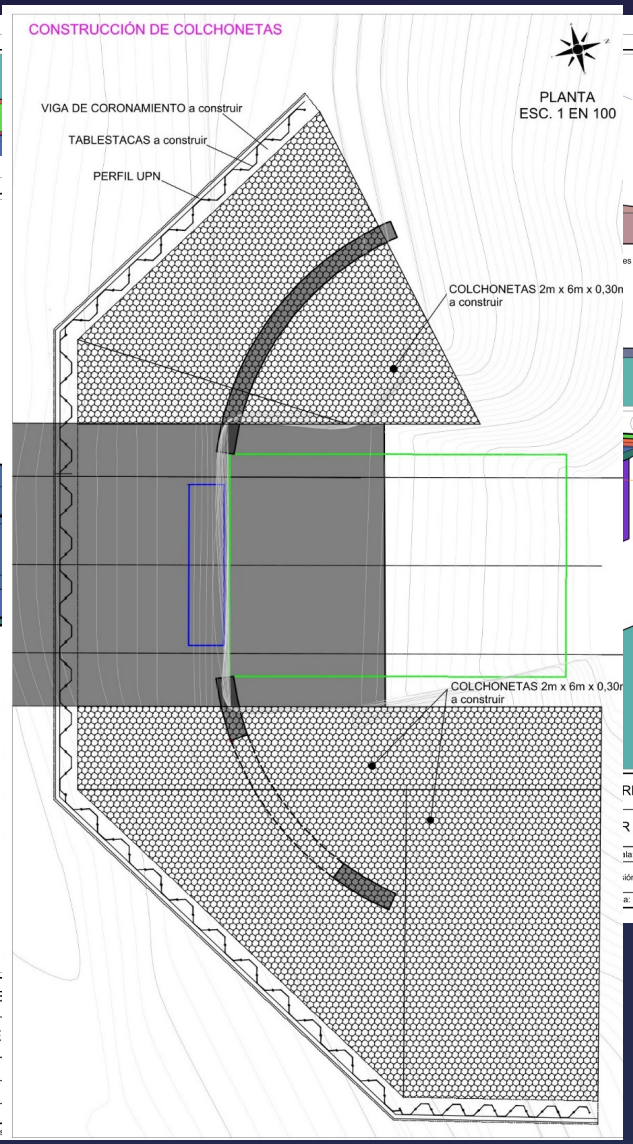
PTE. S/ RIO BERMEJO (ESTRIBO NORTE).

CANTIDAD ESTIMADA DE GEO BOLSAS NECESARIAS: 1000 unidades por cada lado. Total 2.000,00



Nota: Suelo de Préstamo zona de limpieza de cauce sobre margen derecha. Clasificación HRB del suelo tipo A-2-4 con PT40 = 100% y PT200 = 15% máximo. (También se encuentran suelos tipo A-4 con PT200 = 70% que deberán descartarse).





Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

PROVINCIA DE JUJUY

- PTE. S/ RIO NEGRO III - Ancho Tablero 6 mts.
- PTE. S/ RIO NEGRO II - Ancho Tablero 7 mts.
- PTE. S/ RIO NEGRO I - Ancho Tablero 6 mts.
- PTE S/ ARROYO EL ZANJÓN - Ancho Tablero 6 mts.

Anchos de Tablero reglamentario

A.Tablero.

AC = 7,3 + 2 x Banquina 3 m

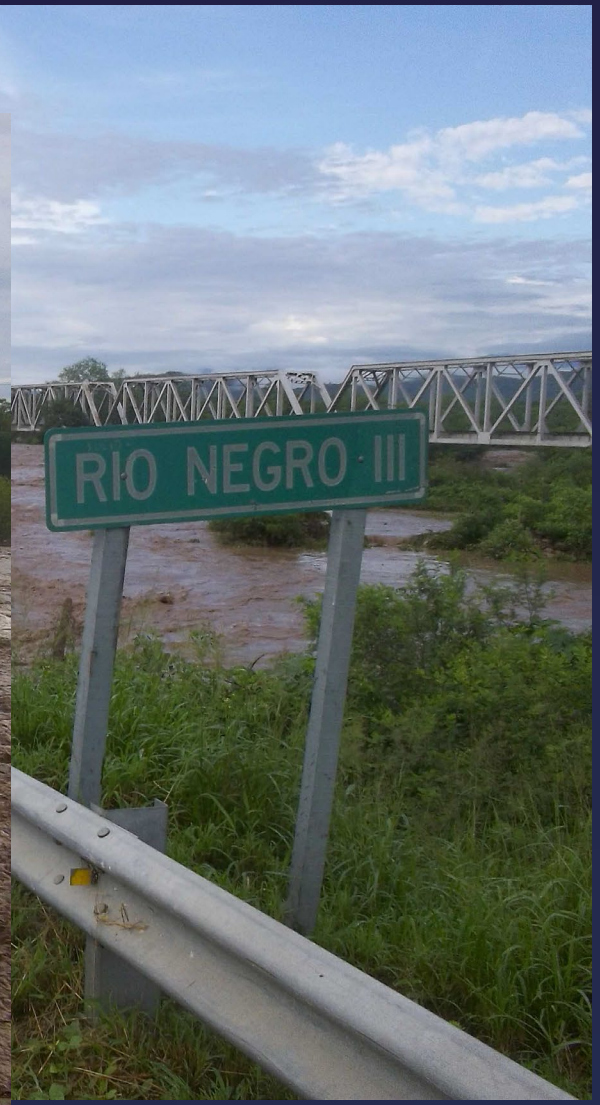
= 13,3 m

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

PTE. S/ RIO NEGRO III.



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

PTE S/ ARROYO EL ZANJÓN.

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

TRANSITABILIDAD DEL CORREDOR – RN N°34

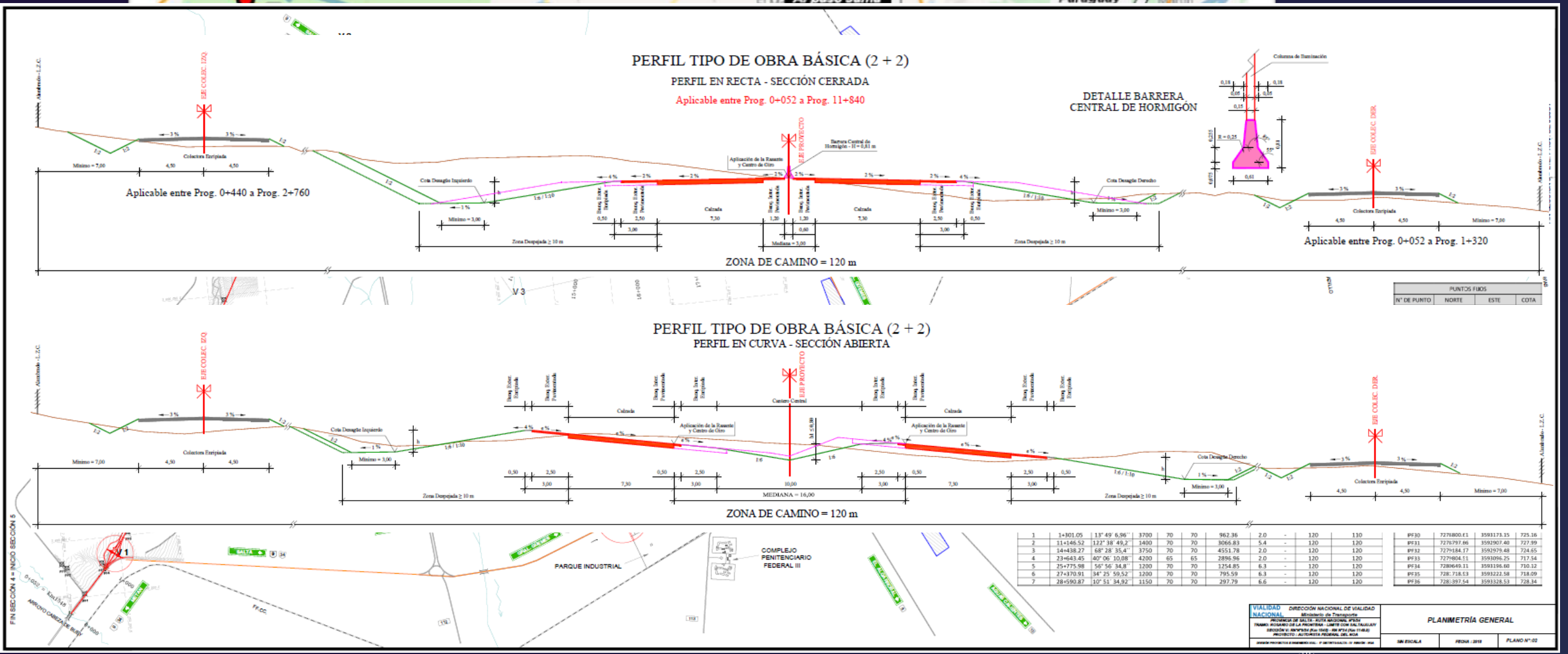
PTE S/ ARROYO EL ZANJÓN.

Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

RN 34 + RN 51 (PASO DE SICO)

PASO EXTERNO POR LA LOCALIDAD DE GENERAL GÜEMES.



Vialidad Nacional

Ministerio de Economía
República Argentina

Vialidad Nacional

Muchas Gracias

Setiembre/2025

Red Federal de Concesiones

Presidencia de la Nación
República Argentina

Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado

Ministerio de Economía

Secretaría de Transporte

Vialidad Nacional

Red Federal de Concesiones 2025

Información Preliminar

https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/red-federal-de-concesiones

Red Federal de Concesiones 2025

SISTEMA DE CONCESIÓN PROPUESTO

El objeto de la Concesión es la Conservación, mantenimiento, rehabilitación, explotación de infraestructura vial y prestación de servicios de asistencia al usuario, todo ello mediante el cobro de peaje.

El MINISTERIO DE ECONOMÍA, tiene la facultad de efectuar el llamado y la adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el Régimen de concesión de obra pública por peaje, incluyendo tramos bajo la Concesión de CORREDORES VIALES S.A. y tramos no concesionados.

Red Federal de Concesiones

Actuales Tramos Corredores Viales - Tramos I a X

5.885,03
Km

Los 10 tramos se encuentran a cargo de la empresa estatal Corredores Viales S.A., encargada del mantenimiento y el cobro de las tarifas de peaje de las rutas que administran.

Red Federal de Concesiones

Tramos Concesionados Actuales y Tramos no Concesionados a Incorporar

8.647,46

Km

Corredores Viales S.A. - CRUSA

Tramos no concesionados a incorporar

Red Federal de Concesiones

12 Tramos Propuestos

8.647,46
Km
12 Tramos propuestos

	TRAMOS	TOTAL Km
	Noroeste 1	725,11
	Noroeste 2	596,55
	Noreste	1.002,96
	Centro	870,07
	Rio Paraná	1.027,11
	Pampeano	1.014,18
	Pampa	1.062,47
	Sur	1.274,87
	Cuyo	347,73
	Acceso Sur [1]	50,30
	Oriental [2]	616,68
	Conexión [3]	59,43

1) Acceso Riccheri / J. Newberry / Au. Ezeiza-Cañuelas
2) Rutas 12 / 14/ 135/ A005 (ex CV18)
3) Ruta 174 - Conexión Física Rosario – Victoria (ex CV18)

Red Federal de Concesiones – Etapas

- **Etapa I:** actualmente se encuentra disponible el llamado a licitación pública Nacional e Internacional 504-0007-LPU25 mediante el sistema Contrat.AR .

- **Etapa II y III:** Se encuentran disponibles los pliegos preliminares generales y particulares para los Tramos que integran la Etapa II y la Etapa III.

Red Federal de Concesiones – Características del Nuevo Sistema

- Mantenimiento de la tarifa vigente desde toma de posesión hasta cumplir la **Condición de Transitabilidad Segura** que implica la premisa de bache cero, calce de banquinas, señalización horizontal, vertical y reparación de los sistemas de iluminación del tramo
- Tarifa (hasta tarifa tope), fijada según pliegos. En el Tramos de Etapa I, la tarifa tope está entre $ 4.000 y $5.000
- Nuevas estaciones de peaje
- Nueva configuración de categorías de los cuatro tarifarios, incluyendo motos y hasta siete categorías más.
- Incorporación paulatina del Sistema Free Flow
- Ajuste de la tarifa automática y semestral, según polinómica conforme a índices publicados por el INDEC.
- Plazos de duración, fijado en pliegos.
- Incorporación de Pesaje Dinámico al control de cargas y actualización del sistema estático de carga con el objeto de lograr eficiencia y eficacia en la fiscalización, además de ahorro de tiempo, reducción de costos y mayor control. Se prevé multa y multiplicación de la tarifa de peaje por exceso de carga.
- Gestión de pavimento a cargo de la concesionaria para el cumplimiento de las exigencias de contrato.
- DNV realiza las mediciones de estado y el control por resultados.
- **Licitación transparente, abierta y competitiva,** incluyendo la posibilidad de participación de todos los interesados que presenten las garantías solicitadas.

Red Federal de Concesiones – Beneficios al Usuario

Los beneficios de los usuarios son los réditos que el usuario de un determinado camino, recibe por la ejecución de obras y tareas de mantenimiento en tiempo y forma, estos beneficios pueden ser **directos o indirectos**.

Se ha realizado el estudio del beneficio del usuario por las obras y tarea de mantenimiento previstas.

Para la cuantificación de los beneficios, se tienen en cuenta del ahorro que se le origina el usuario por las obras y mejoras que recibe.

La disminución de los costos al usuario significa también una disminución en el **costo del transporte** para un país en su conjunto.

Los beneficios directos para una mejora están medidos por los ahorros y beneficios que los usuarios obtienen debido a dichas mejoras.

En resumen, los beneficios al usuario son:

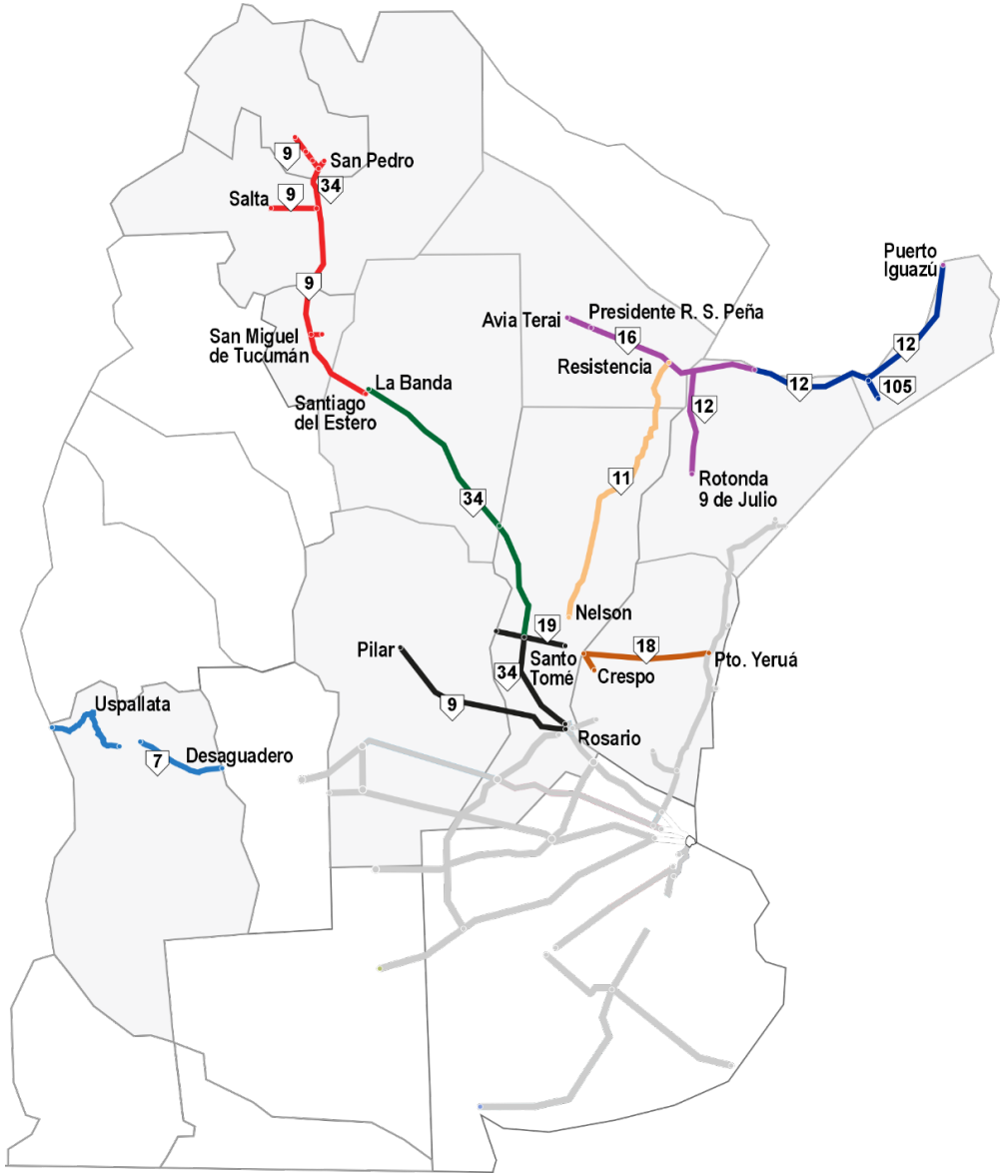
- ❑ Disminución de costos: Ahorro por **disminución de los costos de operación** de vehículos o costos de transporte en general.
- ❑ Disminución de tiempo: Ahorro por **disminución del tiempo de viaje.**
- ❑ Disminución de accidentes: Ahorro por **disminución de accidentes.**
- ❑ Comodidad en la conducción: **Aumento en la comodidad, en la conducción y el placer del viaje.**

Etapa III

Centro	9 – 12 18 - 19 34	679,03	Entre Ríos – Santa Fe Córdoba
Mesopotámico	18	276,11	Entre Ríos
Centro Norte	34	536,43	Santa Fe Santiago del Estero
Noroeste	9 - 34	596,52	Santiago del Estero Tucumán – Salta - Jujuy
Litoral	12 - 16	546,74	Corrientes - Chaco
Noreste	12 - 105	456,22	Corrientes - Misiones
Chaco Santa Fe	11	497,18	Santa Fe - Chaco
Cuyo	7	329,09	Mendoza

3.917.32 Km

Longitud total Etapa III a otorgar en Concesión



Red Federal de Concesiones
Tramo Noroeste

Santiago del Estero Tucumán Salta Jujuy	RN 9 - RN 34 RN 66 - RN 1V66 A-016
	596,52 Km

Destalle área Salta - Jujuy

596,52 Km

Tramo Noroeste

Estaciones de Peaje

RN 9

- La Florida
- Molle Yaco
- Metán
- Cabeza de Buey
- Salta

RN 34

- San Pedro

RN 66

- Jujuy

Destalle área Salta - Jujuy

Destalle área Salta - Tucumán – Santiago del Estero

Se establecerá un mecanismo que permita a los usuarios que atraviesen la estación de peaje SALTA y posteriormente la estación de peaje CABEZA DE BUEY dentro de un período de TRES (3) horas, abonar únicamente la tarifa correspondiente en la estación de peaje SALTA. (ídem para las estaciones de peaje JUJUY y SAN PEDRO)

Tramo Noroeste

Estaciones de Peaje

El CONCESIONARIO podrá comenzar a cobrar PEAJE a los USUARIOS cuando se cumpla con todo lo indicado en los siguientes incisos:

-Contar con el ACTA DE FINALIZACIÓN de las OBRAS INICIALES DE PUESTA EN VALOR,

-y el CONCESIONARIO haya proyectado y construido las nuevas ESTACIONES DE PEAJE. Las cuales deben funcionar desde el inicio de su operación, con un sistema de cobro automático por medio de vías automáticas canalizadas y/o Vías Free Flow (Automáticas sin barreras).

Mantenimiento y Obras en el Nuevo Sistema de Concesión

El mantenimiento de rutina a lo largo del tramo: Bacheo superficial y profundo, sellado de grietas y fisuras, eliminaciones de deformaciones, corte de pastos, perfilado de banquina, mantenimiento de obras de arte mayores y alcantarillas, limpieza de zona de camino, demarcación horizontal y vertical, reposición de defensas, luminarias, despeje de obstáculo, entre otras.

- ✓ **Obras Iniciales de Puesta en Valor**
- ✓ **Obras de Rehabilitación**
- ✓ **Obras Obligatorias**

Obras Iniciales de Puesta en Valor:

Son las obras iniciales que debe realizar el CONCESIONARIO que permita brindar a los USUARIOS de la RED FEDERAL DE CONCESIONES adecuadas condiciones de transitabilidad, seguridad vial y confort en el TRAMO.

El plazo máximo es de un año, se realiza en toda la longitud del tramo, la medición es por tramo y las exigencias son según las tareas.

Item	*Designacion*	*Ud*	*Cantidad*
1	**Sellado tipo puente de Grietas y fisuras**	ml	
2	**Mezcla asfaltica en caliente para bacheo**	Tn	
3	**Base Granular cementada para bacheo profundo**	m3	
4	**Fresado de Crestas y Def. de Bordes y/o Media Calzada**		
4a	Espesor 2cm	m2	
4b	Espesor 4 cm	m2	
5	**Mezcla Asfaltica en caliente para carpeta de rodamiento**		
5a	Espesor 4 cm	Tn	
5b	Espesor 5 cm	Tn	
6	**Microaglomerado en frio**	m2	
7	**Reconstruccion de pavimentos Rigidos incluido base antibombeo**	m2	
8	**Banquinas de Suelo**		
8a	Recalce de banquinas de suelo	hm	
8b	Terraplen con compactacion especial como complamentacion de banquinas de suelo	m3	
9	**Mantenimiento de colectoras de suelo**	hm	
10	**Señalizacion Horizontal**		
10a	Señalizacion Horizontal por Pulverizacion en frio	m2	
10b	Señalizacion Horizontal por extrusion, e 3mm en frio	m2	
11	**Señalizacion vertical**		
11a	Señalizacion vertical lateral	m2	
11b	Señalizacion aerea	m2	
11d	Porticos	Ud	
11e	Pescantes	Ud	
12	**Sistemas de contencion latral**		
12a	Baranda de defensa vehicular	ml	
12b	Baranda de defensa peatonal para puentes	ml	

Obras de Rehabilitación :

El CONCESIONARIO deberá ejecutar las **OBRAS DE REHABILITACIÓN** de los pavimentos flexibles necesarias en calzadas principales como así también de las banquinas pavimentadas, para el cumplimiento de las exigencias establecidas en el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y en el presente Pliego.

El Anexo I.c, contiene el Plan de OBRAS DE REHABILITACIÓN que establece las cantidades mínimas de toneladas de mezcla de concreto asfáltico en caliente que el CONCESIONARIO deberá ejecutar sobre las calzadas de pavimento flexible en cada SECCIÓN del TRAMO y en cada año CONCESIÓN, en los veinte (20) años de CONCESIÓN.

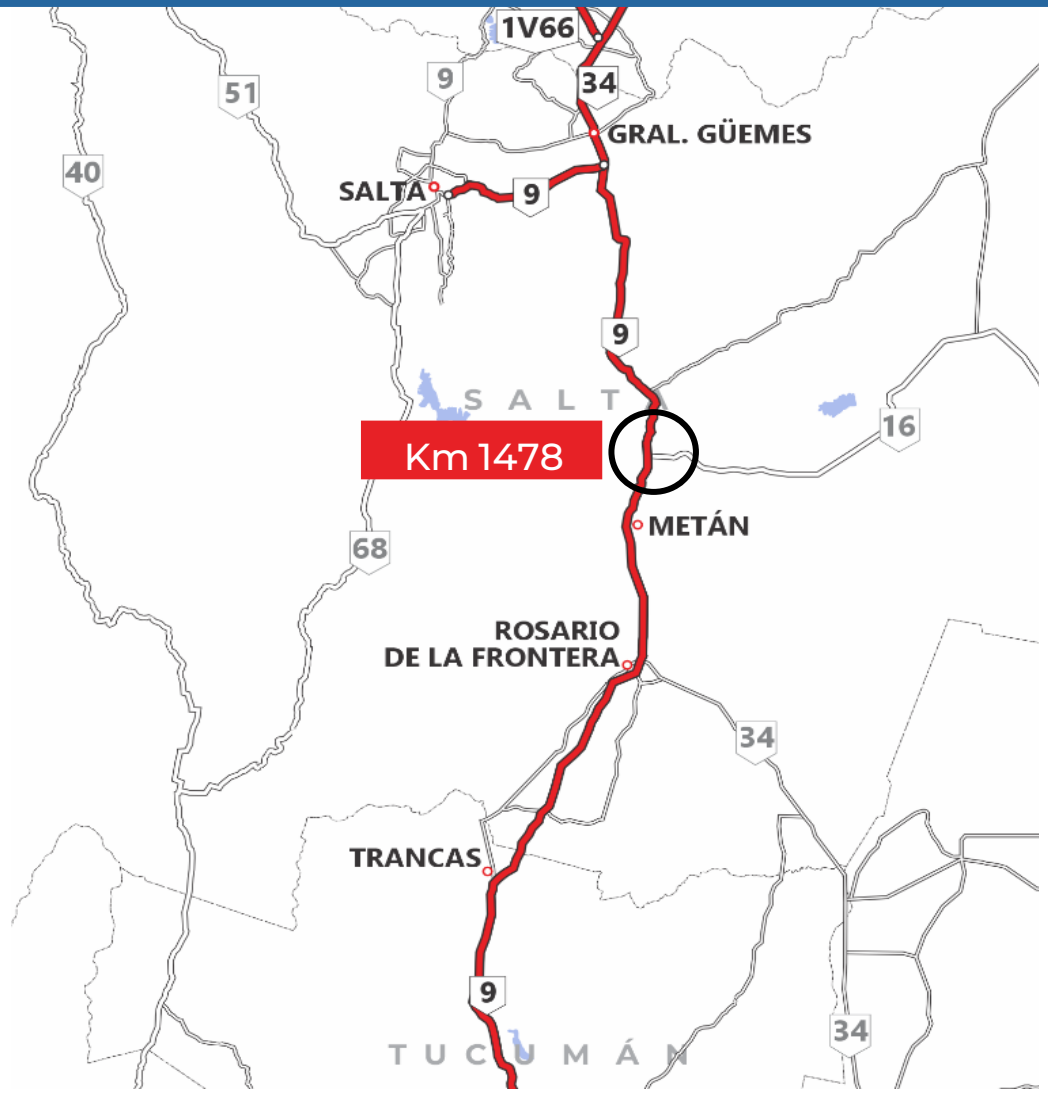
Previo a la ejecución de las OBRAS DE REHABILITACIÓN, el CONCESIONARIO tendrá a su cargo:

- La elaboración del **PROYECTO EJECUTIVO** de las OBRAS DE REHABILITACIÓN. El mismo deberá ser elaborado cumpliendo con las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo II.

Obras Obligatorias: Distribuidor de Sistema Tipo Trompeta

Características Generales

En la Intersección de RN 9 y RN 16,
Km 1478 a 15’ de la ciudad de Metán.



Distribuidor de Sistema Tipo Trompeta :

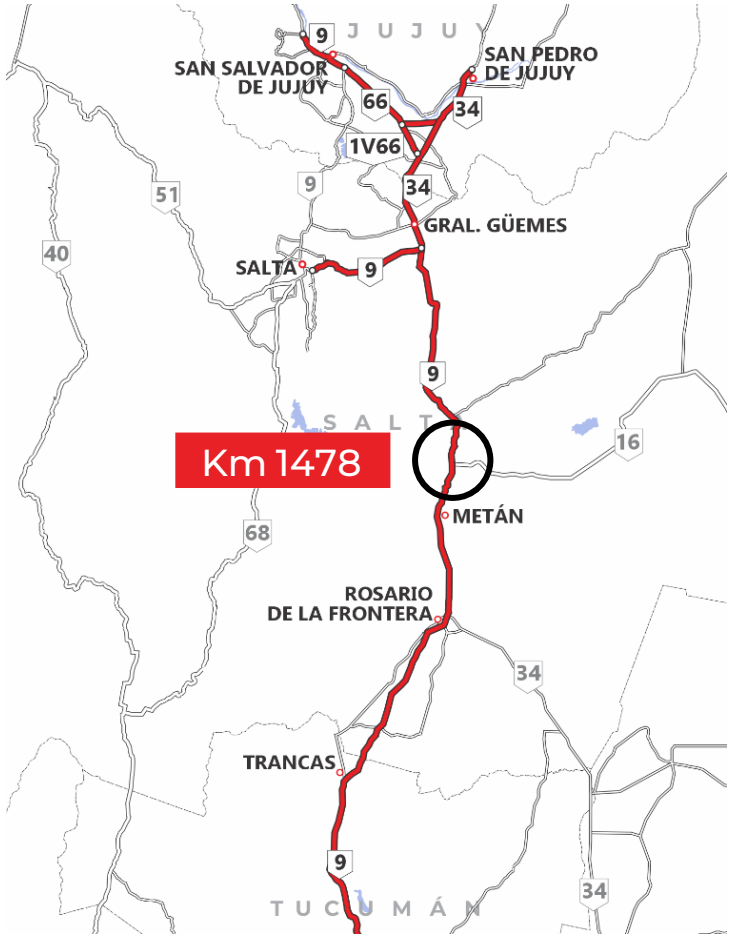
Características Generales

DISEÑO DE DISTRIBUIDOR
DE UN RULO Y TRES RAMAS

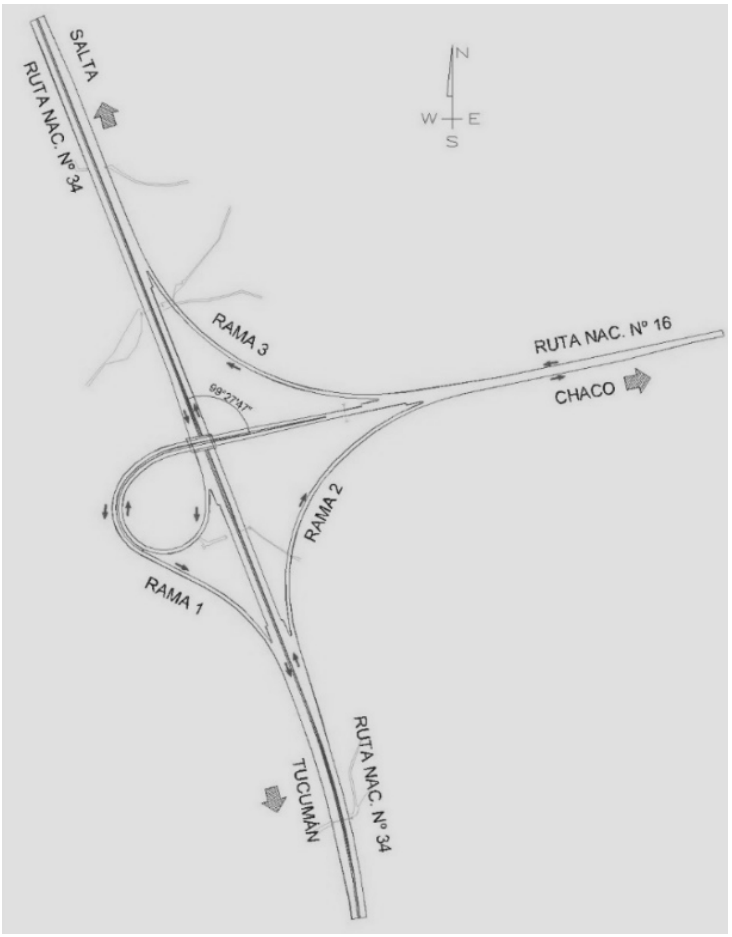
RN 9: Paso inferior (mayor tránsito)
Puente de Altura Libre: 5,10 m y
Distancia entre Muros: 36,7 m

Rulo: Sentido Salta – Chaco por RN 16
Rama 1: Sentido Chaco – Tucumán
Rama 2: Sentido Tucumán – Chaco
Rama 3: Sentido Chaco - Salta

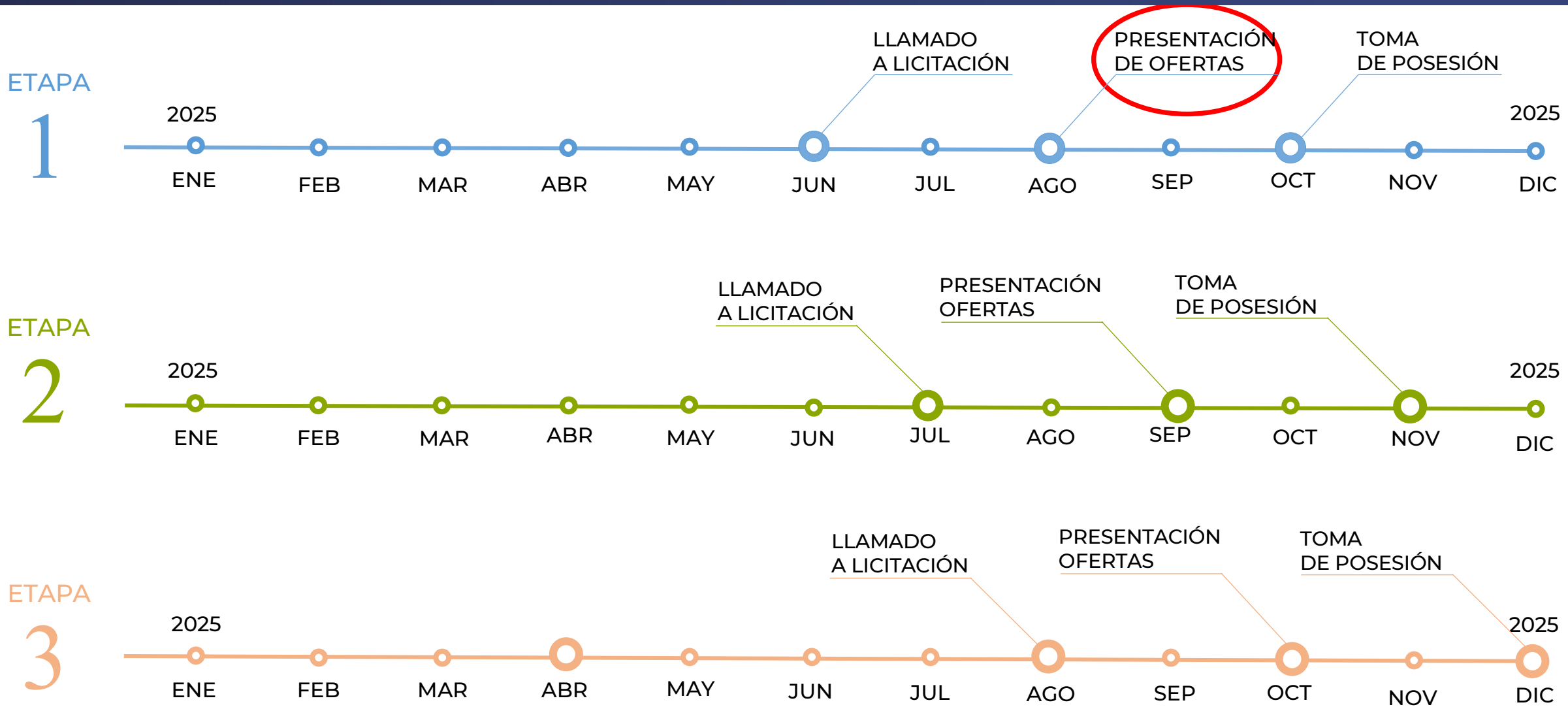
Situación actual



Situación futura



Cronograma :


ETAPA
1
2025
ENE
FEB
MAR
ABR
MAY
JUN
JUL
AGO
SEP
OCT
NOV
DIC
2025
LLAMADO
A LICITACIÓN
PRESENTACIÓN
DE OFERTAS
TOMA
DE POSESIÓN
ETAPA
2
2025
ENE
FEB
MAR
ABR
MAY
JUN
JUL
AGO
SEP
OCT
NOV
DIC
2025
LLAMADO
A LICITACIÓN
PRESENTACIÓN
OFERTAS
TOMA
DE POSESIÓN
ETAPA
3
2025
ENE
FEB
MAR
ABR
MAY
JUN
JUL
AGO
SEP
OCT
NOV
DIC
2025
LLAMADO
A LICITACIÓN
PRESENTACIÓN
OFERTAS
TOMA
DE POSESIÓN

Muchas Gracias

Presidencia de la Nación
República Argentina

Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado

Ministerio de Economía

Secretaría de Transporte

Vialidad Nacional