

EL FRÁGIL “CAMINO”, DE LA ELIMINACIÓN DE VIALIDAD NACIONAL A LAS CONCESIONES

En un paso mas hacia la destrucción del Estado, el topo Milei parece tener en carpeta la eliminación de un organismo clave: la **Dirección Nacional de Vialidad** y, por si fuera poco, **avanzar en el cobro de peajes** por parte de privados.

Para que se entienda la importancia de una institución de la jerarquía de Vialidad Nacional, y el daño que estas medidas de gobierno van a generar, les voy a describir el antes, el ahora y el después del estado de ésta. Pero para eso, permítanme **retrotraerme al 2023**, cuando llevara adelante un relevamiento sobre la Red Vía Nacional.

La Red Vial Nacional posee 39.937 km. De eso, 36.862 km se encuentran pavimentados y, la cantidad restante, es decir 3.075 km se encuentran sin pavimentar.

RED VIAL NACIONAL: 39.937 km

PAVIMENTADA: 36.862 km SIN PAVIMENTAR: 3.075 km

Dentro del sector pavimentado, una parte se encontraba entre “buen estado a regular”, esto es unos **21.859 km**, y en “mal estado” unos **15.003 km**. Por otra parte, la cantidad restante de **3.075 km se encuentran sin pavimentar**, y en éstos, el criterio de mantenimiento de dicha red debe ser permanente. A partir de ese estado de situación, pude cuantificar económicamente lo que debía invertirse para llegar a una Red Vial Nacional segura (en cuanto a la disminución de riesgos de accidentes), confortable todos aquellos que transiten por la misma.

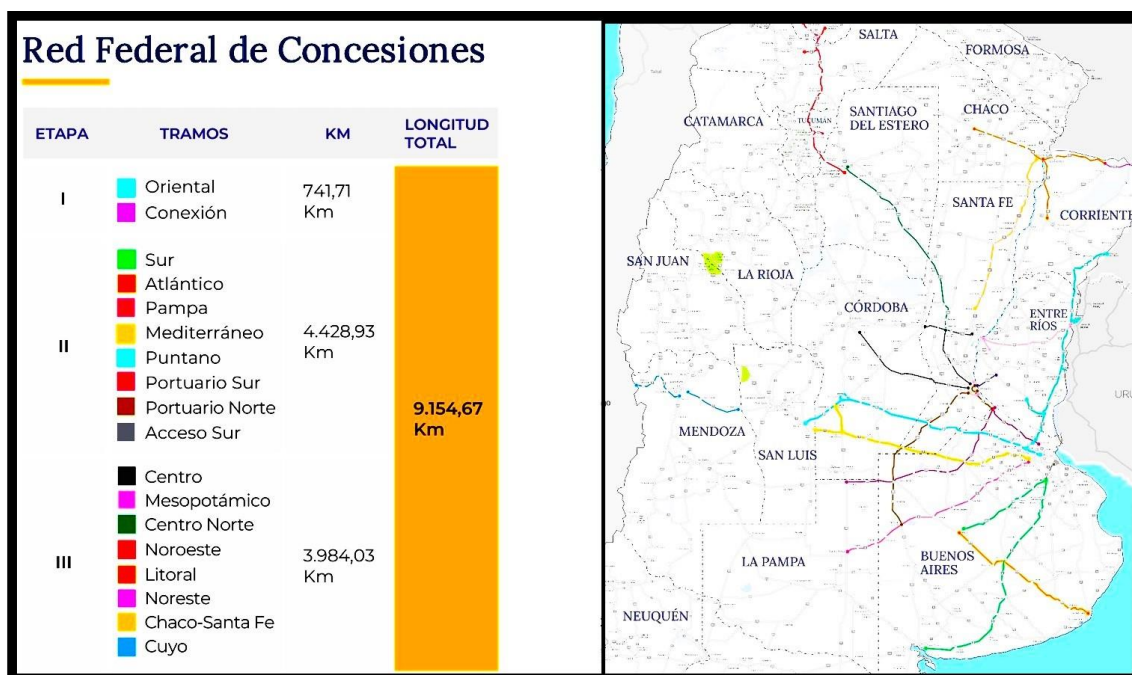
Desde el inicio de la gestión, **este Gobierno Nacional prácticamente no invirtió nada**, no sólo en el área vial, sino en otras áreas de infraestructura. Obviamente que **esto significó un incremento del deterioro de toda la red**, no sólo en de la red pavimentada, sino en la red secundaria no pavimentada.

Eso me obligó a **actualizar, a fecha actual, las inversiones requeribles** para mantenimiento en función del mayor deterioro en que se encuentra la red.

A diferencia del análisis del 2023, en esta oportunidad tuve que incrementar el porcentaje de aquellos tramos que se encontraban en “mal estado”, y a su vez incorporé en la cuantificación económica, la incidencia de reparaciones en los tramos que se encontraban de “buenos a regulares”.

El resultado de esta nueva realidad cuantificada arrojó que, hoy día se necesita una inversión del orden de los 13.997 (trece mil novecientos noventa y siete) millones de dólares, para un adecuado mantenimiento de la Red Vial Nacional.

Por otra parte, con la política de privatización y desguace del Estado Nacional que viene llevando adelante Milei, con fecha 15 de enero del 2025 el Poder Ejecutivo Nacional firmó el **Decreto 28/2025**, en el cual, **en un plazo máximo de 12 meses se debe otorgar la concesión por peaje de una traza total, que posteriormente fue fijada en 9.154,67 km**, que contempla tres etapas licitatorias, para la construcción, explotación, administración y reparación, ampliación, conservación, mantenimiento y prestación de servicio al usuario. **La siguiente imagen se corresponde con lo publicado oficialmente sobre las Etapas licitatorias.**



De la “Red Federal de Concesiones que fija aquí el Gobierno Nacional, **6.714,15 km se encontraban bajo la responsabilidad de Corredores Viales S.A. y Caminos del Río Uruguay S.A.**, y entre ellos se encuentran **153,01 km** de corredores Viales S.A. que pasarán a la Provincia de Córdoba y, a su vez, **se incorporan 2.746,54 km de tramos nuevos no concesionados.**

En resumen: UNOS 9.154,67 km DE RUTAS ESTARÁN CONCESIONADAS

¿CUÁL SERÁ LA SITUACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL A PARTIR DE LAS MEDIDAS DEL GOBIERNO NACIONAL?

En primer lugar, por más el Gobierno Nacional quiera desligarse de su responsabilidad como Estado, quedará bajo su responsabilidad una gran magnitud de red vial. eso es precisamente el tema para abordar.

Y se plantea como una responsabilidad ineludible porque, por más que desease privatizar el mantenimiento de toda la red vial restante, nunca lo logrará, y no podrá hacerlo por una razón muy simple: a ningún grupo empresarial le será redituable toda ruta cuyo TMDA (transito medio diario anual) arroje valores no compatibles con las inversiones requeribles para un adecuado mantenimiento y/o mejora de una traza vial. Paréntesis aparte, aquí uno puede avizorar la importancia de un “Estado Presente” para aquellas vías de comunicación sumamente necesarias para una gran parte de la sociedad argentina.

Pero siguiendo en el análisis, para llegar al objetivo de la última pregunta, es decir, para una adecuada respuesta, tuve que actualizar el análisis que formulara en el 2023. Una actualización que contemple, por un lado, el deterioro adicional de la red vial por el estado de abandono de ésta en este año y medio y, por otro, el que se originará como consecuencia del plan de concesiones que prevé implementar el gobierno nacional, y que se generará, a partir de la variación en el tramo de red vial que deberá seguir manteniendo.

El análisis es simple, y consiste en restarle a toda la red vial la longitud total de los tramos a concesionar, y que arrojan una longitud de 30.782 (treinta mil setecientos ochenta y dos) km. De ella, 27.707 (veintisiete mil setecientos siete) km dese corresponden con la red pavimentada de, y de 3.075 (tres mil setenta y cinco) km de la red sin pavimentar, que obviamente continúa siendo la misma.

Ahora, esta longitud de 30.782 km red vial pública remanente, tomando en cuenta todas las consideraciones previamente expresadas, da unos 11.236.682.000 (once mil doscientos treinta y seis millones, seiscientos ochenta y dos mil) U\$S que deberá afrontar el Estado Nacional para el adecuado mantenimiento de dicha red.

Para aquellos que deseen profundizar, y entender el criterio llevado adelante, con el resumen de los pasos seguidos, es que se presenta el siguiente cuadro:

RED VIAL NACIONAL QUE CONTINUARÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE MANTENIMIENTO DEL ESTADO (sin contemplar las Rutas a Concesionar)		
PAVIMENTADA (km)	SIN PAVIMENTAR (km)	
27.707	3.075	
SITUACIÓN GENERAL DEL ESTADO DE ESTAS RUTAS REMANENTES, AL 2025:		
BUEN ESTADO A REGULAR	MAL ESTADO	REQUIEREN CONSERVACIÓN PERMANENTE
13.854 (km)	13.854 (km)	3.075 (km)
INVERSIONES MÍNIMAS REQUERIBLES QUE DEBERÁ AFRONTAR EL ESTADO NACIONAL		
4.156.099.500	6.926.832.500	153.750.000
11.236.682.000 (U\$S)		
CLAUDIO VELAZCO Ing. HIDRÁULICO Y CIVIL		

En este contexto de abandono es que el Gobierno Nacional pretende, entregar las rutas más transitadas para que las exploten los privados, dejar a la deriva del “no mantenimiento” la extensa red vial de competencia y, para darle un “golpe de gracia” intentar eliminar Vialidad Nacional.

ALGUNAS CONCLUSIONES

Pretender eliminar un Organismo como Vialidad Nacional, es querer dejar de lado todo control serio del Estado hacia los emprendimientos viales privados; es aumentar los riesgos de accidentes fatales de los que circulen en rutas desatendidas ante un organismo serio del Estado Nacional que no pueda marcar dichas urgencias de conservación; es destruir la transmisión de conocimiento generacional, profesional, técnico y administrativo, los cuales no podrán ser restituidos a posteriori; es dejar de lado todo proyecto que contemple las vinculaciones de sectores poblacionales no rentables; es dejar que las Obras de

Arte (Puentes y Alcantarillas) se sigan deteriorando y no se analicen las ampliaciones de sus secciones de escurrimientos en concordancia con las exigencias que marca el Cambio Climático; es permitir que el costo de las Obras se encarezcan ante la falta de Presupuestos Oficiales razonables, es poner en riesgo parte de lo establecido en el Artículo 14 de la Constitución Nacional “ Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: ... de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino”.

Entregar el manejo de la Rutas a los privados, es parte del incumplimiento constitucional ya expresado, ya que permitirá rutas aptas, pero imposibilitadas en su circulación de aquellos ciudadanos que no puedan acceder a los montos exigidos en los cobros de peajes, es encarecer los costos de producción, y consecuentemente lo precios de los productos de consumo, como consecuencia de los cobros de peajes; es aislar a los pueblos cuyas únicas vinculaciones se den por caminos intransitables, tanto de red primaria, como mas aún en redes secundarias.

Pretender entregar tramos de Rutas Nacionales a las Provincias, será una gran irresponsabilidad, ya que sabemos de las imposibilidades económicas que las mismas poseen para mantener sus propias redes provinciales. En este punto se deberá tener presente que, si se contrastan los 39. 937 km de la extensión total que conforma la red vial nacional, con los 640.000 km de rutas que incluyen a las redes provinciales, y si además se tiene presente la realidad de provincias quebradas financieramente y sin recibir algunas el porcentaje de coparticipación que les debería corresponder (como ser el caso de la Provincia de Buenos Aires que aporta un 40 % a las arcas del estado nacional, y termina recibiendo apenas un 21 %), es ilógico pensar que la imposición de más responsabilidades a las provincias, como se el traspaso de rutas nacionales, en general van a tener un resultado favorable.

Finalmente, **sólo con un “Estado Presente”** y con funcionarios que trabajen arduamente para lograrlo, se tendrá un crecimiento armónico como País, y lograremos tener una sociedad con una mejor calidad de vida.

CLAUDIO VELAZCO
ING. HIDRÁULICO Y CIVIL