

RUTICIDIO DE LA RED VIAL NACIONAL

LAS RUTAS NACIONALES NO PUEDEN DEFINIRSE POR SU RENTABILIDAD. SON INTEGRACIÓN, DESARROLLO Y SOBERANÍA FEDERAL.

Ante la información conocida en las últimas horas respecto 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 fija una posición clara y firme.

Los 26 corredores se encuentran actualmente en una etapa preliminar de evaluación y la decisión definitiva aún no ha sido adoptada. Precisamente por eso consideramos que **este es el momento de pronunciarnos**, no vamos a esperar a que las decisiones estén consumadas para advertir sus consecuencias.

La ampliación del sistema de concesiones no constituye, para nuestra Organización Sindical, una medida aislada. Se inscribe en una sucesión de decisiones que venimos denunciando desde el comienzo de esta gestión: **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.**

Para el STVyARA existe un hilo conductor entre todas estas medidas: **primero se debilita la capacidad operativa del Estado; después se utiliza ese debilitamiento para justificar que las funciones que el Estado deja de cumplir sean transferidas o concesionadas**, eso no es fortalecer la infraestructura vial argentina, **eso es retirar progresivamente al Estado Nacional de una responsabilidad estratégica.**

La información conocida el 23 de septiembre indica que Vialidad Nacional identificó **26 nuevos tramos** susceptibles de incorporarse a futuras concesiones. La propia información oficial había confirmado apenas un mes antes que la Etapa III de la Red Federal de Concesiones comprende **más de 3.900 kilómetros de rutas nacionales** y que el esquema impulsado por el Gobierno busca superar los **9.000 kilómetros concesionados**, corredores por los que circula aproximadamente el 80% del tránsito del país. Estamos, por lo tanto, frente a una transformación profunda del modelo de gestión de la Red Vial Nacional y el debate no puede reducirse a discutir quién administra una ruta o quién cobra un peaje.

Estamos discutiendo qué sistema vial quiere tener la Argentina y qué papel deberá cumplir el 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 es solamente una cinta de asfalto, es producción, es trabajo, es turismo, es educación, es acceso a la salud, es seguridad vial, es comunicación entre provincias; y, fundamentalmente, **es presencia**

federal del Estado allí donde muchas veces ninguna actividad resulta económicamente rentable para un privado.

Por eso formulamos preguntas que deben ser respondida antes de seguir avanzando con este modelo: **¿QUÉ VA A PASAR CON LAS RUTAS Y LOS PUEBLOS QUE NO SEAN RENTABLES?**, ¿Qué sucederá con aquellos corredores donde el tránsito no alcance para sostener económicamente una concesión?, ¿Qué ocurrirá con las localidades alejadas de los grandes centros urbanos, con las economías regionales, con los pequeños productores y con miles de argentinos que necesitan una ruta para acceder a una escuela, un hospital, un mercado o simplemente para mantenerse comunicados?

El mercado puede decidir dónde existe rentabilidad, **el Estado tiene la obligación de garantizar integración**, por eso el valor de una ruta nacional **no puede medirse exclusivamente por la cantidad de vehículos capaces de pagar un peaje.**

Una verdadera política vial federal debe garantizar caminos seguros y transitables también allí donde mantenerlos no constituya un negocio, de lo contrario corremos el riesgo de construir una Argentina con corredores prioritarios donde exista rentabilidad y regiones progresivamente postergadas allí donde el volumen de tránsito sea menor y quienes primero sufrirán esas consecuencias serán, una vez más, **las poblaciones más alejadas y con menores posibilidades 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.

Debe precisarse que el dominio y la jurisdicción de esas rutas continúan perteneciendo al Estado Nacional. Lo que se delega es la posibilidad de concesionar su administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento.

Para el STVyARA esto confirma la misma orientación: **la Nación conserva la responsabilidad sobre la Red Vial Nacional, pero procura trasladar crecientemente su operación y su financiamiento hacia las provincias y los usuarios** y esto ocurre mientras los argentinos **ya aportan recursos específicamente destinados a financiar la infraestructura vial.**

Los datos del SISVIAL son particularmente graves, de acuerdo con documentación contable y oficial reconstruida públicamente, entre 2024 y mayo de 2026 se recaudaron **\$1.503.252 millones** destinados al sistema vial, de ese total se aplicaron a obras aproximadamente **\$394.406 millones**, mientras tanto, al 31 de mayo de 2026 existían **más de \$1 billón colocados en títulos públicos y plazos fijos**, sin haberse transformado en obras sobre las rutas para las cuales esos recursos fueron concebidos.

Y existe un dato todavía más significativo, posteriormente, desde el propio Gobierno se reconoció públicamente que una parte de esos recursos era administrada por el Ministerio de Economía en función del objetivo de alcanzar el equilibrio fiscal, entonces la pregunta 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 decir que Vialidad Nacional no puede cumplir sus funciones, expliquen por qué no se le asignaron plenamente los recursos que los propios argentinos ya pagaron para que pudiera hacerlo, porque mientras eso sucede, el ciudadano aporta a través de los impuestos que gravan los combustibles; las provincias deben comprometer recursos propios o 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.**

Tampoco puede analizarse este proceso separado de lo que ocurre con las trabajadoras y los trabajadores de Vialidad Nacional, se ha aprobado formalmente un segundo Sistema de Retiro Voluntario destinado al personal del Organismo, para nuestra Organización, cualquier reducción sostenida de la dotación debe analizarse junto con las funciones que Vialidad deberá continuar ejerciendo, y aquí aparece una contradicción que el Gobierno también deberá explicar, el nuevo sistema de concesiones establece que **Vialidad Nacional será responsable de supervisar el cumplimiento de los contratos.**

El propio Decreto 253/2026 dispone además que Vialidad deberá establecer mecanismos de **supervisión y auditoría** sobre las concesiones que otorguen las provincias. Entonces preguntamos: **¿QUIÉN VA A CONTROLAR MILES DE KILÓMETROS DE RUTAS CONCESIONADAS SI AL MISMO TIEMPO SE REDUCEN LOS RECURSOS HUMANOS, TÉCNICOS Y OPERATIVOS DEL ORGANISMO QUE DEBE CONTROLARLOS?**

No se puede exigir más control con menos Vialidad, no se puede garantizar seguridad vial debilitando al organismo responsable de fiscalizarla, no se puede vaciar capacidad técnica pública y después pretender reemplazarla mediante contrataciones externas. Vialidad Nacional cuenta a lo largo de todo el país con ingenieros, técnicos, laboratoristas, topógrafos, profesionales, equipos, campamentos y trabajadores especializados que representan décadas de experiencia acumulada por el Estado argentino, **eso no es burocracia sobrante, es patrimonio técnico del Estado Nacional**, y defenderlo también significa defender la capacidad del país para planificar, proyectar, construir, conservar y controlar su propia infraestructura estratégica.

El STVyARA no rechaza la discusión sobre mecanismos destinados a mejorar la infraestructura vial argentina, lo que rechazamos es que esa discusión comience después de haber debilitado deliberadamente la capacidad pública existente y termine presentando las concesiones como única alternativa posible. **No aceptamos que primero se desfinancie, después se paralice, posteriormente se reduzca personal y finalmente se utilice el deterioro resultante como argumento para retirar al Estado.**

Por eso, ante este nuevo avance, el STVyARA exige:

- **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.
- 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.

No estamos defendiendo solamente una estructura administrativa, estamos defendiendo un concepto de país. Una Argentina integrada no puede construirse seleccionando qué rutas merecen mantenerse según su rentabilidad, una ruta una provincias, una pueblos, una familias, permite que salga una producción, que llegue una ambulancia, que un trabajador pueda trasladarse y que una comunidad no quede aislada. **NINGÚN ARGENTINO DEBE TENER MENOS DERECHO A UNA RUTA SEGURA PORQUE EL LUGAR DONDE VIVE NO SEA RENTABLE.**

Vialidad Nacional lleva 94 años formando parte de la construcción y de la integración territorial de la Argentina. Sus trabajadores atravesaron gobiernos, crisis económicas, emergencias climáticas y transformaciones de todo tipo, siempre estuvieron y van a seguir estando.

Por eso nuestra posición es inequívoca: **NO VAMOS A NATURALIZAR EL DESFINANCIAMIENTO, NO VAMOS A ACEPTAR QUE SE DEBILITE A LOS TRABAJADORES PARA DESPUÉS UTILIZAR ESE DEBILITAMIENTO COMO JUSTIFICACIÓN, NO VAMOS A PERMITIR QUE LA INTEGRACIÓN FEDERAL SEA REEMPLAZADA POR UNA LÓGICA EXCLUSIVAMENTE DE RENTABILIDAD.**

Porque Vialidad Nacional no es un gasto, **Es patrimonio público, es capacidad técnica, es producción, es seguridad vial, es desarrollo, es presencia federal; y fundamentalmente: ES INTEGRACIÓN NACIONAL.**

VIALIDAD NACIONAL NO SE DESMANTELA.

VIALIDAD NACIONAL SE DEFIENDE.

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

ALEÑA ANA MARÍA GRACIELA
Secretaría General
Sindicato Trabajadores Viales y
Afines de la República Argentina