



## INFORME SITUACIÓN INSTITUCIONAL Y OPERATIVA

### ▲ ALERTA: DESMANTELAMIENTO INSTITUCIONAL EN CURSO

*La DNV atraviesa el proceso de vaciamiento más grave en sus 93 años de historia. No es una reforma administrativa: es una decisión política deliberada de desfinanciar, paralizar y desarticular la política vial nacional, con impacto directo en la seguridad, la producción y la cohesión territorial de la Argentina.*

Buenos Aires, abril de 2026

## Tabla de contenido

1. MARCO INSTITUCIONAL .....	3
2. DIAGNÓSTICO: COLAPSO INSTITUCIONAL SISTEMÁTICO .....	3
3. SITUACIÓN DEL PERSONAL: PÉRDIDA DE CAPACIDAD TÉCNICA.....	3
3.1. Evolución de la Dotación .....	3
4. ESTADO DE LA RED VIAL NACIONAL.....	5
4.1. Diagnóstico General del Pavimento.....	5
4.2. Índice de Estado de Pavimentos (IE).....	5
4.3. Mapas del Estado de la Red Vial Argentina.....	6
4.4. Problemáticas Estructurales de la Red .....	7
4.5. Impacto Económico de la No Inversión.....	7
5. EMERGENCIA VIAL: CRISIS DE SEGURIDAD EN RUTAS.....	8
5.1. Datos de Siniestralidad (ANSV).....	8
5.2. Contexto Internacional.....	8
5.3. Costos Económicos de la Siniestralidad .....	8
5.4. Acciones Urgentes del Estado.....	9
6. ANÁLISIS PRESUPUESTARIO: SUBEJECUCIÓN SISTEMÁTICA .....	9
6.1. Ejecución Presupuestaria al 8 de Abril de 2026.....	9
Programas 48 y 52 — Seguridad Vial y Obras de Arte: Paralización Total .....	10
6.2. Costos Financieros de la No Ejecución — Créditos Externos.....	11
7. ANÁLISIS PLURIANUAL 2022–2026: CONTRACCIÓN ESTRUCTURAL.....	11
7.1. Evolución Agregada .....	11
7.2. Conclusiones.....	12
8. IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES: USO DISCRECIONAL E ILEGÍTIMO .....	12
8.1. Marco y Distribución del ICL.....	12
8.2. La Brecha Estructural: Lo Recaudado vs. Lo Invertido .....	12
8.3. Impuesto a los Combustibles: Enero–Marzo 2026: La Brecha se Profundiza .....	13
9. CONCESIONES VIALES: TRANSFERENCIA AL SECTOR PRIVADO.....	14
10. CONCLUSIÓN: LA VIALIDAD ES UN PROBLEMA DE ESTADO .....	17

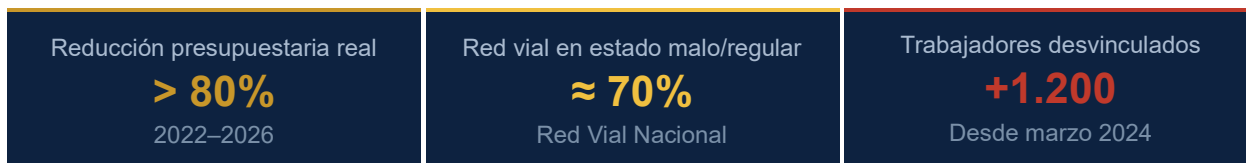
## 1. MARCO INSTITUCIONAL

La Dirección Nacional de Vialidad obtuvo su Carta Orgánica en 1958 mediante el Decreto Ley N.º 505/58, que derogó la anterior Ley 11.658 de 1932. La norma la estableció como entidad autárquica de derecho público con la misión indelegable de estudiar, construir, conservar, mejorar y modificar el sistema troncal de caminos nacionales y sus obras complementarias.

En su artículo 2.º dispone que la red troncal debe articular provincias, capitales, ciudades importantes, puertos navales y aéreos, grandes zonas productivas y de consumo, y los corredores de vinculación internacional. La seguridad vial es además un Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, de cumplimiento obligatorio para el Estado argentino.

## 2. DIAGNÓSTICO: COLAPSO INSTITUCIONAL SISTEMÁTICO

A inicios del mes de abril de 2026, la DNV enfrenta el período de vaciamiento más grave de su historia. La situación no responde a problemas de eficiencia: es el resultado de una decisión política deliberada de desfinanciar, paralizar y desarticular la política vial nacional.



La combinación de recortes presupuestarios extremos, subejecución sistemática, parálisis de obras, despidos masivos de personal técnico especializado y la amenaza de disolución del organismo por decreto configura un escenario de abandono del rol indelegable del Estado en materia de infraestructura vial.

## 3. SITUACIÓN DEL PERSONAL: PÉRDIDA DE CAPACIDAD TÉCNICA

### 3.1. Evolución de la Dotación

En diciembre de 2023 la DNV contaba con 5.540 trabajadoras y trabajadores en todo el país. A partir de marzo de 2024 se inició un proceso sostenido de despidos, presiones internas y sugerencias de renuncia y el retiro voluntario que finalizó el 07 de abril con 620 trabajadores menos que derivó en aproximadamente 1200 desvinculaciones, afectando perfiles clave: ingenieros, laboratoristas, topógrafos, mecánicos y maquinistas.

Estado	Período	Dotación		Descripción
<span style="color: green;">✔</span> <b>BASE INICIAL</b>	Diciembre 2023	<b>5.540</b>	↓	Dotación completa. Todos los perfiles técnicos y operativos en funciones.
<span style="color: orange;">⚠</span> <b>ACTUAL</b>	Actualidad	<b>≈ 4.340</b>	↓	≈ 1.200 desvinculaciones afectando perfiles técnicos y operativos clave. Incluye retiros voluntarios, cesantías y jubilaciones del período.
<span style="color: red;">●</span> <b>RIESGO CRÍTICO</b>	Proyección	<b>≈ 3.800</b>	<span style="color: red;">⚠</span>	<b>Nuevos despidos previstos. Riesgo de colapso operativo total. Pérdida acumulada de ≈ 1.740 agentes respecto de la dotación base.</b>

TOTAL DESVINCULADOS	PROFESIONALES/ TÉCNICOS	ADMINISTRATIVOS
<b>620</b>	<b>477</b>	<b>143</b>

DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍA			
Categoría	Cantidad	% Total	Distribución
Profesionales	<b>134</b>	21,6%	
Técnicos	<b>268</b>	43,2%	
Operarios	<b>75</b>	12,1%	
Administrativos	<b>143</b>	23,1%	
<b>TOTAL</b>	<b>620</b>	<b>100%</b>	

DETALLE – PROFESIONALES (134 personas)			
Especialidad	Cantidad	% Sub-total	Distribución
Ingeniería Civil	<b>91</b>	67,9%	
Agrimensura/Arquitectura y Afines	<b>11</b>	8,2%	
Profesionales de Grado	<b>19</b>	14,2%	
Profesionales Carreras no Afines	<b>13</b>	9,7%	
<b>TOTAL PROFESIONALES</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>	

Fuente: Sistema de RR.HH. – DNV | Datos Abril 2026 | Elaboración Propia: FEPEVINA

El 14 de febrero de 2025, el Administrador General Ing. Marcelo Campoy anunció la disolución de la DNV por decreto, lo que habría implicado dejar sin efecto el Decreto-Ley N.º 505/58 y la pérdida de los Convenios Colectivos de Trabajo. La disolución por Decreto 461/2025 fue evitada gracias a la intervención de FEPEVINA.

## 4. ESTADO DE LA RED VIAL NACIONAL

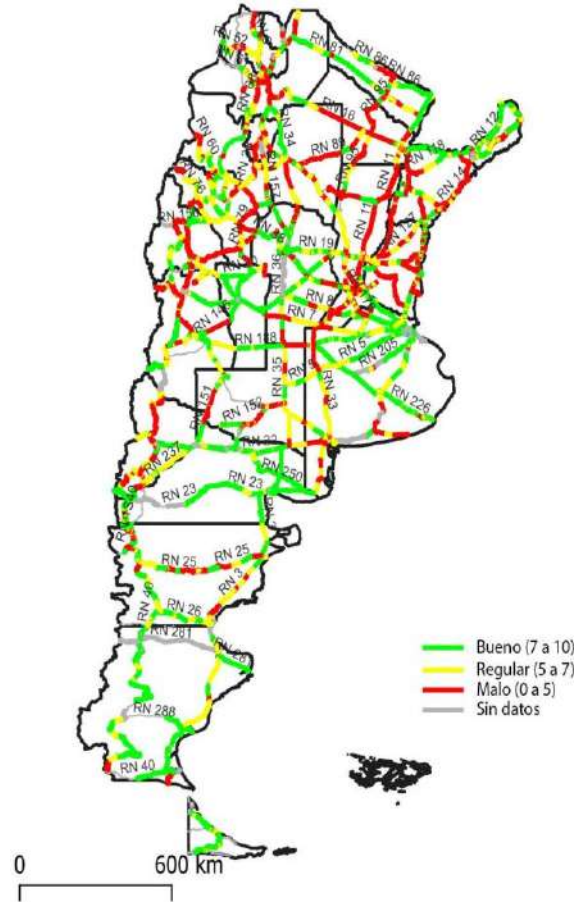
### 4.1. Diagnóstico General del Pavimento

Según el SIG VIAL —sistema georreferenciado de la DNV— el 50% de la red vial nacional se encuentra en estado malo o regular. Las últimas mediciones datan de hace más de dos años; la situación real podría ser considerablemente peor. Existen numerosas solicitudes de declaración de emergencia vial en distintas rutas y provincias del país.

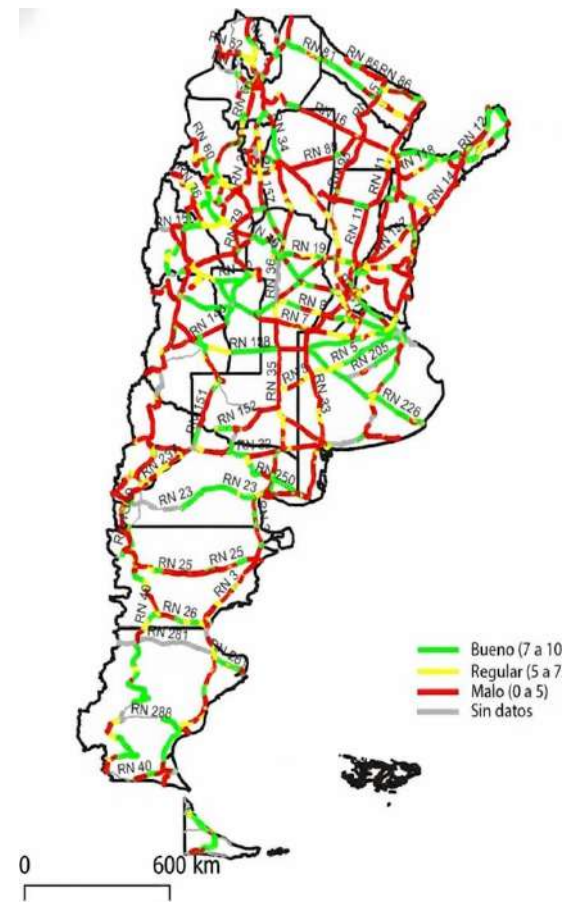
### 4.2. Índice de Estado de Pavimentos (IE)

El Índice de Estado integra todas las variables de deformación del pavimento: rugosidad, ahuellamiento, fisuración, desprendimientos y rotura de bordes. Se mide de 0 a 10.

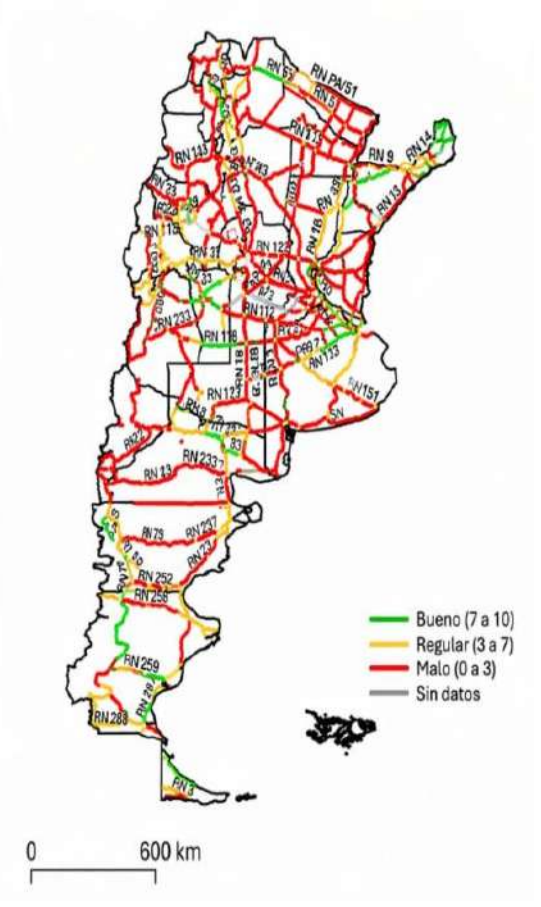
### 4.3. Mapas del Estado de la Red Vial Argentina



Mapa DNV SIGVIAL 23-24 Relevamiento Parcial<sup>1</sup>



Mapa según REALIDAD PARCIAL- FEPEVINA<sup>2</sup>



Mapa PROYECCION A CORTO PLAZO 27-28

<sup>1</sup> <https://sigvial.vialidad.gov.ar/>

<sup>2</sup> Elaboración propia en base a <https://sigvial.vialidad.gov.ar/> con incremento del deterioro de la red

Índice de Estado	Clasificación	Situación operativa
IE < 5	MALO	Requiere Rehabilitación Urgente
5 ≤ IE < 7	REGULAR	Atención Prioritaria y Conservación
IE ≥ 7	BUENO	Mantenimiento Preventivo de Rutina

**DATO CRÍTICO:** Solo el 48,1% de la RVN evaluada alcanza IE bueno ( $\geq 7$ ). Las mediciones cubren menos del 50% de la red. Las proyecciones propias de FEPEVINA al día de hoy, recorriendo las rutas nacionales, indican que más del 70% de las rutas nacionales se encuentran en estado regular a malo.

#### 4.4. Problemáticas Estructurales de la Red

- Tramos y secciones en estado malo y regular en todas las provincias (~70%), generando altos costos de operación vehicular.
- Secciones altamente congestionadas con bajo Índice de Servicialidad Presente (ISP), deteriorando la capacidad y el nivel de servicio.
- Falta de fluidez: altos costos de tiempo de viaje, bajo confort y aumento de la siniestralidad.
- Deterioro en zonas urbanas por tránsito pesado que acelera la degradación de la calzada.
- Velocidad media reducida a 60 km/h por mal estado del pavimento.
- Banquinas sin control de accesos: giros anárquicos que aumentan la potencialidad de accidentes.
- Ausencia de valorización eficiente: faltan mediciones de gestión combinadas con estado de entrega y recepción del patrimonio vial.

*Las infraestructuras viarias son determinantes para la seguridad vial: su correcto estado supone la prevención de siniestros o, al menos, la minimización de sus efectos sobre la vida y la salud de las personas.*

#### 4.5. Impacto Económico de la No Inversión

Por cada peso no invertido oportunamente en mantenimiento vial, se deberá gastar entre 3 y 5 veces más en rehabilitación posterior. Las pérdidas anuales estimadas fluctúan entre el 1% y el 3% del PBI por sobrecostos de operación vehicular y reconstrucciones evitables, sin contar el impacto indirecto por pérdidas de producción, desincentivos a la inversión y accidentes adicionales.

## 5. EMERGENCIA VIAL: CRISIS DE SEGURIDAD EN RUTAS

### 5.1. Datos de Siniestralidad (ANSV)

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en 2022 ocurrieron 3.415 siniestros con 3.828 víctimas fatales. En 2023 la siniestralidad aumentó un 14%, alcanzando 4.369 muertes — promedio de 12 víctimas fatales diarias— y 3.642 siniestros.

Año	Siniestros	Víctimas Fatales
2022	3.415	3.828
<b>2023</b>	<b>3.642</b>	<b>4.369 (+14%)</b>
2024 *	3.238	3.894 **

\*Aumento del 14% respecto a 2022. \*\* Datos parciales al 18/03/2025, no incluyen CABA.

**ALERTA INSTITUCIONAL:** Como consecuencia del vaciamiento del Estado y despidos masivos, la ANSV no ha podido elaborar informes preliminares actualizados de siniestralidad desde 2024. Datos 2025 aún no publicados.

### 5.2. Contexto Internacional

La OMS ubica los accidentes vehiculares entre las diez primeras causas de muerte mundial (epidemia a partir de 10/100.000 hab.). La inseguridad vial es la principal causa de muerte de niños y adultos jóvenes (OMS, 2023). La DEIS del Ministerio de Salud sitúa la siniestralidad vial entre las tres primeras causas de muerte en menores de 34 años (2024). La Asamblea General de la ONU proclamó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (res. 74/299), con el objetivo de reducir muertes y traumatismos en al menos un 50%. Argentina incumple sistemáticamente este compromiso.

### 5.3. Costos Económicos de la Siniestralidad

Indicador	Valor Estimado
Costo total anual siniestralidad	Más de USD 7.000 millones
Costo promedio por víctima	Más de USD 62.000
<b>Costo por víctima fatal</b>	<b>USD 1.502.306</b>
<b>Relación costo / PBI</b>	<b>1,4% (rango OMS: 1%–3% para países medios/bajos)</b>

*"Un siniestro de tránsito con una víctima fatal es una vida que se pierde, una familia que se destruye, un recuerdo imborrable plasmado en una estrella. Es razón suficiente para declarar una emergencia vial."*

#### **5.4. Acciones Urgentes del Estado**

- Intervenir los tramos de infraestructura vial en estado regular y malo con carácter urgente.
- Implementar políticas de prevención en zonas urbanas y rurales de alta siniestralidad.
- Intensificar el control de cargas de camiones que deterioran prematuramente el pavimento.
- Fortalecer los controles de velocidad en corredores de alto riesgo.
- Desarrollar una planificación estratégica integral para toda la red nacional.
- Ampliar la capacidad en rutas con altos volúmenes de tránsito para mejorar el nivel de servicio.

## **6. ANÁLISIS PRESUPUESTARIO: SUBEJECUCIÓN SISTEMÁTICA**

### **6.1. Ejecución Presupuestaria al 8 de abril de 2026**

En 2025 y en el primer trimestre de 2026, confirma el patrón estructural de subejecución que la DNV viene registrando desde 2024, los niveles de subejecución en inversión vial superaron el 50%, con programas críticos cercanos a cero. Al ritmo actual, con el bajísimo crédito inicial y vigente, y considerando la tendencia de los últimos dos ejercicios (72% en 2024, 63,5% en 2025), la ejecución anual total no superaría el 60-65% del crédito vigente, lo que significaría que entre \$230.000 y \$265.000 millones de pesos quedarían sin ejecutar al cierre del ejercicio.

El correcto peso presupuestario para un organismo como Vialidad debería ser 90% en Bienes de Uso (obras) y 10% en incisos de apoyo. La realidad es exactamente la inversa.

La causa no es la falta de recursos: el Impuesto a los Combustibles Líquidos continúa recaudándose, existen créditos externos vigentes (BID, BIRF, CAF) y se pagan intereses y comisiones por obras que no se ejecutan. Es una decisión política del Ministerio de Economía.

Los recursos de Fuente 14, del Impuesto a los Combustibles, en 2025, se utilizaron para el pago de obras que tenían financiamiento Externo. Es decir, la ciudadanía paga 3 y más veces, por un lado, millones de intereses y comisiones de compromiso del financiamiento externo, el Impuesto a los Combustibles, peajes y tasas viales demás impuestos al transporte.

DISTRIBUCION POR PROGRAMA (en millones de \$)						
Pg.	Descripción del Programa	Créd. Vigente (M\$)	Compromiso (M\$)	Devengado (M\$)	Pagado (M\$)	% Ejec.
1	Actividades Centrales	47.872,30	28.283,00	12.124,00	11.688,90	25%
16	Mantenimiento en Rutas Nacionales	263.795,40	170.728,70	53.174,20	36.343,20	20%
48	Obras de Seguridad en Rutas Nacionales	17.465,40	0	0	0	0%
52	Mantenimiento y Reparación de Obras de Arte	14.638,90	0	0	0	0%
62	Construcciones Viales	245.928,70	55.618,00	54.934,70	54.934,70	22%
63	Rehabilitación y Repavimentación Viales	70.177,80	6.460,50	6.460,50	6.460,50	9%
95	Aplicaciones Financieras	3.276,00	0	0	0	0%
<b>TOTAL</b>		<b>663.154,50</b>	<b>261.090,10</b>	<b>126.693,40</b>	<b>109.427,30</b>	<b>19,10%</b>

Tal como observamos, la ejecución global, es de un 19,1% por debajo del ritmo esperado. Para el cierre de marzo, un presupuesto bien administrado debería acumular entre el **20% y 25%** de ejecución (un trimestre equivale al 25% del año fiscal). La DNV llegó al 19,1%, lo que ya muestra rezago al inicio del ejercicio. Este patrón es consistente con la tendencia observada en 2024 y 2025, donde la ejecución anual no superó el 72% y el 63,5% respectivamente.

Respecto del Programa 16, Mantenimiento en Rutas Nacionales, y con el bajo nivel de crédito presupuestario vigente, quedan pendientes de ejecutar **\$210.621 millones** que tiene impacto directo en el estado cotidiano de la red vial. En el contexto del deterioro documentado (60% de la red en estado malo o regular), la baja ejecución del programa de mantenimiento agrava estructuralmente la situación.

### Impacto multiplicador

Por cada peso no invertido oportunamente en mantenimiento vial, el Estado deberá gastar entre 3 y 5 veces más en rehabilitación posterior. **La subejecución del Pg. 16 no es un problema diferido: genera costos exponenciales.**

### Programas 48 y 52 — Seguridad Vial y Obras de Arte: Paralización Total

El Programa 48 (Obras de Seguridad en Rutas Nacionales, \$17.465,4 M) y el Programa 52 (Mantenimiento y Reparación de Obras de Arte — puentes, alcantarillas, \$14.638,9 M) **no registran ni un peso devengado** después de tres meses. En un contexto donde la siniestralidad vial alcanzó 4.369 víctimas fatales en 2023 (+14% interanual) y las estructuras presentan deterioro avanzado, la paralización completa de estos programas tiene consecuencias directas e inmediatas sobre la vida de los usuarios de la red.

### ▲ Seguridad vial: riesgo institucional y legal

La Argentina asumió el compromiso ante la ONU de reducir las muertes en ruta un 50% para 2030 (Decenio de Acción para la Seguridad Vial). La paralización del Prog. 48 durante el primer trimestre representa un incumplimiento sistemático de ese mandato internacional.

**El presupuesto existe. La recaudación del Impuesto a los Combustibles es suficiente para el mantenimiento vial.**

**La subejecución del primer trimestre no es una limitación financiera:  
Es una decisión de política pública.**

## 6.2. Costos Financieros de la No Ejecución — Créditos Externos

A la fecha, se han pagado un total de 146 Millones de USD, en concepto de intereses y comisiones por créditos de obras estratégicas no ejecutadas tales como: Sistema Cristo Redentor, Corredor del Noroeste RN 34, Ruta Nacional 19, Ruta 5 Mercedes-Suipacha, RN 3 San Miguel del Monte-Acceso Gorchs, entre otras, cuyo detalle se informa:

Operación	Comisiones (USD)	Intereses (USD)	Amortización (USD)	Total Servicio (USD)	% del Total
BID 3836	3.251.444	62.514.664	52.784.742	65.766.108	
BID 4418	4.325.169	26.066.246	14.678.288	30.391.415	
BID 4652	9.370.947	805.562	—	10.176.509	
BID 5378	1.947.074	6.454.376	—	8.401.450	
CAF 10703	1.370.942	1.984.831	2.248.589	3.355.772	
CAF 11744	976.449	3.935.832	—	4.912.281	
BIRF 8810	3.949.443	19.022.716	—	22.972.159	
<b>TOTALES</b>	<b>25.191.468</b>	<b>120.784.227</b>	<b>69.711.618</b>	<b>145.975.694</b>	<b>100.0%</b>

## 7. ANÁLISIS PLURIANUAL 2022–2026: CONTRACCIÓN ESTRUCTURAL

Los créditos, devengados y pagados de 2022–2024 fueron deflactados a precios constantes de septiembre 2025 (IPC base 100), para aislar el efecto inflacionario y comparar en términos reales la evolución de los recursos.

### 7.1. Evolución Agregada

Indicador	Magnitud	Implicancia
Crédito vigente 2022	> \$1,5 billones constantes	Capacidad presupuestaria de referencia
<b>Crédito vigente 2025</b>	<b>~\$330.000 millones constantes</b>	<b>Reducción real superior al 75%</b>
Bienes de Uso 2022	> \$800.000 millones reales	Nivel de inversión de referencia
<b>Bienes de Uso 2025</b>	<b>~\$160.000 millones reales</b>	<b>Contracción del 80% en inversión vial</b>
<b>Gastos en Personal 2025</b>	<b>&lt; 50% del nivel real 2022</b>	<b>Pérdida de capacidad técnica institucional</b>

## 7.2. Conclusiones

- El organismo enfrenta una restricción estructural que le impide sostener obras públicas, mantenimiento y funcionamiento operativo mínimo.
- El presupuesto mínimo necesario para un mantenimiento correcto de la red es de al menos \$3.300.000.000. Hoy el total del crédito presupuestario es 5 veces menor.
- La reducción del 80% en Bienes de Uso compromete los planes de infraestructura vial y las obras estratégicas.
- La caída de gastos en personal genera pérdida irreversible de capacidad técnica institucional. El ambiente laboral depresivo luego de una parálisis salarial desde el mes de octubre del 2024 con sueldos sin ningún porcentaje de aumento en una economía con más del 50% de inflación en el período.
- Se deben evaluar mecanismos de financiamiento externo (BID, CAF, Banco Mundial, FONPLATA). La baja ejecución deteriora la calificación del organismo ante los Organismos Multilaterales de Crédito.
- Es urgente definir un plan estratégico de prioridades para evitar pasivos contingentes por retrasos a contratistas.
- A pesar de recaudar el Impuesto a los Combustibles Líquidos en forma suficiente para poner en orden los fondos adeudados, la deuda del organismo sigue creciendo. Las provincias son las principales afectadas: Buenos Aires representa el 18% del total de la deuda.

**La deuda con provincias crece mientras se recauda el ICL. Los recursos existen. LA DECISIÓN DE NO APLICARLOS ES POLÍTICA.**

## 8. IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES: USO DISCRECIONAL E ILEGÍTIMO

### 8.1. Marco y Distribución del ICL

El Impuesto a los Combustibles Líquidos y Dióxido de Carbono es un impuesto indirecto de afectación específica a obras viales. En Argentina, su distribución para inversión vial es:

Tipo de Combustible	% para Obras Viales
Nafta común	70%
Resto de naftas	62%
Gas oil y kerosene	19%

### 8.2. La Brecha Estructural: Lo Recaudado vs. Lo Invertido

Entre 2021 y 2026, la recaudación del ICL y los créditos autorizados en Fuente 14 (SISVIAL-DNV) muestran una brecha persistente y negativa: lo recaudado no se invierte en las rutas nacionales. Solo en 2022 se aplicó el ICL casi en su totalidad a obras viales. En todos los años restantes el porcentaje aplicado estuvo sistemáticamente por debajo del 14,29% legalmente establecido.

ICL · IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES vs INVERSIÓN VIAL											
ICL-AFIP, SISVIAL-DNV y Fuente 14 — Recaudación vs. inversión efectiva 2017-2026											
Concepto	Unidad	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
ICL-Recaudación AFIP	miles/M	46.591	69.967	95.704	195.659	356.273	431.487	526.432	2.520.915	4.846.146	1.403.296
SISVIAL-DNV (14.29%)	miles/M	6.658	9.998	13.676	27.960	50.911	61.659	75.227	360.239	692.514	200.531
Fuente 14 – Ejecutado	miles/M	2.212	2.401	33.533	3.925	13.203	61.028	146.289	120.866	309.718	70.746
Diferencia (SISVIAL-Fuente 14)	miles/M	4.446	7.597	-19.857	24.035	37.709	631	-70.716	239.373	382.796	129.785
Brecha		10%	11%	-21%	12%	11%	0%	-13%	9%	8%	9%
Sisvial Invertido Obras Viales		5%	3%	35%	2%	4%	14%	28%	5%	6%	5%

En el cuadro anterior, se observa la brecha del Impuesto a los Combustibles, respecto al SISVIAL la derivación específica por el cual fue creado oportunamente, que en lugar del 14,29% sobre el total del ICL, se aplicó solo el porcentaje que se observa en la última columna, sólo en 2019, 2022, y 2023, se aplicó casi en su totalidad, pero en el resto de los años siempre por debajo. Esto demuestra que los gobiernos utilizan los fondos en general, pero no en su función específica que son obras de infraestructura vial.

Los usuarios de los vehículos livianos, medianos y pesados pagan el impuesto para que se mantengan las rutas nacionales y provinciales, pero el impuesto no llega en mejoras de infraestructura.

### 8.3. Impuesto a los Combustibles: Enero – marzo 2026: La Brecha se Profundiza

Al mes de marzo la recaudación del Impuesto acumula \$1.403.296 millones (el valor se encuentra publicado en millones) según la página: [Serie Anual - Recaudación - Estadística tributaria | ARCA](#)

#### RECAUDACION IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES ENERO A MARZO 2026

AÑO 2026

Millones de pesos

CONCEPTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	TOTAL
Combustibles Total	334.594	535.964	532.739	1.403.296

Fuente: Agencia de Recaudación y Control Aduanero. (ARCA)

De ese total, de acuerdo al cuadro que observamos arriba, solo el 5% (Brecha entre lo recaudado vs. invertido en Rutas Nacionales) se aplicó a obras viales en rutas nacionales, cuando el total debería haber sido el 14,29%

**PREGUNTA DE ESTADO: Entre enero y marzo de 2026 se recaudaron \$1,4 billones del Impuesto a los Combustibles. Solo \$70 mil millones fueron a obras viales. ¿Adónde va el dinero de los usuarios que ya pagan peajes y otras tasas viales?**

Esos recursos no llegan a las rutas. La ausencia de trazabilidad del gasto profundiza la crisis de legitimidad del sistema de financiamiento vial.

## 9. CONCESIONES VIALES: TRANSFERENCIA AL SECTOR PRIVADO

### Etapa 1: Tramo Oriental: Autovía del Mercosur, y Tramo Conexión (Puente Rosario Victoria)

Tramo	Total Km	Rutas
Oriental	682,28	12, 14, 117, 135, A-015
Conexión	59,43	174 (Conexión Física Rosario-Victoria)
<b>TOTAL</b>	<b>741,71</b>	

Con fecha 8 de octubre de 2025 se abrió el Sobre 1 de la primera etapa de concesiones. El 31 de octubre (RS-2025-121468781-APN-ST#MEC) se emitió el Dictamen de Precalificación para seis grupos empresariales. El 6 de enero de 2026 se firmaron los contratos de concesión de 741 kilómetros:

Empresa Concesionaria	Tramo	Km
Autovía Construcciones y Servicios S.A.	Tramo Oriental — "Autovía del Mercosur"	682,28 km
UTE Obring – Rovial – Edeca – Pitón – Pietroboni S.A.	Tramo Conexión — "Conexión Alto Delta"	59,43 km

A partir del 7 de enero de 2026, las empresas tomaron posesión formal de sus respectivos tramos, que integran la Etapa I de la Red Federal de Concesiones.

### Etapa II-A: Tramos Sur, Atlántico, Acceso Sur y Pampa. Proceso Licitatorio: 504-0013-LPU25

En esta etapa, se inició el proceso de concesión de más de 1.800 kilómetros de rutas por los Tramos Pampa (RN 5) y Sur Atlántico Acceso Sur (Au. Ezeiza – Cañuelas, Au. Riccheri, Au. Jorge Newbery, RN 3, RN 205 y RN 226). Actualmente se encuentra disponible el llamado a licitación pública Nacional e Internacional [504-0013-LPU25](#) mediante el sistema [Contra.Ar](#).

Tramo	Total Km	Rutas
Sur Atlántico Acceso Sur.	1.325,17	Au. Ezeiza – Cañuelas, Au. Riccheri, Au. Jorge Newbery, 3, 205, 226.
Pampa	546,65	5
<b>Total Km</b>	<b>1871,82</b>	

El cronograma del proceso licitatorio fue el siguiente:

Publicación en el portal e inicio de consultas	25/11/2025
Fecha y hora final de consultas	13/02/2026 13:00 Hrs.
Fecha y hora inicio recepción de documentos en soporte físico	25/11/2025 prorrogada
Fecha y hora fin recepción de documentos en soporte físico	27/02/2026 12:00 Hrs
Primer Acto de Apertura	27/02/2026 13:00 Hrs.

El proceso licitatorio, tuvo 8 circulares con consulta y sin consulta, algunas aclaratorias y otras modificatorias con prórrogas, aclaraciones y una modificatoria estructural que alter variables centrales del pliego casi en la recta final. La **Circular Modificatoria N.º 2/2026 del 05/02/2026**, que aparece como el punto de mayor impacto porque modifica el andamiaje legal, competitivo y financiero de la licitación, y modificó variables estructurales del Pliego.

En lo normativo, reordena el objeto y la normativa aplicable, incorporando expresamente la Ley 27.742 junto con las leyes 17.520 y 23.696 y los decretos reglamentarios pertinentes. Esto robustece el encuadre jurídico del procedimiento y alinea el expediente con el marco regulatorio más reciente.

Respecto de competencia y estructuración societaria, introduce la figura de oferta conjunta con responsabilidad solidaria e ilimitada frente al concedente, refuerza restricciones para integrar distintos oferentes en un mismo tramo y fija reglas sobre adjudicación múltiple.

En elegibilidad, incorpora requisitos técnicos y económico-financieros exigentes tales como experiencia vial, certificación anual de obra, profesional operativo específico y ratios financieros mínimos con cumplimiento excluyente del capital de trabajo, esta es una modificación que eleva la barrera de entrada y depura el universo de competidores a operadores y constructores suficiente solvencia financiera.

En financiación, incorpora y define la garantía FOGAR, -Fondo de Garantías Argentino, es un fideicomiso público nacional que tiene como objetivo la inclusión financiera de PyMEs y emprendedores-, habilitando una herramienta de apoyo al cierre financiero. Sin embargo, no reemplaza la necesidad de analizar la solvencia financiera de los oferentes: el instrumento mejora el acceso potencial al crédito, pero no neutraliza todos los riesgos de una baja del tránsito, tarifa de peaje, y las obras ordenadas por el concedente ni transición operacional.

En la oferta económica, reestructura la lógica de cotización mediante dos opciones: competir por menor tarifa bajo plazo fijo, o mantener tarifa tope compitiendo por plazo concesional mayor. Esta arquitectura tiene efectos directos sobre comparabilidad, estrategia de oferta y perfil financiero del proyecto.

En garantías y ejecución, refuerza las facultades estatales para ejecutar garantías de mantenimiento de oferta sin interpelación previa y adecúa montos/actualización de garantías de contrato. En suma, esta circular no es accesorio: redefine quiénes pueden competir, bajo qué estructura, con qué exigencias financieras y bajo qué lógica económica.

Se presentaron 15 propuestas, con fecha 27/02/2026, y con fecha 07/04/2026, el Dictamen de Precalificación:

Razón Social / Nombre y Apellido	Nombre propuesta	
CN SAPAG SOCIEDAD ANONIMA	RED FEDERAL DE CONCESIONES - ETAPA II - Tramos Sur	Aceptada
Autopistas de Buenos Aires S.A.	AUBASA - RED FEDERAL DE CONCESIONES - ETAPA II	Descartada
Pelque SA	PELQUE - TRAMO PAMPA	Descartada
LEMIRO PABLO PIETROBONI S.A.	Corredor Pampa	Aceptada

CONCRET NOR S.A.	PROCESO DE CONTRATACIÓN N° 504-0013-LPU25	Aceptada
CONSTRUCCIONES ELECTROMECANICAS DEL OESTE S.A.	504-0013-LPU25 - CEOSA - TRAMO PAMPA	Aceptada
JCR S.A.	Etapa II - Renglon 1	Descartada
CPC S.A.	Tramo Sur Integral y Tramo Pampa	Aceptada
VIAL AGRO S.A.	RED FEDERAL DE CONCESIONES - ETAPA II	Aceptada
SACDE Sociedad Argentina de Construcción y Desarrollo Estratégico S.A.ex IECSA S.A.)	SACDE S.A.	Descartada
IEB Construcciones Sociedad Anónima	RED FEDERAL DE CONCESIONES - ETAPA II - Tramos Sur	Descartada
PANEDILE ARGENTINA S.A.I.C.F e I.	Renglon N° 1	Aceptada
Benito Roggio e Hijos S.A.	Red Federal de Concesiones Viales - Etapa II	Aceptada
EDMACAR CONSTRUCTORA VIAL SA	EDMACAR CONSTRUCTORA VIAL S.A.	Descartada
CREDITECH S. A.	504-0013-LPU25 CREDITECH - CEOSA TRAMO SUR, ATLANT	Aceptada

### **Etapa II-B: Tramos Mediterráneo, Puntano, Portuario Norte y Portuario Sur. Proceso Licitatorio: 504-0015-LPU25**

En esta etapa, se concesionarán más de 2.500 kilómetros divididos en los Tramos Mediterráneo (RN 7 y 35), Puntano (RN 8, 36, A-005 y 193), Portuario Sur (RN 9 y 188), Portuario Norte (RN 9, 33 y A-008). Actualmente se encuentra disponible el llamado a licitación pública Nacional e Internacional [504-0015-LPU25](#) mediante el sistema [Contra.Ar](#).

Tramo	Total Km	Rutas
Mediterráneo	672,32	7, 35
Puntano	720,00	8, 36, 193, A-005
Portuario Sur	636,75	9, 188
Portuario Norte	528,04	9, 33, A-008
<b>TOTAL</b>	<b>2557,11</b>	

Publicación en el portal e inicio de consultas	12/02/2026 00:00 Hrs.
Fecha y hora final de consultas	04/05/2026 13:00 Hrs.
Fecha y hora inicio recepción de documentos en soporte físico	12/02/2026 00:00 Hrs
Fecha y hora fin recepción de documentos en soporte físico	11/05/2026 12:00 Hrs.
Primer Acto de Apertura	11/05/2026 13:00 Hrs.

A la fecha se encuentra emitida solo 1 Circular sin consulta, de fecha 11/03/2026.

### **Etapa III: Tramos Cuyo, Centro Norte, Noroeste, Chaco Santa Fe, Litoral, Noreste, Centro y Mesopotámico Proceso Licitatorio: 504-0026-LPU25**

Esta etapa incorpora más de 3.900 kilómetros de rutas nacionales distribuidos en ocho tramos, lo que permitirá alcanzar un total superior a los 9.000 kilómetros concesionados en todo el país. Actualmente se encuentra disponible el llamado a [licitación pública Nacional e Internacional 504-0001-LPU26](#) mediante el sistema [Contra.Ar](#).

Tramo	Total Km	Rutas
Centro	681,92	9, 19, 34
Mesopotámico	276,11	12, 18
Centro - Norte	536,43	34
Noroeste	596,52	9, 34, 66, 1V66, A-016
Litoral	546,74	12, 16
Noreste	456,22	12, 105
Chaco - Santa Fe	497,18	11
Cuyo	329,09	7
<b>TOTAL</b>	<b>3238,29</b>	

Publicación en el portal e inicio de consultas	24/02/2026 00:00 Hrs.
Fecha y hora final de consultas	08/05/2026 13:00 Hrs.
Fecha y hora inicio recepción de documentos en soporte físico	24/02/2026 10:00 Hrs.
Fecha y hora fin recepción de documentos en soporte físico	22/05/2026 12:00 Hrs.
Primer Acto de Apertura	22/05/2026 13:00 Hrs.

## 10. CONCLUSIÓN: LA VIALIDAD ES UN PROBLEMA DE ESTADO

La situación de la Dirección Nacional de Vialidad no es un problema sectorial. Es un problema de Estado. La destrucción sistemática de la política vial nacional tiene consecuencias directas, concretas e irreversibles para millones de argentinos.

CONSECUENCIAS INMEDIATAS	CONSECUENCIAS ESTRUCTURALES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Más muertes evitables en las rutas.</li> <li>• Mayor costo de operación vehicular.</li> <li>• Deterioro acelerado e irreversible de la red.</li> <li>• Pérdida masiva de empleo técnico calificado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor desigualdad territorial entre regiones.</li> <li>• Dependencia de soluciones privadas sin control público.</li> <li>• Costos de reconstrucción 3 a 5 veces mayores.</li> <li>• Compromiso del desarrollo productivo nacional.</li> </ul>

**Desmantelar Vialidad es renunciar al desarrollo, abandonar la seguridad vial y comprometer el futuro productivo de la Argentina.**

*La infraestructura no es gasto: es soberanía, equidad y crecimiento.*

*Lo que hoy se destruye llevará décadas y miles de millones de dólares reconstruir.*