

PROYECTO DE RESOLUCION

La H. Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, en los términos del artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional, que, por intermedio del Ministerio de Economía, la Secretaría de Transporte y la Dirección Nacional de Vialidad, informe a esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación sobre diversos aspectos vinculados con las nuevas licitaciones de corredores viales nacionales y la expansión del sistema de peajes en la red vial bajo jurisdicción federal.

En particular, sírvase informar:

I. Sobre la planificación y política vial nacional

1. Informe si el Poder Ejecutivo Nacional cuenta con un plan estratégico integral para la red vial nacional, indicando horizonte temporal, objetivos de inversión y prioridades de desarrollo.
2. Detalle qué porcentaje de la red vial nacional será gestionado directamente por el Estado y qué porcentaje será gestionado mediante concesiones privadas bajo el esquema actualmente impulsado.
3. Informe cuál es el porcentaje del total de la red vial nacional que el Poder Ejecutivo prevé concesionar al sector privado.
4. Indique si el Poder Ejecutivo Nacional prevé avanzar hacia un sistema predominantemente concesionado de gestión de la red vial nacional.
5. Informe las obras viales nacionales que han sido paralizadas, reprogramadas o canceladas desde el inicio del actual proceso de reorganización del sistema vial nacional.

II. Sobre las nuevas concesiones viales

6. Informe la cantidad total de kilómetros de rutas nacionales que se encuentran actualmente concesionadas o en proceso de licitación bajo el nuevo esquema de concesiones viales impulsado por el Poder Ejecutivo Nacional.

7. Detalle los corredores viales incluidos en los nuevos procesos licitatorios, indicando:
 - a. trazado
 - b. provincias atravesadas
 - c. longitud total
 - d. volumen estimado de tránsito.
8. Informe el plazo previsto para cada concesión, indicando si los contratos contemplan períodos de 20, 25 o 30 años, y explique los criterios utilizados para determinar dichos plazos.
9. Detalle las empresas o consorcios que han manifestado interés en participar en los procesos licitatorios actualmente en curso.

III. Sobre el sistema de peajes

10. Informe la cantidad de estaciones de peaje actualmente en funcionamiento en la red vial nacional.
11. Detalle la cantidad de nuevas estaciones de peaje previstas en los pliegos licitatorios, indicando ubicación geográfica de cada una de ellas.
12. Explique los criterios técnicos, económicos y de política pública utilizados para determinar la instalación de nuevas estaciones de peaje.
13. Informe la tarifa estimada de peaje por kilómetro que podría resultar de la aplicación de los nuevos contratos de concesión.

IV. Sobre las obras exigidas en las concesiones

14. Detalle las obras obligatorias exigidas en los pliegos licitatorios, especificando:
 - a. repavimentación
 - b. mantenimiento
 - c. duplicación de calzada
 - d. construcción de autopistas
 - e. obras de seguridad vial.
15. Informe la cantidad de kilómetros de autopistas o rutas con duplicación de calzada exigidas como condición contractual en los nuevos procesos de concesión.
16. Indique si los pliegos licitatorios contemplan obras destinadas específicamente a la reducción de siniestros viales, incluyendo separación física de carriles, banquetas pavimentadas o eliminación de cruces peligrosos.
17. Informe el cronograma de ejecución de las obras comprometidas por los futuros concesionarios.

V. Sobre seguridad vial

18. Informe qué indicadores de seguridad vial fueron utilizados para definir las intervenciones obligatorias en los corredores viales licitados.
19. Detalle las metas de reducción de siniestros viales previstas en los nuevos contratos de concesión.

VI. Sobre el rol de la Dirección Nacional de Vialidad

20. Informe cuál es la participación actual de la Dirección Nacional de Vialidad en la elaboración de los pliegos licitatorios de los nuevos corredores viales.
21. Detalle las funciones que actualmente cumple la Dirección Nacional de Vialidad en el control y fiscalización de las concesiones viales.
22. Indique si la Dirección Nacional de Vialidad intervendrá en el seguimiento técnico de las obras comprometidas por los concesionarios.
23. Informe si la Dirección Nacional de Vialidad continuará siendo el organismo responsable de la planificación de la red vial nacional.

VII. Sobre financiamiento de la infraestructura vial

24. Detalle el presupuesto asignado a la Dirección Nacional de Vialidad en los ejercicios 2024, 2025 y 2026, indicando el porcentaje de ejecución presupuestaria.
25. Informe cuál es el monto anual recaudado a través del Impuesto a los Combustibles Líquidos destinado al financiamiento de infraestructura vial.
26. Indique qué proporción de dichos recursos se destina actualmente a la Dirección Nacional de Vialidad.
27. Informe si el Poder Ejecutivo Nacional prevé modificar el esquema de financiamiento de la infraestructura vial nacional en función del nuevo sistema de concesiones y peajes.

VIII. Sobre impacto económico

28. Informe el impacto estimado de las nuevas concesiones sobre el costo del transporte de cargas y pasajeros.
29. Informe si se ha realizado algún estudio de impacto económico sobre el aumento de estaciones de peaje previsto en los nuevos corredores viales, particularmente en relación con el transporte de cargas y las economías regionales.
30. Detalle el impacto estimado que el nuevo sistema de peajes podría tener sobre los costos logísticos nacionales.

IX. Sobre la política institucional del sistema vial

31. Explique cómo se articula el nuevo esquema de concesiones viales con la continuidad institucional de la Dirección Nacional de Vialidad, teniendo en cuenta que el Congreso de la Nación rechazó la iniciativa del Poder Ejecutivo que proponía su disolución.
32. Indique si el Poder Ejecutivo Nacional evalúa reducir progresivamente las funciones operativas de la Dirección Nacional de Vialidad mediante la transferencia de la gestión de corredores viales al sector privado.
33. Informe si el nuevo esquema de concesiones viales implica, de hecho, una modificación estructural del modelo histórico de gestión pública de la infraestructura vial nacional.
34. Informe si el Poder Ejecutivo Nacional considera que la expansión del sistema de concesiones viales constituye un cambio estructural en el modelo de gestión de la infraestructura vial nacional.
35. Indique si el Poder Ejecutivo Nacional prevé transferir progresivamente la gestión operativa de corredores viales actualmente administrados por la Dirección Nacional de Vialidad al sector privado.
36. Informe si el nuevo esquema de concesiones viales podría implicar una reducción sustantiva de las funciones operativas de la Dirección Nacional de Vialidad, pese a la decisión del Congreso de mantener su existencia institucional.

Pablo JULIANO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La infraestructura vial constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo económico, la integración territorial y la seguridad de millones de ciudadanos que diariamente utilizan la red de rutas nacionales para el transporte de bienes y personas. La red vial nacional no sólo garantiza la circulación de bienes y servicios a lo largo del territorio argentino, sino que además cumple un rol central en la articulación de las economías regionales, en la conectividad entre provincias y en el funcionamiento del sistema productivo en su conjunto.

En este contexto, recientes informaciones periodísticas han dado cuenta del avance de nuevos procesos de licitación para la concesión de corredores viales nacionales que, entre otros aspectos, contemplarían la habilitación de alrededor de cincuenta nuevas estaciones de peaje, así como la celebración de contratos de concesión con plazos que podrían extenderse entre veinte y treinta años.

De acuerdo con dichas informaciones, las condiciones técnicas previstas en los pliegos licitatorios priorizarían intervenciones de mantenimiento y repavimentación destinadas a garantizar condiciones mínimas de transitabilidad, sin exigir necesariamente la construcción de nuevas autopistas ni la duplicación de calzadas en corredores donde los niveles de tránsito y la siniestralidad vial justificarían intervenciones de mayor envergadura.

Este escenario plantea interrogantes relevantes desde múltiples dimensiones: económica, federal, institucional y de seguridad vial.

Por un lado, la expansión del sistema de peajes podría implicar un incremento significativo en los costos de transporte de cargas y pasajeros, con potencial impacto en la competitividad de las economías regionales y en el precio final de bienes y servicios. La infraestructura vial constituye uno de los principales determinantes de los costos logísticos en un país de gran extensión territorial como la Argentina, por lo que cualquier modificación sustancial en el sistema de financiamiento y gestión de la red vial debe ser evaluada con especial atención.

Por otro lado, la definición de las obras obligatorias que deberán ejecutar los futuros concesionarios resulta un aspecto central para evaluar si el nuevo esquema contractual contribuirá efectivamente a mejorar la calidad y seguridad de la infraestructura vial nacional o si, por el contrario, se limitará a garantizar condiciones básicas de mantenimiento sin introducir mejoras estructurales en corredores estratégicos.

Sin embargo, la cuestión adquiere una dimensión institucional adicional si se la analiza en el marco del reciente debate público generado por la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de avanzar —mediante decreto— en la disolución de la Dirección

Nacional de Vialidad, organismo histórico responsable de la planificación, ejecución y control de la política vial argentina.

La Dirección Nacional de Vialidad fue creada en el año 1932 en el marco de una política pública orientada a dotar al Estado nacional de una herramienta técnica y operativa capaz de planificar, construir y mantener la red vial federal que permitió la integración física y económica del territorio argentino. A lo largo de casi un siglo, la expansión y consolidación de la red de rutas nacionales constituyó uno de los pilares del desarrollo productivo, la integración de las economías regionales y la articulación territorial del país.

La infraestructura vial no es únicamente una obra pública: es una infraestructura estratégica de cohesión nacional que conecta regiones productivas, garantiza la circulación de bienes y personas y sostiene la competitividad de amplios sectores de la economía.

En este contexto, la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de avanzar en la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad generó un amplio debate institucional, político y federal acerca del futuro del sistema vial argentino y del rol que corresponde al Estado nacional en la planificación y gestión de una infraestructura estratégica para el desarrollo del país.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales de control, el Congreso de la Nación rechazó aquella iniciativa, reafirmando de ese modo la continuidad institucional de la Dirección Nacional de Vialidad y la importancia de preservar las capacidades estatales en materia de planificación, ejecución y control de la infraestructura vial.

No obstante, las recientes informaciones sobre el avance de nuevos procesos de concesión de corredores viales, la expansión del sistema de peajes y la eventual transferencia de amplios tramos de la red vial nacional a operadores privados plantean interrogantes que exceden el mero debate técnico sobre modalidades de gestión de la infraestructura.

En efecto, resulta legítimo preguntarse si el nuevo esquema de concesiones viales que se encuentra en desarrollo constituye simplemente una herramienta de gestión dentro de un modelo donde el Estado mantiene la planificación y el control estratégico del sistema, o si, por el contrario, podría derivar en una reconfiguración sustancial del modelo histórico de gestión de la red vial nacional.

La cuestión adquiere particular relevancia si se considera que la expansión del sistema de peajes y la concesión de corredores viales por períodos prolongados —que en algunos casos podrían extenderse por varias décadas— podría alterar significativamente el equilibrio entre gestión pública directa y participación privada en la administración de la infraestructura vial.

En este punto, la pregunta institucional que corresponde formular no es menor: si el Congreso de la Nación decidió preservar la existencia de la Dirección Nacional de Vialidad, resulta imprescindible conocer cuál será su rol real dentro del nuevo esquema de concesiones viales impulsado por el Poder Ejecutivo.

Dicho de otro modo, corresponde esclarecer si las políticas actualmente en desarrollo implican una modernización del sistema vial compatible con la continuidad institucional de Vialidad o si, por el contrario, podrían derivar —de manera indirecta o progresiva— en una reducción sustantiva de sus funciones estratégicas mediante la transferencia de responsabilidades hacia operadores privados.

La pregunta que emerge de este escenario es clara: si la iniciativa de disolver la Dirección Nacional de Vialidad no prosperó en el ámbito del Congreso, corresponde conocer con precisión si las políticas actualmente en desarrollo podrían producir, de manera indirecta o progresiva, un resultado equivalente mediante la transferencia de funciones estratégicas del organismo hacia el sector privado.

Este interrogante adquiere mayor relevancia si se considera que la red vial nacional constituye una infraestructura crítica para el desarrollo económico, la integración territorial y la seguridad vial, por lo que las decisiones que se adopten en esta materia no sólo tienen consecuencias económicas, sino también profundas implicancias institucionales y federales.

El Congreso de la Nación, en ejercicio de su función constitucional de control sobre los actos de gobierno, tiene la responsabilidad de conocer en detalle los lineamientos de la política vial nacional, particularmente cuando se trata de decisiones que pueden tener impacto directo en la seguridad vial, en el desarrollo económico y en la estructura institucional del Estado.

Precisamente por ello, resulta necesario que el Poder Ejecutivo Nacional brinde información detallada sobre los aspectos señalados, a fin de garantizar la transparencia en la gestión de la infraestructura vial y permitir el adecuado ejercicio de las funciones de control que la Constitución Nacional asigna a este Honorable Congreso.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

Pablo JULIANO