



EL DESMANTELAMIENTO ENCUBIERTO DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

Buenos Aires, abril de 2026

Tabla de contenido

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	3
2. DE QUE ESTAMOS HABLANDO REALMENTE	3
3. ARQUITECTURA JURÍDICA DEL VACIAMIENTO.....	4
4. CONTEXTO POLÍTICO Y RACIONALIDAD DE LA MEDIDA	6
5. EL MAPA DEL VACIAMIENTO: QUE SE PIERDE, DONDE Y QUIEN LO PAGA	6
6. ARTICULACIÓN CON LA RED FEDERAL DE CONCESIONES	11
7. EL CONTEXTO POLITICO: ESTO NO EMPEZO EL 17 DE ABRIL.....	11
8. EL IMPACTO SOBRE LOS TRABAJADORES: LO QUE LOS ARTICULOS NO DICEN	12
9. LA VIABILIDAD FINANCIERA QUE EL GOBIERNO NO CUENTA	14
10. EL COSTO DE LOS USUARIOS, LA VARIABLE DE AJUSTE DEL SISTEMA.....	15
11. LO QUE EXIGIMOS: POSICION FEPEVINA.....	16
12. CONCLUSION: LA HISTORIA QUE YA CONOCEMOS	17

1. RESUMEN EJECUTIVO

El Decreto 253/2026, suscripto el 16 de abril de 2026 por el Presidente Javier Milei, delega 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 tramos de rutas nacionales no incluidos en la Red Federal de Concesiones (RFC). Se trata de la reforma vial de mayor alcance federal desde la privatización del sistema en 1991, y constituye un viraje estructural en el modelo de gestión de la infraestructura vial del Estado Nacional.

El decreto se ampara en las Leyes N° 17.520, 27.445 y 27.742, y en el Decreto-Ley N° 505/58, estableciendo un mecanismo de delegación funcional, limitada, temporal y revocable, que preserva la titularidad del dominio y la jurisdicción federal sobre todas las rutas involucradas. La Dirección Nacional de Vialidad retiene su carácter de autoridad de aplicación y fiscalización.

El presente documento analiza el marco normativo, los tramos específicos transferidos por provincia, los niveles de tránsito (TMDA) de los corredores no concesionados, la viabilidad técnica y financiera de cada delegación, los riesgos sistémicos y las oportunidades estratégicas que plantea la iniciativa.

Lo que el Gobierno llama 'DESCENTRALIZACIÓN FEDERAL' y 'FORTALECIMIENTO DEL FEDERALISMO' es, en los hechos, el mayor proceso de vaciamiento de la Dirección Nacional de Vialidad desde la privatización de los noventa. Detrás de la retórica del federalismo cooperativo se esconde una lógica de desmantelamiento sistemático que dejara a miles de trabajadores viales sin función, y a la red troncal nacional en manos de concesionarios privados (pero con financiamiento público) sin control técnico efectivo del Estado.

2. DE QUE ESTAMOS HABLANDO REALMENTE

El Decreto 253/2026 del gobierno de Javier Milei, publicado en el Boletín Oficial el 17 de abril de 2026, delega en nueve provincias la competencia para otorgar concesiones de obra pública por peaje sobre tramos de rutas nacionales que hoy están bajo administración directa o supervisada de la Dirección Nacional de Vialidad.

El texto oficial habla de 'delegación funcional, limitada, temporal y revocable'. Los trabajadores viales conocemos ese idioma. Lo escuchamos en 1991, cuando se 'delegaron' funciones ferroviarias a las provincias y terminaron con el cierre de ramales y 90.000 despidos. Lo escuchamos en 1992, cuando se 'transfirieron' las escuelas y los hospitales nacionales, y las provincias los recibieron sin recursos para sostenerlos. Lo escuchamos cada vez que un gobierno desfinancia un organismo público antes de vaciarlo.

El decreto no suprime la DNV. La vacía. La convierte en una cascara institucional que 'supervisa' tramos que ya no controla, 'audita' contratos que no redacta, y mantiene una estructura burocrática cuya razón de existencia se transfiere gradualmente al sector privado. Eso es exactamente lo que ocurrió con Obras Sanitarias, con Gas del Estado, con YPF antes de 1992. El vaciamiento siempre precede a la supresión.

No estamos hablando de un ajuste marginal. El decreto alcanza a nueve de las veinticuatro provincias argentinas y habilita la transferencia de competencias sobre miles de kilómetros de rutas nacionales. Según el relevamiento del código de tramos de la DNV incluido en los archivos técnicos que acompañan el proceso, solo en las provincias listadas se identifican tramos no concesionados en rutas críticas

DATO CLAVE: La Nota técnica de la DNV (NO-2026-38035816-APN-DNV#MEC, del 15 de abril de 2026) admite que el organismo se encuentra 'asistiendo al Ministerio de Economía en las licitaciones de la Red Federal de Concesiones y analizando nuevas intervenciones en otros tramos bajo otras modalidades'. Traducción directa: mientras se licitaba la Red Federal, el mismo gobierno negociaba en paralelo la cesión de competencias a las provincias. Dos procesos de privatización simultáneos, ejecutados como si fueran políticas independientes.

3. ARQUITECTURA JURÍDICA DEL VACIAMIENTO

La delegación dispuesta por el Decreto 253/2026 se sustenta en un andamiaje normativo sólido que combina cuatro pilares fundamentales:

a) Ley N° 17.520 (1967): Faculta al Poder Ejecutivo Nacional a otorgar concesiones de obras e infraestructuras públicas, y expresamente le permite delegar dichas facultades en las jurisdicciones que estime convenientes.

b) Decreto-Ley N° 505/58: Regula el sistema troncal nacional y autoriza a la DNV a celebrar convenios especiales con las provincias para la construcción, conservación y transferencia de servicios viales, bajo el principio del federalismo cooperativo.

c) Ley N° 27.445: Marco regulatorio de las concesiones viales vigentes. Establece a la DNV como autoridad de aplicación de los contratos de concesión (art. 30), rol que se preserva plenamente en el nuevo esquema.

d) Ley N° 27.742 ("Ley de Bases"): Mandato de reorganización administrativa del Estado, que promueve la descentralización y la eficiencia en la gestión pública. El decreto se posiciona explícitamente como un instrumento de política pública al amparo de este marco.

Desde el punto de vista constitucional, la medida se basa en los artículos 99 incisos 1 y 2 (atribuciones del Poder Ejecutivo) y 75 inciso 13 (competencia federal sobre el comercio interprovincial) de la Constitución Nacional, en concordancia con el artículo 128, que convierte a los gobernadores en agentes naturales del Gobierno Federal.

La arquitectura jurídica de la delegación contempla un procedimiento en tres fases: (1) suscripción de convenio entre la DNV y cada provincia, con identificación precisa de tramos, plazos y obligaciones; (2) aprobación del convenio por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía; (3) habilitación provincial para llamar a licitación dentro del plazo máximo de un año desde la aprobación. El incumplimiento de ese plazo provoca el decaimiento automático de la delegación.

SALVAGUARDA CRÍTICA: La delegación no implica cesión del dominio público ni transferencia de jurisdicción federal. Los tramos permanecen bajo titularidad exclusiva del Estado Nacional. La DNV mantiene sus funciones de supervisión y auditoría. Los fondos de peaje de cada tramo no pueden cruzarse con otros corredores ni ser afectados a obras de otra naturaleza (art. 7°).

El decreto tiene la solidez jurídica de una norma de vaciamiento no la hace menos dañina; la

hace más peligrosa, porque vuelve más difícil su impugnación.

Identificamos al menos cinco mecanismos jurídicos a través de los cuales el decreto opera el desmantelamiento de la DNV:

MECANISMO DE VACIAMIENTO	COMO OPERA EN EL DEC. 253/2026	ANTECEDENTE HISTORICO
Transferencia de competencia sin recursos	Las provincias asumen la operación, pero la DNV mantiene su estructura sin financiamiento para esos tramos	Transferencia educativa de 1992: provincias recibieron escuelas sin presupuesto adecuado
Extinción de personal por no renovación	Al cesar la delegación, el Estado 'retoma la gestión' sin obligación de reincorporar agentes contratados en la etapa provincial	Ferrocarriles Argentinos 1991: 90.000 trabajadores despedidos
Precarización vía concesionarios privados	Los concesionarios provinciales no tienen obligación de absorber a trabajadores de planta DNV	SUBE privatizaciones 1990: rebaja salarial del 40% en sectores transferidos
Desmantelamiento silencioso de distritos	Sin tramos que mantener, los distritos DNV pierden razón de ser y son cerrados 'por eficiencia'	Correo Argentino 2001: cierre progresivo de delegaciones interiores
Imposibilidad de reversión real	El art. 9 habilita reversión 'por interés público' pero sin garantía de fondos ni personal para retomar	Privatizaciones sin cláusula de reversión real: agua, gas, telecomunicaciones

La cláusula más peligrosa del decreto es la del artículo 8, párrafo final: 'extinguido el contrato de concesión por cualquier causa, cesara la delegación conferida, y el Estado Nacional retomara la gestión y mantenimiento del tramo correspondiente'. Suena a garantía estatal. En los hechos, es una promesa vacía: el Estado retomará la gestión de tramos que lleven años sin mantenimiento adecuado, con una DNV vaciada de personal técnico y sin partidas presupuestarias asignadas para ello. El artículo 9 agrega que en casos de reasunción por 'interés público' se adoptaran 'medidas para garantizar la continuidad del servicio'. No dice quien las financia ni con que recursos.

3.1 La trampa del convenio

El artículo 2 del decreto establece que las provincias deberán suscribir convenios con la DNV. Esos convenios serán aprobados por la Secretaría de Transporte. Hasta ahí, parece un control razonable. Pero el mecanismo esconde una inversión de poder: la DNV pasa de ser el organismo que decide y ejecuta a ser el organismo que 'evalúa la viabilidad' de propuestas que hacen las provincias. Es un cambio de rol estructural disfrazado de coordinación técnica.

En la Nota DNV del 15 de abril se lee que el organismo '**analizara la viabilidad técnica, económica y ambiental de los proyectos presentados y su adecuación a la Ley 17.520**'. Ese es exactamente el rol de un ente consultor, no de una autoridad de aplicación. **La DNV se convierte en consultor de las provincias sobre rutas que hasta ayer eran suyas.**

3.2 El silencio sobre las personas humanas

La Nota DNV señala una inconsistencia jurídica significativa: el artículo 1 del decreto habilita concesiones '**a favor de personas humanas o jurídicas de derecho privado o entes públicos provinciales**'. Pero la Ley 17.520 no contempla a personas humanas como concesionarias. **La DNV sugiere 'evaluar la reelaboración del mencionado artículo'**.

Esa inconsistencia no es un error de redacción. Es una puerta abierta para que cualquier individuo —con los contactos políticos correctos— acceda a una concesión vial sobre rutas nacionales. No hace falta una empresa, no hace falta capital demostrado, no hace falta historia de ejecución. El decreto, tal como está redactado, habilita que un particular reciba la concesión de un tramo de ruta nacional argentina.

Esto no es paranoico: en la historia de las privatizaciones argentinas, los 'errores' de redacción que amplían el universo de beneficiarios suelen no ser errores. Son funcionales a operaciones de reparto entre operadores con llegada política y sin experiencia técnica real. La cláusula de personas humanas en una ley de concesiones publicas merece una impugnación gremial y jurídica inmediata.

4. CONTEXTO POLÍTICO Y RACIONALIDAD DE LA MEDIDA

El Decreto 253/2026 no surge en el vacío: es la culminación de un proceso de gestación interjurisdiccional iniciado al menos un año antes, en el que múltiples gobernaciones —de distintos signos políticos— solicitaron formalmente al gobierno nacional herramientas para ejecutar obras viales en sus territorios. La Secretaría de Interior de la Jefatura de Gabinete fue el primer canal de recepción de esas demandas provinciales, tal como documenta la Nota NO-2026-38035816-APN-DNV#MEC de la DNV.

Desde la perspectiva del Gobierno Nacional, la medida responde a una racionalidad múltiple:

Fiscal: Descomprime la demanda de inversión vial sobre el presupuesto nacional, trasladando el financiamiento al mercado privado vía peaje, sin comprometer fondos del Tesoro.

Política: Fortalece los lazos con los gobiernos provinciales al otorgarles capacidad real de ejecución sobre rutas de alto impacto territorial, sin ceder el control federal. Es, en los hechos, un mecanismo de construcción de consenso federalista.

Técnica: Permite que organismos viales provinciales con mayor conocimiento del territorio y urgencias locales asuman la gestión de corredores secundarios, mientras la DNV concentra recursos en la Red Federal de Concesiones de alta complejidad.

Para las provincias, la delegación representa una oportunidad de transformar una demanda histórica en capacidad concreta de gestión. Sin embargo, también implica asumir obligaciones sustanciales: indemnidad al Estado Nacional, cumplimiento de la Ley 17.520, principios de publicidad y concurrencia, y la responsabilidad de articular con la DNV antes de licitar.

DATO POLÍTICO CLAVE: Las nueve provincias incluidas en el decreto representan una diversidad político-partidaria significativa (gobiernos de Unión por la Patria, Juntos por el Cambio, La Libertad Avanza y partidos provinciales). La iniciativa se presenta explícitamente como un instrumento federal no partidario, lo que aumenta su legitimidad política pero también su complejidad de implementación.

5. EL MAPA DEL VACIAMIENTO: QUE SE PIERDE, DONDE Y QUIEN LO PAGA

Para entender el alcance del decreto no alcanza con leer sus artículos. Hay que mirar los datos concretos: los tramos, los kilómetros, los volúmenes de tránsito y, sobre todo, los puestos de trabajo que quedan en el aire cuando el Estado cede su rol operador.

PROVINCIA	TRAMOS DE RUTAS PASIBLES DE TRANSFERENCIA	KM NO CONCESIONADOS	TMDA CLAVE	VIABILIDAD CONCESIONAL	PUESTOS DNV EN RIESGO	EXPOSICION LABORAL
Corrientes	RN 118, 119, 120, 121, 122, 123, 127	~800 km	580–2.792	Media-Alta (corredores hacia Brasil)	~45 agentes permanentes	Alta: distritos vaciados
Santa Fe	RN 33, 34, 95, 98, 178	~900 km	795–8.692	Alta (corredores agroindustriales)	~120 agentes	Muy Alta: tramos concesionados absorben mano de obra privada
Córdoba	RN 7, 8, 19, 35, 38, 60, 148, 158	~1.100 km	1.514–49.000	Muy Alta (núcleo del país)	~200 agentes	Muy Alta: mayor volumen de red
San Luis	RN 20, 79, 146, 147	~650 km	427–9.450	Media (corredor trasandino)	~60 agentes	Alta: organismos provinciales con personal escaso
Mendoza	RN 40, 143, 144, 145, 146, 149	~1.200 km	100–1.875	Media-Baja (rutas de montaña)	~80 agentes	Alta: tramos de montaña sin alternativa laboral
Río Negro	RN 22, 151, 250, 251, A025	~900 km	620–62.600	Alta (corredor del norte patagónico)	~90 agentes	Muy Alta: corredor activo de alta densidad
Neuquén	RN 40, 231, 234, 237, 242	~850 km	542–15.000	Media-Alta (recursos energéticos)	~75 agentes	Alta: zona energética con presión privatizadora
San Juan	RN 20, 40, 141, 149, 150, A014	~700 km	50–45.912	Media (corredor internacional)	~65 agentes	Alta: accesos urbanos de alta rotación
Santa Cruz	RN 3, 40, 281, 288, 293	~2.000 km	50–5.850	Baja-Media (baja densidad poblacional)	~50 agentes	Media-Alta: distancia geográfica como factor agravante

Las cifras de puestos en riesgo no son estimaciones arbitrarias. Se calculan sobre la base de la dotación histórica de los distritos regionales de la DNV en cada provincia y el porcentaje de función que representan los tramos delegados sobre el total de la red bajo administración directa del organismo.

ALERTA LABORAL: El decreto NO establece ninguna cláusula de protección laboral para los trabajadores de la DNV afectados por la delegación. No hay convenio de absorción con los futuros concesionarios provinciales. No hay garantía de continuidad de planta. No hay compromisos de reconversión ni de reubicación. El artículo 8 solo habla de 'toma de posesión por la concesionaria'. De los trabajadores que hoy mantienen esas rutas, silencio absoluto.

5.1 Corrientes — Conectividad Regional con Bajo Tránsito

Los tramos transferidos en Corrientes comprenden rutas secundarias y transversales (RN 118, 119, 120, 121, 122, 123 y 127) que complementan los ejes concesionados de la RN 12 y 14 dentro de la Red Federal. Los TMDA relevados oscilan entre 580 (RN 118 - tramo Saladas-RP 5) y 2.792 (RN 123 - tramo Mercedes). El dato más destacable es la RN 121 con 2.520 vehículos/día, en el corredor hacia el Puente Internacional de la Integración con Brasil, que ofrece la mayor viabilidad concesional del lote correntino. En contraste, la RN 122 (682 veh/día) y la RN 120 (884 veh/día) presentan tránsito insuficiente para sustentar un peaje rentable sin subsidio cruzado. La provincia deberá evaluar modelos de concesión por corredor agrupado o con aportes provinciales para garantizar el equilibrio económico-financiero exigido por el decreto.

5.2 Santa Fe — Alta viabilidad en Corredores Agroindustriales

Santa Fe presenta el perfil más atractivo desde la óptica inversora. Los tramos de las RN 33, 34 (sectores no concesionados), 95 y 178 registran TMDA que alcanzan los 8.692 vehículos/día en el entorno de Rafaela. El corredor RN 34 es una arteria de primer orden para el transporte de granos y productos regionales del norte santafecino. La RN 178 registra tramos con 1.960 a 5.106 veh/día, con núcleos urbanos que garantizan demanda sostenida. La fragmentación entre la Red Federal de Concesiones vigente (corredor Centro-Norte y Portuario Norte por RN 9 y 33) y los tramos delegados requerirá coordinación estricta para evitar discontinuidades tarifarias que desvíen tráfico hacia corredores provinciales no regulados.

5.3 Córdoba — Mayor potencial, Mayor Complejidad

Córdoba lidera en potencial de inversión. Con TMDA de hasta 49.000 vehículos/día en el tramo de acceso a la capital (RN 20), y valores superiores a 30.000 en el entorno metropolitano, los tramos delegados en Córdoba representan el paquete de mayor atractivo financiero del decreto. Las RN 7, 8, 19, 35, 36, 38, 60, 148 y 158 configuran una red densa que conecta el interior productivo con los grandes centros urbanos. Sin embargo, la superposición con los corredores ya licitados —Puntano (RN 8, 36), Mediterráneo (RN 7, 35), Centro (RN 9, 19, 34)— exige una delimitación milimétrica de cada tramo para no generar conflictos concesionales o duplicaciones de cobro. La Nota DNV subraya expresamente este riesgo.

5.4 San Luis — Corredores Estratégicos, pero de tránsito moderado

San Luis recibe tramos de las RN 20, 79, 146 y 147, que configuran el corredor norte-sur provincial y el acceso trasandino secundario. El TMDA varía entre 427 (RN 20 - tramo Quines-Cañarieta) y 9.450 (RN 146 - acceso a la capital). La viabilidad concesional de los tramos de alta densidad urbana es clara; los tramos rurales de la RN 20 (menos de 1.500 veh/día) requieren estructuras financieras creativas, posiblemente con garantías de tránsito mínimo o avales provinciales. El corredor hacia San Juan y Chile por RN 20 tiene valor estratégico para el comercio exterior que puede justificar una mayor inversión estatal de apalancamiento.

5.5 Mendoza — Riesgo Técnico en Rutas de Montaña

La situación de Mendoza es la más compleja del decreto. Los tramos delegados incluyen sectores de la RN 40 (cordillerana), RN 143, 144, 145 y 146, con características de montaña y TMDA que en varios sectores no alcanzan los 500 vehículos/día. La RN 145 hacia el Paso Pehuenche registra apenas 196 veh/día; la RN 146 hacia Chile, 480. En contraste, el corredor sur de la RN 40 hacia el Valle de Uco (TMDA de 11.100 a 86.284 vehículos/día en el acceso a Mendoza capital) es de alta viabilidad. La provincia enfrenta el desafío de diseñar una estrategia concesional diferenciada: rentable para los tramos densamente transitados y sustentable para los corredores de integración regional de bajo volumen, pero alto impacto socioeconómico.

6.6 Río Negro — Corredor Norte Patagónico de gran atractivo

Río Negro presenta uno de los perfiles más interesantes del sur argentino. La RN 22 registra TMDA de hasta 62.600 vehículos/día en el cruce con la provincia de Neuquén (conurbano Cipolletti-Neuquén), uno de los registros más altos del país. Los tramos de la RN 250, 251 y A025 tienen valores más moderados (620-5.250 veh/día). La RN 151 presenta el atractivo del corredor Neuquén-La Pampa con tránsito sostenido (22.000 veh/día en la salida de Cipolletti). La provincia deberá articular con Neuquén, dado que varios de estos corredores son interesantes para licitaciones binacionales o binacionales de facto, y con los concesionarios de la Red Federal que operan en tramos adyacentes. No obstante, el financiamiento y la garantía serán altísimos, debido al mal estado de ambos corredores.

5.7 Neuquén — Recursos energéticos como motor de viabilidad

Neuquén concentra sus tramos delegados en la RN 40 (cordillerana y de Vaca Muerta), la RN 237 (eje turístico-energético), la RN 231, 234 y 242. El TMDA presenta una distribución bimodal: tramos de montaña y cordilleranos con 335-2.500 veh/día, y el corredor Neuquén-Aroyito por RN 237 con 2.500 veh/día y la RN 22 salida hacia Mendoza con 3.120-8.600 veh/día. El factor diferencial de Neuquén es el tráfico pesado asociado al desarrollo de Vaca Muerta, que eleva la ponderación técnica del TMDA efectivo más allá del número bruto de vehículos. La implementación requiere coordinación expresa con el Ministerio de Energía.

5.8 San Juan — Accesibilidad Internacional y Turismo

San Juan recibiría tramos de la RN 40 (cordillerana), RN 20, 141, 149, 150 y la autovía A014. El corredor de mayor densidad es la A014 (acceso a la ciudad de San Juan), con TMDA de 30.800 a 45.912 vehículos/día, de alta viabilidad concesional. La RN 20 en el acceso a la capital registra hasta 14.346 veh/día. Sin embargo, la RN 149 y 150 (corredores hacia la cordillera y Paso Agua Negra) tienen TMDA de apenas 50-640 veh/día, por lo que su concesión requiere modelos de financiamiento mixto. San Juan debería priorizar los accesos urbanos y diferir los corredores de montaña para una segunda etapa, maximizando la viabilidad del primer paquete.

5.9 Santa Cruz — El desafío de la Patagonia austral

Santa Cruz es el caso más desafiante del decreto. Con 2.000 km de rutas nacionales pasibles de ser delegadas y TMDA que oscilan entre 50 y 5.850 vehículos/día, la viabilidad de un modelo de concesión por peaje puro es muy limitada. El tramo más denso es la RN 2V03 (acceso a Río Gallegos, 5.850 veh/día), seguido por los accesos a Caleta Olivia (3.929 veh/día). La RN 40 y la RN 288 hacia el interior presentan densidades de 50-260 veh/día, absolutamente insuficientes para sustentar peajes rentables. El modelo para Santa Cruz deberá contemplar necesariamente esquemas de disponibilidad (pago por calidad de servicio independiente del tráfico), subsidios por acceso universal o concesiones de integración con corredores turísticos de mayor densidad estacional. La provincia deberá innovar en el modelo contractual para hacer uso efectivo de la delegación. **Quien financiara?? El estado con garantía soberana de financiamiento multilateral.**

5.10. El caso Córdoba: el sacrificio del corazón vial del país

Córdoba los tramos posibles a transferir incluyen sectores de la RN 19, 35, 36, 38, 60, 148 y 158, con volúmenes de tránsito que van desde los 1.514 vehículos diarios en tramos de bajo tránsito hasta los 49.000 en el acceso metropolitano a la capital provincial. El distrito de Córdoba es uno de los tres más grandes de la DNV en términos de dotación y capacidad técnica instalada.

Entendemos que no existiría una superposición con los corredores ya licitados en la Red Federal de Concesiones (Puntano por RN 8 y 36; Mediterráneo por RN 7 y 35; Centro por RN 9, 19 y 34) sino se configura una situación en la que el mismo kilómetro podría quedar en tierra de nadie: ni bajo la concesión federal ni bajo la provincial, o peor, sujeto a doble concesión con doble cobro de peaje. La Nota DNV lo menciona como '**riesgo de compatibilidad**' con un eufemismo técnico. Para los trabajadores es más concreto: menos función para el distrito, menos justificación presupuestaria, más presión para reducir dotación.

5.11. Santa Cruz: el abandono de la Patagonia profunda

Santa Cruz recibe la delegación de 2.000 kilómetros de red nacional con TMDA que en la RN 40 y la RN 288 interior no supera los 260 vehículos diarios. **Ninguna empresa privada va a concesionar esas rutas bajo un modelo de peaje puro. Es económicamente inviable.** La lógica del mercado no llega donde la lógica del Estado si debe llegar.

Cuando el concesionario no aparezca —y no va a aparecer— la provincia devolverá la delegación o simplemente no la ejercerá. El decreto entonces 'decaerá' respecto de esos tramos. Pero la DNV, vaciada de presupuesto para mantenerlos durante el proceso, no tendrá ni recursos ni personal para retomar la gestión. La Patagonia profunda quedará con rutas sin mantener, trabajadores desplazados y ninguna concesionaria interesada.

ANTECEDENTE DIRECTO: En 1994, tras la transferencia de ramales ferroviarios a las provincias patagónicas, Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego recibieron líneas que nunca pudieron sostener. Chubut cerro el ramal Comodoro-Sarmiento en 1994. Santa Cruz nunca pudo licitar el ramal Río Turbio con rentabilidad. El resultado: aislamiento logístico de decenas de localidades durante una década. El Decreto 253/2026 replica ese patrón, esta vez con asfalto.

5.12. La RN 40: el desmembramiento del corredor simbólico

La Ruta Nacional 40 es el eje vertebral de la Argentina andina. Corre de norte a sur a lo largo de toda la cordillera, atravesando once provincias, y representa no solo una vía de comunicación sino un patrimonio cultural, turístico y estratégico del país. El Decreto 253/2026 fragmenta la RN 40 en al menos cuatro jurisdicciones provinciales distintas: Mendoza (TMDA de 100 a 1.875 veh/día en los tramos sur), San Juan (50 a 810 veh/día en los cordilleranos), Neuquén (330 a 4.900 veh/día) y Santa Cruz (50 a 1.900 veh/día).

Cada provincia podrá establecer su propio régimen de peaje, sus propias normas técnicas, sus propios estándares de mantenimiento. **El resultado previsible: la RN 40 dejara de ser una ruta nacional unificada para convertirse en un patchwork de concesiones incompatibles, con tarifas heterogéneas, brechas de cobertura en los tramos de baja rentabilidad y ausencia de un criterio nacional de planificación.**

6. ARTICULACIÓN CON LA RED FEDERAL DE CONCESIONES

Uno de los aspectos más sensibles del Decreto 253/2026 es su coexistencia con la Red Federal de Concesiones (RFC) que la DNV tiene en proceso de licitación o ejecución. La RFC comprende 16 corredores con más de 9.000 km de rutas nacionales y autopistas. La Nota DNV advierte explícitamente que los tramos delegados no deben comprometer la viabilidad de los proyectos de infraestructura a cargo del organismo, ni la integridad del sistema vial nacional.

El análisis de los datos del Excel identifica superposiciones potenciales en los siguientes corredores:

- **Corriente Oriental (RN 12, 14):** Los tramos delegados a Corrientes son rutas transversales que alimentan los ejes principales de la RFC. La coordinación es manejable.
- **Corredor Centro-Norte (RN 34) y Portuario Norte (RN 9, 33):** En Santa Fe, la delimitación entre los tramos concesionados de la RFC y los tramos delegados a la provincia requiere extrema precisión técnica para evitar superposición de peajes.
- **Puntano (RN 8, 36) y Mediterráneo (RN 7, 35) en Córdoba:** Alto riesgo de superposición. La DNV deberá producir, para cada tramo cordobés, un mapa de compatibilidad con los pliegos vigentes de la RFC antes de aprobar los convenios.

El artículo 7° del decreto prohíbe expresamente que los tramos delegados sean licitados conjuntamente en un mismo corredor vial con rutas de otras jurisdicciones, y que los fondos de peaje sean desviados a otras obras. Estas restricciones son herramientas clave para evitar arbitrajes perversos entre sistemas concesionales.

7. EL CONTEXTO POLITICO: ESTO NO EMPEZO EL 17 DE ABRIL

El Decreto 253/2026 no surge de la nada. Es la tercera pata de un tridente de desmantelamiento que el gobierno de La Libertad Avanza viene ejecutando sobre la infraestructura vial pública desde que asumió:

PRIMERO — Red Federal de Concesiones (RFC): Licitación de 16 corredores con más de 9.000 km de rutas nacionales y autopistas, transferida a operadores privados con contratos de hasta 30 años. La RFC ya vacía de función operativa a la DNV en los principales ejes del país.

SEGUNDO— Ajuste presupuestario de la DNV: Desde 2024, el presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad sufrió recortes sistemáticos. Contratos de personal no renovados, equipamiento sin reposición, obras paralizadas por falta de partidas. El organismo llega al Decreto 253 ya debilitado estructuralmente. Se adjunta nuestro Informe de Situación de Abril de 2026, donde se observa la agonía presupuestaria.

TERCERO— Decreto 253/2026: Delegación provincial de los tramos que quedaban fuera de la RFC. Con esto, prácticamente toda la red nacional de alta y media densidad de tránsito queda bajo alguna forma de concesión privada o delegación provincial. La DNV queda con los tramos de menor rentabilidad, mayor costo de mantenimiento y menor visibilidad política: rutas de la Patagonia profunda, de la puna, de las zonas de frontera.

EL RESULTADO FINAL DEL TRIDENTE

Una DNV vaciada de función operativa en los ejes rentables del país, sin presupuesto para los ejes marginales que le quedan, y con un personal que pierde masa crítica año a año. El organismo no será suprimido por decreto: será extinguido por inanición. Cuando el próximo gobierno —de cualquier signo— intente reconstruir la capacidad estatal en materia vial, no encontrará ni los recursos ni los cuadros técnicos ni la institucionalidad para hacerlo. Ese es el costo político real de este proceso.

7.1 El cinismo del Federalismo como argumento

El decreto invoca el federalismo como justificación central. Los considerandos citan el artículo 128 de la Constitución Nacional, el principio de 'sano federalismo', la 'mayor descentralización de funciones operativas'. Es un argumento deshonesto.

El federalismo real implica transferir junto con las competencias los recursos, el personal y la capacidad técnica necesarios para ejercerlas. El federalismo del Decreto 253 transfiere las funciones y retiene el control nominal, pero no asigna partidas presupuestarias para que las provincias puedan ejercer esas funciones si el mercado no aparece. Es el federalismo de la responsabilidad sin los recursos: las provincias se convierten en responsables del mantenimiento de rutas nacionales sin recibir fondos coparticipables adicionales para ese fin.

Que nueve provincias de diverso signo político hayan solicitado esta delegación no es evidencia de que la medida sea buena. Es evidencia de que los gobiernos provinciales, en un contexto de ajuste fiscal nacional feroz, están dispuestos a aceptar cualquier instrumento que les permita mostrar gestión ante sus electorados, aunque ese instrumento sea un cascarrón vacío sin financiamiento real.

Las mismas provincias que hoy piden la delegación no tienen los organismos viables para ejercerla adecuadamente, ni capacidad técnica, ni gobernanza institucional. La Nota DNV reconoce que las solicitudes provinciales 'no detallan los tramos a los que se refieren'. Es decir: pidieron la delegación sin saber exactamente que estaban pidiendo. Eso no es federalismo maduro: es desesperación fiscal disfrazada de autonomía.

8. EL IMPACTO SOBRE LOS TRABAJADORES: LO QUE LOS ARTICULOS NO DICEN

El decreto tiene 13 artículos. **Ninguno menciona a los trabajadores. Ninguno habla de convenios colectivos. Ninguno establece cláusulas de estabilidad laboral. Ninguno define que ocurre con los agentes de la DNV que hoy realizan tareas de mantenimiento, supervisión técnica, control de calidad, inspección de obras y administración en los tramos que se transfieren.**

Esa ausencia no es un olvido. Es una decisión política.

Dimensión	Contenido del Decreto	Omisión Crítica (La Decisión Política)
Personal y Agentes	Silencio total en los 13 artículos.	No define el traspaso de la dotación técnica ni administrativa a la nueva gestión.
Derechos Laborales	Sin mención a convenios colectivos.	Deja en el aire la antigüedad, el escalafón y los beneficios adquiridos por los trabajadores.
Seguridad Jurídica	Ausencia de cláusulas de estabilidad.	Facilita posibles despidos, reubicaciones forzosas o precarización del vínculo laboral.
Continuidad Técnica	No menciona tareas de mantenimiento o inspección.	Ignora el destino del personal que garantiza la calidad y seguridad de las obras en los tramos transferidos.
Marco Normativo	Enfoque estrictamente administrativo/patrimonial.	Prioriza la transferencia del "activo" (la ruta) ignorando el "capital humano" (el trabajador).

DENUNCIAMOS: El gobierno nacional ejecuto una transferencia de competencias de alcance nacional sobre la infraestructura vial sin consultar a los sindicatos representativos del sector, sin emitir una sola cláusula de protección laboral, y sin garantizar la continuidad de los puestos de trabajo de los agentes de la DNV directamente afectados. Esto viola el principio de negociación colectiva, los compromisos internacionales del Estado argentino en materia de relaciones laborales, y la doctrina del empleo público protegido establecida por la propia Constitución Nacional.

8.1 La lógica del Vaciamiento por Goteo

Los despidos en bloque generan reacción sindical y política. El vaciamiento por goteo, no. La lógica del decreto funciona de la siguiente manera:

Paso 1: Se transfieren los tramos a las provincias. El personal de la DNV que cubría esos tramos queda 'sin función asignada' en esos sectores.

Paso 2: La DNV, bajo presión de 'optimización de recursos', reasigna a ese personal o directamente no renueva sus contratos a fin de año.

Paso 3: El concesionario provincial contrata su propio personal —con convenio colectivo distinto, salarios menores y menor estabilidad— para realizar las mismas tareas.

Paso 4: Cuando la concesión vence o cae, el Estado 'retoma la gestión' pero ya no tiene ni el personal ni la infraestructura institucional para hacerlo.

Cada paso es jurídicamente impecable. El resultado es la destrucción del empleo público vial de calidad.

Estructura de la Lógica de Vaciamiento por Goteo

Etapa	Acción del Estado	Impacto en el Trabajador	Resultado Institucional
1. Descentralización	Transferencia de tramos.	Incertidumbre y falta de tareas.	Fragmentación del control nacional.
2. Desvinculación	"Optimización" de recursos.	Pérdida de estabilidad y empleo.	Invisibilización del despido (no es masivo).
3. Sustitución	Concesión a terceros.	Precarización (menor salario/convenio).	Externalización del costo laboral.
4. Vaciamiento	Intento de re-estatización.	Ausencia de cuadros técnicos.	Inoperancia por falta de infraestructura.

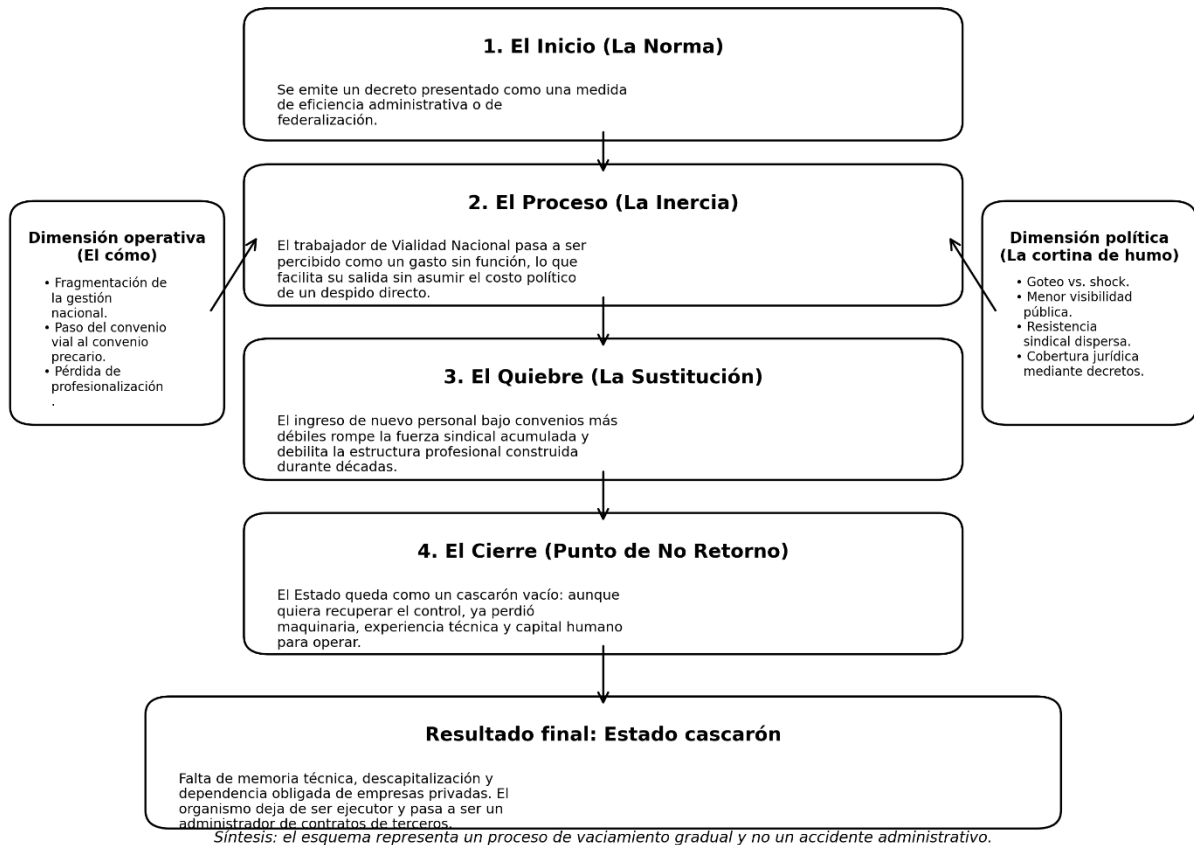
El Ciclo del "Goteo"

- 1. El Inicio (La Norma):** Se emite un decreto que parece una simple medida de eficiencia administrativa (federalización).
- 2. El Proceso (La Inercia):** El trabajador de Vialidad Nacional se vuelve un "gasto" sin función, facilitando su salida sin el costo político de un despido directo.
- 3. El Quiebre (La Sustitución):** El nuevo personal bajo convenios más débiles rompe la fuerza sindical acumulada durante décadas.
- 4. El Cierre (El Punto de No Retorno):** Al final del ciclo, el Estado es un "cascarón vacío". Aunque quiera recuperar el control, ha perdido la **maquinaria**, la **experiencia técnica** y el **capital humano** necesarios para operar.

Este modelo es "jurídicamente impecable" porque no viola la ley en sus partes, pero cumple un

objetivo político de fondo: convertir un servicio público de carrera en una operación tercerizada y precaria.

Diagrama de flujo - "El Ciclo del Goteo"



8.2 El problema específico de los Trabajadores de los Distritos

La DNV tiene distritos regionales en todo el país. Son los núcleos operativos del organismo: allí donde se planifican los trabajos, se controla la calidad de las obras, se gestiona el equipamiento vial y se da respuesta a las emergencias. Los distritos en las nueve provincias afectadas por el decreto son exactamente los que perderían función operativa primaria si se concretaran todas las delegaciones previstas.

Un distrito que pierde los tramos que mantiene no desaparece de un día para el otro. Pero deja de tener el volumen de trabajo que justifica su dotación. El camino previsible: reducción de partidas, no renovación de personal temporario, pasajes a disponibilidad, cierre parcial de instalaciones. En dos o tres años, el distrito es una sombra de lo que era. Es un edificio vacío con un letrado de la DNV.

9. LA VIABILIDAD FINANCIERA QUE EL GOBIERNO NO CUENTA

El discurso oficial presenta el decreto como una solución al problema del financiamiento de la infraestructura vial: si el Estado no tiene recursos, que lo haga el sector privado vía peaje. Es un argumento que suena razonable hasta que se mira la evidencia técnica.

Los datos de TMDA relevados para los tramos transferidos cuentan otra historia:

TRAMO REPRESENTATIVO	TMDA	VIABILIDAD PEAJE PURO	CONCLUSION
RN 40 (Mendoza sur - Paso Pehuenche)	196 veh/día	NULA	Nunca llegara un concesionario privado
RN 149/153 (Mendoza-San Juan cordillerana)	30-122 veh/día	NULA	Ruta de montaña sin demanda comercial
RN 288 interior (Santa Cruz)	50 veh/día	NULA	Inviabile por definición
RN 40 (Santa Cruz sur)	110-260 veh/día	NULA	Requeriría subsidio estatal permanente
RN 123 (Corrientes interior)	640-920 veh/día	MUY BAJA	Peaje de subsistencia, no de inversión
RN 20 (San Luis interior)	427 veh/día	BAJA	Viable solo con subsidio cruzado provincial
RN 34 (Santa Fe norte)	2.850 veh/día	MEDIA	Viable con plazo largo (25-30 años)
RN 22 (Rio Negro - Cipolletti)	62.600 veh/día	ALTA	Único tramo atractivo para inversión privada pura
A014 (San Juan acceso capital)	45.912 veh/día	ALTA	Rentable, pero ya está en zona urbana concesionable

La conclusión es matemática: el 60% de los tramos incluidos en el decreto tienen TMDA insuficiente para sustentar un modelo de concesión por peaje económicamente viable sin algún tipo de subsidio estatal. En esos tramos, el privado no va a aparecer. La provincia va a solicitar el decaimiento de la delegación o simplemente no va a convocar licitación dentro del plazo del año que establece el artículo 8.

Y cuando eso ocurra, el Estado Nacional tendrá que retomar esas rutas. Pero las retomará con una DNV que ya habrá perdido el personal, el equipamiento y la memoria institucional para hacerlo. El resultado será una red vial de segunda categoría que nadie quiere, pero tampoco nadie puede mantener. Ese es el destino de las rutas que no son negocio para nadie: el abandono administrado.

10. EL COSTO DE LOS USUARIOS, LA VARIABLE DE AJUSTE DEL SISTEMA

“El Decreto 253/26 convierte al usuario vial en la variable de ajuste del sistema. No dice cuánto se va a cobrar, pero sí habilita el mecanismo para que el financiamiento de rutas nacionales pase a descansar crecientemente sobre peajes definidos en concesiones provinciales. En otras palabras: **el Estado nacional conserva la titularidad de la ruta, pero el costo operativo puede terminar pagándolo el ciudadano cada vez que pasa por la cabina de peaje.**”

Esto no solo amenaza con encarecer la circulación, sino también con fragmentar el mapa tarifario argentino. Un mismo país, una misma red nacional, pero con criterios económicos distintos según la provincia. Y cuando cada tramo tiene que sostenerse con sus propios fondos, el riesgo es evidente: si no alcanza la ecuación financiera, la salida más rápida suele ser subir el peaje.

Por eso el debate no es solamente administrativo o federal. Es un debate sobre el bolsillo de los usuarios, sobre el costo logístico, sobre el precio final de los bienes y sobre la equidad territorial. Porque cada aumento en el costo de circular no termina en la ruta: termina impactando en el transporte, en la producción y en el consumidor.”

“El Decreto 253/26 no define todavía el precio del peaje, pero sí define algo más importante: quién queda primero en la fila para pagar la cuenta.”

Efectos Decreto 253/26	Impacto en el bolsillo del usuario	Lectura política
Habilita concesiones por peaje sobre rutas nacionales delegadas a provincias.	El usuario puede empezar a pagar más para circular por rutas que antes dependían directamente de la órbita nacional.	Se traslada al ciudadano el costo de sostener la infraestructura.
Exige definir condiciones económicas de la concesión, incluyendo peaje máximo proyectado.	Se abre la puerta a nuevos peajes o a peajes más altos.	El decreto prepara el terreno para que la tarifa sea la herramienta central de financiamiento.
Cada tramo debe sostenerse con sus propios fondos, sin poder financiar otros corredores.	Si la cuenta no cierra, la presión recae sobre el valor del peaje que paga el usuario.	El usuario queda como variable de ajuste de la ecuación económica.
Los tramos no pueden licitarse con otros de distinta jurisdicción.	Puede haber distintos costos para circular según la provincia.	Se fragmenta la red nacional y se rompe la lógica de uniformidad para el usuario.
Los convenios pueden extenderse hasta 30 años.	El usuario puede quedar atado durante décadas a un esquema tarifario oneroso.	Se consolida un costo estructural de largo plazo sobre la movilidad.
El aumento del peaje impacta también en transporte de cargas y logística.	Lo que paga el camión termina trasladándose al precio de alimentos, insumos y bienes de consumo.	No paga solo el automovilista: termina pagando toda la sociedad.
La Nación conserva la titularidad de la ruta, pero delega la gestión concesionada.	El usuario paga más, pero sin que eso implique necesariamente una garantía automática de mejor servicio.	El Estado conserva la ruta, pero corre el costo hacia el ciudadano.

11. LO QUE EXIGIMOS: POSICION FEPEVINA

Frente a este proceso de vaciamiento encubierto, FEPEVINA, exige lo siguiente:

EXIGENCIA 1: MESA DE NEGOCIACION OBLIGATORIA

Antes de la firma de cualquier convenio DNV-Provincia en el marco del Decreto 253/2026, el Ministerio de Economía debe convocar a una mesa de negociación con los sindicatos representativos del sector para acordar cláusulas de protección laboral, garantías de estabilidad y mecanismos de reconversión para el personal afectado.

EXIGENCIA 2: CLAUSULAS DE ABSORCION LABORAL

Los pliegos licitatorios que elaboren las provincias en el marco de la delegación deben incluir obligatoriamente cláusulas de preferencia de contratación para los trabajadores de planta de la DNV actualmente asignados a los tramos transferidos, con equivalencia de categoría y salario.

EXIGENCIA 3: PRESUPUESTO DE CONTINGENCIA PARA TRAMOS NO CONCESIONABLES

El Poder Ejecutivo debe garantizar partidas presupuestarias específicas para el mantenimiento de los tramos con TMDA inferior a 1.000 vehículos diarios que, previsiblemente, no serán concesionados por ninguna operadora privada. Esos tramos deben

permanecer bajo administración directa de la DNV con dotación intacta.

EXIGENCIA 4: AUDITORIA GREMIAL DE LOS CONVENIOS

Los convenios DNV-Provincia deben ser sometidos a auditoría gremial antes de su aprobación por la Secretaría de Transporte. Los sindicatos deben tener acceso completo a los planes de obras, cronogramas de ejecución y condiciones económicas de cada concesión proyectada.

EXIGENCIA 5: IMPUGNACION DE LA CLAUSULA DE PERSONAS HUMANAS

Iniciar de inmediato las acciones jurídicas necesarias para corregir la inconsistencia del artículo 1 del decreto respecto de la habilitación de personas humanas como concesionarias, en contradicción con la Ley 17.520. Esta cláusula abre la puerta a la concentración de concesiones en operadores sin capacidad técnica ni capital real.

EXIGENCIA 6: PLAN DE PRESERVACION INSTITUCIONAL DE LA DNV

El gobierno nacional debe presentar públicamente un plan de preservación de la capacidad institucional de la DNV que garantice su dotación mínima, su presupuesto operativo y su rol de autoridad técnica real —no de mero consultor— frente a los concesionarios provinciales. La DNV no puede ser vaciada de función hasta que no quede nada que privatizar.

12. CONCLUSION: LA HISTORIA QUE YA CONOCEMOS

Los trabajadores viales de Argentina tenemos una memoria institucional que el mercado no tiene y que los técnicos del Ministerio de Economía parecen haber olvidado o prefieren ignorar. Sabemos cómo termina esta historia porque ya la vivimos.

La privatización de los años noventa no fue un fracaso técnico. Fue un éxito político para quienes la diseñaron. El capital privado capturó las rutas rentables. El Estado quedó con las perdedoras. Los trabajadores pusieron el costo. Y cuando el modelo colapsó —como colapso en 2001—, el Estado tuvo que reconstruir la capacidad técnica que había desmantelado, con el costo multiplicado y sin los cuadros que había perdido.

El Decreto 253/2026 no es la privatización de los noventa. Es más sofisticado. Usa el lenguaje del federalismo, de la eficiencia, de la descentralización. Pero el resultado estructural es el mismo: la destrucción gradual de la capacidad estatal en materia vial y la transferencia de los activos rentables al sector privado, mientras el Estado retiene las rutas que nadie quiere.

EL DIAGNÓSTICO FEPEVINA

No nos oponemos a que las rutas estén bien mantenidas.
Nos oponemos a que 'bien mantenidas' sea sinónimo de 'sin Estado'.
Nos oponemos a que 'federalismo' sea sinónimo de 'sin recursos'.
Nos oponemos a que 'eficiencia' sea sinónimo de 'sin trabajadores'.

La infraestructura vial argentina es un bien público que no puede ser administrado exclusivamente por la lógica de la rentabilidad privada. Donde el privado no llega porque no es negocio, llega el Estado.

Esa es la razón de ser de la Dirección Nacional de Vialidad. Ese es el mandato que el Decreto 253/2026 está desmantelando, artículo por artículo, tramo por tramo, trabajador por trabajador.

Buenos Aires, 17 de abril de 2026

Documento elaborado sobre la base del Decreto 253/2026 (BO 17/04/2026), la Nota DNV NO-2026-38035816-APN-DNV#MEC del 15/04/2026