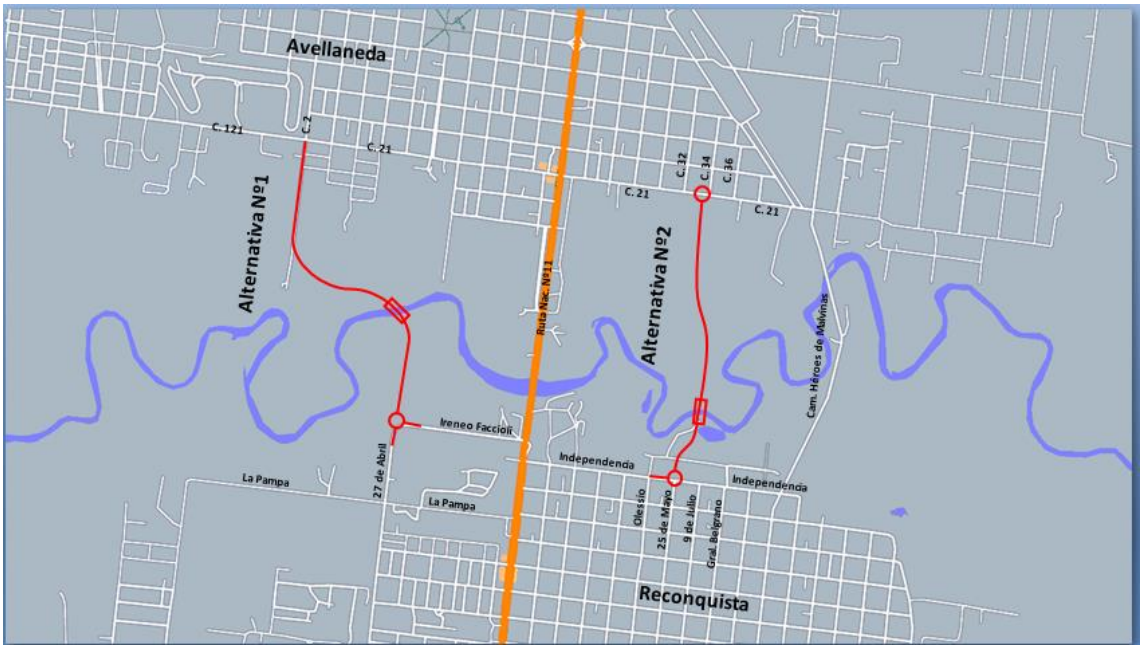
Irregularidades detectadas en el Proyecto de la Tercera Vía Reconquista Avellaneda.

Ing. Marcelo Schvarzstein

Comparación de Alternativas

Se presenta este trabajo que no pretende ser un proyecto, pero sí una herramienta, desde la óptica Profesional de la Ingeniería vial, que sirva tanto a las autoridades como a los ciudadanos para tener un análisis distinto para evaluar y recién ahí consensuar la traza más conveniente PARA TODOS los habitantes del Área Metropolitana de Reconquista y Avellaneda.
Lo hago como un ciudadano formado en la ingeniería, con compromiso social y político a favor de la región.



A partir de tener una tercera vía propuesta al Oeste del Arroyo el Rey para licitar la ejecución del proyecto definitivo, se presenta aquí una comparación con otra alternativa que pasaría al Este de la Ruta Nac 11.

Alternativa 1: Presentada por la ciudad de Avellaneda

Recorrido: une la intersección de las Calles 44 con la Irineo Faccioli de Reconquista cruzando el Arroyo El Rey y vinculándose con las calles 2 y 21 de Avellaneda. Tiene un recorrido de curva y contra curva de 1,7 km incluyendo un puente sobre el Arroyo El Rey.

- **Ventajas**:
  - Acceso más directo al centro de Avellaneda.

- **Desventajas**:
  - El acceso desde Reconquista presenta dificultades debido a su paso por zonas despobladas y cercanas a piletones de aguas cloacales industriales.
  - Presenta dificultades de acceso al Centro de la Ciudad de Reconquista
  - No resuelve la intersección de la Ruta Nacional 11 con la calle Irineo Faccioli y requiere un segundo puente sobre nivel, no contemplado en el presupuesto.
  - No vincula directamente ambos parques industriales.
  - No facilita el tránsito pesado de forma fluida.

Alternativa 2: **Propuesta por el Este de la Ruta 11**.

- **Recorrido**: Une la Av. Independencia a la altura de la calle 25 de Mayo, cruza el Arroyo El Rey y accede a Avellaneda en la intersección de la Av. Calle 21 con la calle 34. La traza es prácticamente recta y requiere la construcción de un solo puente. Tiene un recorrido de 1,1 Km.
- **Ventajas**:
  - Tránsito más directo al centro de Reconquista y a las universidades.
  - Fácil acceso al área urbana de Avellaneda.
  - Interconexión más fluida entre ambos parques industriales.
  - No presenta problemas con la intersección de la Ruta 11.
- **Desventajas**:
  - Necesita un análisis más detallado de los impactos ambientales y sociales.

NOTA IMPORTANTE: **Ninguna de las dos alternativas resuelve el enorme problema que genera el transito sobre la Ruta Nacional Nro. 11, solo resuelven en forma parcial la demanda de transito interurbano del Área Metropolitana.**
El problema del gran transito de la Ruta 11 que atraviesa Reconquista y Avellaneda, generando inmensos inconvenientes será resuelto únicamente en el momento que se construya la Circunvalación

Elementos de comparación.

Longitud y cantidad de puentes necesarios

	Longitu dObra Nueva	Porcentaje Aumento de Long. de Obra	CANTIDAD DE PUENTES
Alternativa 1	1.700 m	**100%**	**2**
Alternativa 2	1.100 m	**64,7%**	**1**

Observando los valores de las distintas longitudes, podemos ver que la longitud de la Alternativa 2

es la menor y requiere un solo puente.

Conexiones con Parques Industriales y zonas urbanas de Reconquista y Avellaneda.

	Alternativa 1	Alternativa 2
Parque Industrial Avellaneda	INDIRECTA	DIRECTA
Parque Industrial Reconquista	DIRECTA	DIRECTA
Zona urbana Reconquista	INDIRECTA	DIRECTA
Zona urbana Avellaneda	DIRECTA	DIRECTA

En este cuadro se puede ver que la **Alternativa 1** Beneficia a Avellaneda y parcialmente a Reconquista; y que la **Alternativa 2** beneficia a ambas localidades por igual.

Problemática con la intersección de Ruta 11 Con calle Irineo Faccioli.

Alternativa 1	Alternativa 2
MUY PROBLEMATICA	SIN PROBLEMAS
REQUIERE OTRO PUENTE	DIRECTA

OBRAS COMPLEMENTARIAS

Alternativa 1	Alternativa 2
REQUIERE OBRAS COMPLEMENTARIAS	NO REQUIERE OBRAS COMPLEMENTARIAS



Se presenta una situación contradictoria en el planteo de la ALTERNATIVA 1. Sugiero analizar lo indicado en la memoria que fue presentada a través del Centro Industrial y Comercial de Avellaneda (CICA) con el título “OBRAS COMPLENETARIAS PROPUESTAS”. También se adjunta la fotografía aérea colocada en esa memoria, con la indicación de

ubicación del Puente sobre Nivel no previsto sobre Ruta 11 y se transcribe un párrafo de esta evidencia:" ***En el caso de materializarse la tercera vía, la vinculación ciclística en la ciudad de Reconquista se vería interrumpida en la intersección con la calle Ireneo Facioli, generando una situación de gran peligrosidad para ciclistas y peatones.***
Como alternativa de resolución de estas problemáticas, se plantea la materialización de un puente sobre nivel de la RN 11. Este permitirá el cruce de la calle Ireneo Facioli sobre la RN 11, con una calzada vehicular y pasarela ciclística y peatonal.
Una vez salvado el cruce se propone la vinculación de traza con el Bv. Independencia, permitiendo los giros correspondientes para salida e ingreso a la RN 11 y al casco céntrico de Reconquista."

Allí queda claro que lo que se pretende licitar omite un condicionante imprescindible para que funcione adecuadamente la solución propuesta. O sea que se construiría una tercera vía incompleta para el funcionamiento adecuado.
Para que ello se logre surge la necesidad no prevista de construir OTRO PUENTE SOBRE NIVIEL sobre Ruta Nac nro. 11. Esto está oculto en lo que se pretende licitar. O sea que si prosperara generaría lo que se llama "modificación de obra" con los consecuentes grandes costos adicionales sobre lo previsto.

Análisis de costos
Para una somera comparación se han tomado los mismos valores previstos en la Alternativa 1.
Debemos considerar que en ese computo y presupuesto se omitió agregar un segundo puente que requiere en forma imprescindible esta alternativa. O Sea un puente sobre nivel en la intersección de Ruta 11 con la Calle Irineo Faccioli de una longitud no menor a los 150 metros

COMPUTO Y PRESUPUESTO ALTERNATIVA 1						
ITEM	**DESCRICION**	**CANT**	**UN**	**CONTO UNIT u$s**	**COSTO TOTAL EN $**	**COSTO TOTAL EN U$S**
1	MOV SUELO	80000	m3	8.00	597,120,000	640,000
2	PAVIMENTO	7000	m2	60.00	391,860,000	420,000
3	SENDAS	4000	m2	25.00	93,300,000	100,000
4	SEÑALIZACION	1	km	1,200.00	1,119,600	1,200
5	ILUMINACIÓN	1	km	10,000.00	9,330,000	10,000
6	FORESTACIÓN	1	gl	3,000.00	2,799,000	3,000
7	PUENTE SOBRE EL ARROYO EL REY	300	m	12,000.00	3,358,800,000	3,600,000
8	OTROS	1	gl	5,000.00	4,665,000	5,000
9	PUENTE SOBRE NIVEL RUTA 11	150	m	12,000.00	1,679,400,000	1,800,000
					6,138,393,600	**6,579,200**

COMPUTO Y PRESUPUESTO ALTERNATIVA 2						
ITEM	DESCRICION	CANT	UN	CONTO UNIT u$s	COSTO TOTAL EN $	COSTO TOTAL EN U$S
1	MOV SUELO	51760	m3	8.00	386,336,640	414,080
2	PAVIMENTO	4529	m2	60.00	253,533,420	271,740
3	SENDAS	2588	m2	25.00	60,365,100	64,700
4	SEÑALIZACION	0.647	km	1,200.00	724,381	776
5	ILUMINACIÓN	0.647	km	10,000.00	6,036,510	6,470
6	FORESTACIÓN	0.647	gl	3,000.00	1,810,953	1,941
7	PUENTE SOBRE EL ARROYO EL REY	300	m	12,000.00	3,358,800,000	3,600,000
8	OTROS	0.647	gl	5,000.00	3,018,255	3,235
					4,070,625,259	**4,362,942**

ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
6,579,200	4,362,942
1,7 km	1,1 km
3.870.117. U$S/ km	3.966.310 U$S/ km
100%	66.30%

Esto demuestra que desde el punto de vista económico resulta más conveniente la Alternativa 2, que representa un 66,3 % del costo previsto en la Alternativa 1.

Financiamiento y condiciones para el llamado a licitación del proyecto ejecutivo.

Es muy importante y valorable que se hayan conseguido los fondos para esta obra por parte del Gobierno Provincial.

Consideraciones Técnicas y Normativas

Es fundamental que se tomen en cuenta las normas previstas en la legislación vigente para una obra vial desde el punto de vista técnico.

La participación de Vialidad de la Provincia es esencial, ya que este es el organismo decano y responsable técnico de las obras viales en la jurisdicción de la provincia de Santa Fe. Es el encargado de evaluar y aprobar las propuestas técnicas que se presenten desde el punto de vista de la ingeniería vial.

Todo enlace pavimentado actual o futuro que involucre a rutas nacionales o provinciales tiene que estar aprobado por los respectivos entes. Esto es referido al imprescindible segundo puente sobre nivel sobre Ruta 11 que prevé la Alternativa 1, que se menciona en la memoria pero que no se incluye concretamente en el llamado para el proyecto. Aquí tiene que participar la Dirección Nacional de Vialidad.

Condiciones hidráulicas

El organismo de Hidráulica de la Provincia tendrá que aprobar los parámetros técnicos

del arroyo, puente y desagües. Casi cualquier intervención en el territorio, tiene consecuencias aguas arriba. También debe tomar intervención en cuanto las luces previstas para el puente. Y por otra parte se tiene que tomar en cuenta el tema de las erosiones.

Impacto Ambiental
Es necesaria la participación del organismo provincial que toma en cuenta el Impacto Ambiental, o sea que deberá aprobarse EIA completo tomando en cuenta la construcción y uso de la obra construida, todo ello previa audiencia pública.

Cumplimiento con las normas y Resolución de Acuerdos.
La transparencia de los procedimientos técnicos y administrativos es condición fundamental para que los ciudadanos confíen en el accionar gubernamental. Esto es una premisa constante del Gobernador Pullaro.
Por ello es una obligación de la Secretaría de Obras Publicas de la provincia prever que todo se haga a partir de una análisis profundo de tal manera que los acuerdos se resuelvan a nivel de proyecto ejecutivo, con la participación directa de los profesionales de todos los organismos involucrados.
Si esto no se lleva a cabo se corre el riesgo de introducir errores y costos insalvables que solo podrían perjudicar la buena imagen del Gobierno Provincial.

Llamado a Licitación
El llamado a licitación numero 2024003 convocado por la Municipalidad de Avellaneda el 26 de junio de 2024 fue solo publicado en medios de prensa regional con una fecha de presentación de las propuestas para el 12 de julio de 2024.
Surge la duda si se ha publicado en algún medio Provincial y Nacional para ampliar la convocatoria a la mayor cantidad de consultoras posibles.
Por otra parte surge la pregunta de quién o quiénes serán los profesionales responsables técnicos de la Municipalidad de Avellaneda que estén altamente capacitados como para verificar la importancia que este proyecto ejecutivo amerita.
Esta cuestión debería indicarse expresamente y con anticipación, por ejemplo en la sección "Consideraciones Técnicas y Normativas".

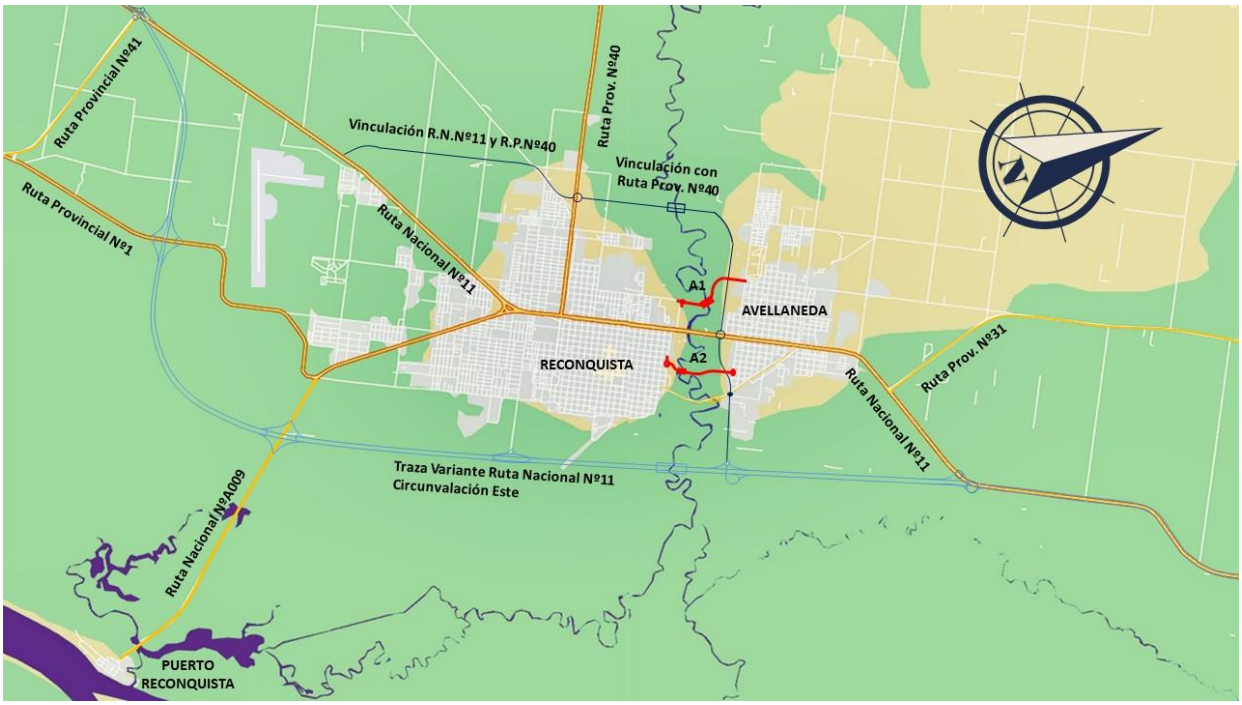
Consensos y Participación
Dado que este proyecto involucra al Área Metropolitana es condición imprescindible que exista un Acta de Acuerdo entre ambas localidades, previamente aprobadas por los respectivos Concejos Deliberantes. No alcanza con solo firmar simbólicamente un llamado a licitación.

Quiero dejar claro que no me opongo a ninguna obra que beneficie a nuestra región, pero considero necesario que tengamos un marco de consensos para estos emprendimientos, asegurando que se hagan de manera técnica con la participación de todos los organismos involucrados.

Oportunamente hemos tenido una fuerte participación en la definición de la Circunvalación, pero ahora no se dio esa situación.

Lo razonable

Conforme a lo analizado, lo razonable es que por un lado se opte por la Alternativa 2 y por otro se mantenga vigente, para el futuro, el proyecto ejecutivo de interconexión de la ruta 40 con ambos parques industriales partiendo desde la vinculación con Ruta Nac 11. Y también la Circunvalación. Ver Plano.



Convocatoria a la Comunidad

Por último me atrevo a hacer una convocatoria a que todos aquellos que se interesen por esta obra, tanto sean funcionarios, comunicadores, profesionales, ciudadanos, que se interioricen, que analicen, que recorran las posibles dos Alternativas, y que luego tengan una opinión. Siempre en el sentido de procurar la mejor solución con la mejor alternativa.

Ing. Marcelo Schvarzstein
Especialista en Caminos
Reconquista, 6 de julio de 2024