



Análisis sintético sobre el Decreto 253/26

Síntesis ejecutiva para difusión, debate y uso institucional

El Decreto 253/26 no elimina formalmente a Vialidad Nacional, pero sí la vacía por dentro: le quita funciones, debilita su estructura técnica, expone a sus trabajadores y abre un modelo cada vez más apoyado en peajes y concesiones.

El Decreto 253/2026 no es una medida administrativa aislada ni una simple descentralización, sino una pieza central de un proceso de vaciamiento de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Delega en nueve provincias la facultad de otorgar concesiones por peaje sobre tramos de rutas nacionales, manteniendo formalmente la titularidad federal, pero desplazando en los hechos la función operativa, técnica y estratégica que históricamente tuvo Vialidad Nacional.

El Decreto 253/2026, desarma la capacidad operativa del organismo vial nacional, porque deja de ser ejecutora y rectora de la política vial para convertirse, gradualmente, en una estructura reducida a supervisar, auditar o evaluar decisiones ajenas.

El gobierno utiliza el lenguaje del federalismo para justificar una transferencia de responsabilidades sin los recursos necesarios. Delega funciones, pero no garantiza el presupuesto suficiente, no preserva capacidad técnica provincial equivalente y tampoco asegura un esquema realista para sostener rutas que no resultan atractivas para el mercado. No estamos ante un federalismo de fortalecimiento institucional, sino ante un federalismo de descarga fiscal.

El impacto laboral que tiene el decreto, porque no contiene cláusulas de protección para los trabajadores de la DNV. No prevé estabilidad, ni absorción por parte de futuros concesionarios, mecanismos de reconversión, garantías de continuidad ni resguardo de los distritos afectados. Existe un silencio como una decisión política deliberada: primero se transfieren tramos, después el personal pierde función directa, luego llegan la reasignación, la no renovación o el vaciamiento progresivo, y finalmente el reemplazo por estructuras privadas más precarias.

Es un proceso de "vaciamiento por goteo". No se destruye de un día para otro la DNV: se la debilita paulatinamente. Los distritos regionales pierden funciones, se reduce la justificación presupuestaria, cae la masa crítica de personal y, en pocos años, lo que queda es un cascarón administrativo sin capacidad real de respuesta frente a emergencias, mantenimiento, control de calidad o planificación técnica. En esa lógica, el cierre formal no hace falta: el organismo se extingue por inanición.

Finalmente, el modelo no tiene viabilidad financiera. Sabemos perfectamente que una parte de los tramos incluidos en el decreto tiene niveles de tránsito demasiado bajos para sostener concesiones por peaje sin subsidios, garantías públicas o esquemas especiales. En otras palabras, el mercado puede interesarse por los corredores más rentables, pero no por las rutas estratégicas de bajo tránsito, donde la presencia del Estado sigue siendo indispensable por razones de integración territorial, conectividad y soberanía.

¿Cuál es el Riesgo?

- La DNV pierde capacidad operativa real y queda reducida a un papel residual de supervisión.
- No hay cláusulas de estabilidad, absorción ni reconversión para los trabajadores afectados.
- Las provincias reciben funciones sin una garantía equivalente de recursos, estructura y financiamiento.
- Muchos tramos no serían viables con peaje puro, lo que amenaza con abandono o mayor subsidio público.
- El costo se trasladará a los usuarios, que además de todos los impuestos al transporte que pagan deberán pagar peaje, lo que incrementará los costos de la logística y el precio final de productos y servicios.

Consejo Directivo, 20 de abril de 2026