

EX-2026-93760829- -APN-DNV#MEC

REF: EVALUACIÓN DE 26 NUEVOS TRAMOS PARA SU EVENTUAL CONCESIÓN. POSICIÓN INSTITUCIONAL.

BUENOS AIRES, 25 de septiembre de 2026

A LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

De nuestra consideración:

Quienes suscriben, Graciela ALEÑÁ y Carlos ORDOÑEZ, Secretaria General y Secretario Adjunto, respectivamente, del SINDICATO TRABAJADORES VIALES Y AFINES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, con Personería Gremial Nº 1317, constituyendo domicilio especial en la calle Solís 550 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y domicilio electrónico en stv@sindicatoviales.org.ar, se presentan a fin de expresar su posición institucional respecto de la eventual incorporación de nuevos tramos de la Red Vial Nacional al sistema de concesiones.

INTRODUCCIÓN

Ante la información difundida el 23/9/26 acerca de la evaluación de **26 nuevos tramos de rutas nacionales que podrían incorporarse al sistema de concesiones**, el Sindicato de Trabajadores Viales y Afines de la República Argentina considera necesario expresar formalmente su posición.

OBJETO

Los corredores en evaluación comprenden tramos de las rutas nacionales 3, 9, 11, 12, 14, 16, 22, 25, 26, 33, 34, 35, 38, 50, 60, 81, 86, 89, 120, 121, 122, 151, 158, 228 y 237, además del corredor A0017, con una extensión total aproximada de 3.900 km. Dado que el proceso se encuentra en una etapa preliminar y la decisión definitiva aún no ha sido adoptada, entendemos oportuno formular estas consideraciones antes de que se adopten medidas que puedan producir consecuencias de difícil reversión.

Para este Sindicato, la ampliación de las concesiones no constituye una medida aislada, sino la continuidad de una sucesión de hechos que venimos señalando desde el inicio de este Gobierno: **paralización y postergación de obras, fuerte reducción de la inversión vial, limitaciones presupuestarias y operativas en los Distritos, disminución de la dotación de trabajadores, programas de retiro voluntario, transferencia de responsabilidades hacia las provincias y expansión progresiva de un modelo basado en concesiones y peajes.**

Todas estas medidas presentan un mismo hilo conductor: **la reducción de la capacidad operativa del Estado precede a la transferencia o concesión** de funciones que, en ese contexto, dejan de ser atendidas directamente por aquel. A nuestro entender, este enfoque no fortalece la infraestructura vial argentina, sino que **reduce progresivamente la intervención del Estado Nacional** en el cumplimiento de una responsabilidad estratégica.

El debate de fondo se refiere al sistema vial que la Argentina procura consolidar y al papel que corresponde al Estado Nacional en la integración territorial del país. Desde su creación en 1932, Vialidad Nacional fue concebida como el organismo encargado de estructurar una red vial con criterio federal, comunicando provincias, centros productivos, ciudades, puertos y regiones alejadas del territorio nacional.

Una ruta nacional no constituye únicamente infraestructura física: favorece la producción, el trabajo, el turismo, la educación, el acceso a la salud, la seguridad vial y la comunicación entre provincias; y, fundamentalmente, **asegura la presencia federal del Estado en aquellos lugares donde la prestación puede no resultar económicamente rentable para el sector privado.**

Por eso formulamos preguntas que deben ser respondidas antes de continuar avanzando con este modelo: **¿qué ocurrirá con las rutas y los pueblos que no resulten rentables? ¿Qué sucederá con aquellos corredores cuyo tránsito no alcance para sostener económicamente una concesión? ¿Qué pasará con las localidades alejadas de los grandes centros urbanos, las economías regionales, los pequeños productores y los miles de argentinos que necesitan una ruta para acceder a una escuela, un hospital o un mercado, o simplemente para mantenerse comunicados?**

Entendemos que **el Estado tiene la obligación de garantizar la integración territorial**; por ello, el valor de una ruta nacional no puede evaluarse exclusivamente en función de la cantidad de vehículos en condiciones de abonar un peaje.

Una política vial verdaderamente federal debe garantizar caminos seguros y transitables también allí donde su mantenimiento no constituya una actividad rentable. De lo contrario, existe el riesgo de consolidar corredores prioritarios en las zonas de mayor rentabilidad y postergar progresivamente a las regiones con menor volumen de tránsito, con consecuencias directas para **las poblaciones más alejadas y con menores oportunidades de desarrollo.**

A este proceso se agrega el **Decreto 253/2026**, mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional delegó en nueve provincias (Corrientes, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, Río Negro, Neuquén, San Juan y Santa Cruz) la competencia para otorgar concesiones de obra pública por peaje sobre determinados tramos de rutas nacionales.

Esta medida confirma una orientación sostenida: **la Nación conserva la responsabilidad sobre la Red Vial Nacional, mientras promueve una transferencia creciente de su operación y financiamiento hacia las provincias y los usuarios.** Esta situación se produce, además, en un contexto en el que los argentinos ya aportan recursos específicamente destinados al financiamiento de la infraestructura vial.

Los datos del SISVIAL son particularmente graves. Según documentación contable y oficial de acceso público, entre 2024 y mayo de 2026 se recaudaron **\$1.503.252 millones** destinados al sistema vial. De ese total, se aplicaron aproximadamente **\$394.406 millones** a obras. Sin embargo, al 31 de mayo de 2026 había **más de \$1 billón colocado en títulos públicos y plazos fijos**, sin que esos recursos se hubieran transformado en obras sobre las rutas para las cuales fueron concebidos.

Existe un dato todavía más significativo: posteriormente, el propio Gobierno reconoció públicamente que una parte de esos recursos era administrada por el Ministerio de Economía en función del objetivo de alcanzar el equilibrio fiscal. La pregunta, entonces, resulta inevitable: **¿cómo puede afirmarse que no existen recursos para mantener las rutas mientras más de un billón de pesos recaudados para el sistema vial permanece fuera del asfalto?**

Antes de afirmar que Vialidad Nacional no puede cumplir sus funciones, debe explicarse por qué no se le asignaron plenamente los recursos que los propios argentinos ya pagaron para que pudiera hacerlo. Mientras esto sucede, la ciudadanía aporta mediante los impuestos que gravan los combustibles; las

provincias deben comprometer recursos propios o recurrir al endeudamiento para intervenir sobre rutas nacionales; y, posteriormente, se proyecta financiar su explotación mediante nuevos sistemas de peaje. **La sociedad tiene derecho a saber cuánto paga, dónde están esos recursos y por qué debe volver a pagar por una infraestructura para la cual ya aporta fondos específicos.**

Por otra parte, **también forma parte de este proceso la reducción de la dotación de trabajadoras y trabajadores.** Esa disminución sostenida compromete la capacidad del organismo para cumplir las funciones que tiene asignadas. Si, según se ha afirmado oficialmente, Vialidad Nacional será responsable de supervisar el cumplimiento de los contratos, surge una contradicción que debe ser explicada: ¿quién controlará miles de kilómetros de rutas concesionadas si, al mismo tiempo, se reducen los recursos humanos?

No objetamos el análisis de mecanismos orientados a mejorar la infraestructura vial argentina. Sin embargo, consideramos indispensable que ese debate se desarrolle sobre la base de información completa, capacidad pública suficiente y una evaluación integral de las alternativas disponibles, sin presentar las concesiones como la única opción posible. **Resulta necesario evitar que el desfinanciamiento, la paralización de obras y la reducción de personal deriven en un deterioro que luego sea invocado como fundamento para disminuir la intervención del Estado.**

Nuestra posición ha sido y continúa siendo clara: **no corresponde naturalizar el desfinanciamiento, debilitar la capacidad de trabajo para luego utilizar esa situación como justificación, ni sustituir el criterio de integración federal por una lógica basada exclusivamente en la rentabilidad.**

En virtud de lo expuesto, requerimos:

- **Que no se avance con nuevas concesiones o delegaciones sin transparentar previamente los estudios técnicos, económicos y sociales que las fundamentan.**
- **Que se informe públicamente el destino integral de los recursos del SISVIAL y se garantice su efectiva aplicación a la construcción, conservación y rehabilitación de la Red Vial Nacional.**
- **Que ninguna provincia asuma nuevas responsabilidades sobre rutas nacionales sin contar previamente con recursos suficientes, ciertos y sustentables para cumplirlas.**
- **Que se garantice la continuidad laboral, la capacidad técnica y la dotación necesaria de Vialidad Nacional para ejecutar y controlar las funciones que legalmente tiene asignadas.**
- **Que las decisiones sobre la Red Vial Nacional contemplen expresamente a los corredores de baja rentabilidad y a las poblaciones alejadas, porque la integración federal no puede depender de un cálculo económico privado.**
- **Que se presente un verdadero Plan Vial Federal que determine obras, prioridades, financiamiento, mantenimiento y niveles de servicio para toda la Red Vial Nacional, y no solamente para los corredores económicamente atractivos.**
- **Que se arbitren las medidas necesarias para transferir los fondos cuya retención se considera contraria al marco normativo vigente.**

Por todo lo expuesto, solicitamos que se dé curso a los requerimientos precedentes y se remita una respuesta formal en la que se informe el temperamento que adoptará esa Dirección Nacional respecto de cada uno de ellos.

Sin otro particular, saludamos atentamente.

NOTA N° **7964**

ORDOÑEZ CARLOS JOSE
SECRETARÍA ADJUNTA
SINDICATO TRABAJADORES VIALES Y
AFINES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

ALEÑ ANA MARÍA GRACIELA
Secretaria General
Sindicato Trabajadores Viales y
Afines de la República Argentina