



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio de Economía y de los organismos competentes, informe a esta Honorable Cámara sobre los siguientes aspectos vinculados al programa “Red Federal de Concesiones”:

- 1) Informe la cantidad de requerimientos, intimaciones o pronunciamientos judiciales recibidos en los últimos tres años por la Dirección Nacional de Vialidad vinculados al mantenimiento, reparación o puesta en condiciones de transitabilidad de la Red Vial Nacional, indicando los tramos afectados, las medidas adoptadas en cumplimiento de dichas decisiones y el grado de ejecución de las obras ordenadas.
- 2) Solicita información sobre el estado de situación de las rutas nacionales incluidas en el programa al momento de su licitación y adjudicación, en relación con las condiciones de la infraestructura vial y la disponibilidad de los informes técnicos elaborados por la Dirección Nacional de Vialidad u otros organismos competentes, así como respecto de las principales intervenciones de construcción, reconstrucción, conservación y mantenimiento realizadas por el Estado nacional en los corredores concesionados.
- 3) En atención a que el programa se encuentra en una etapa inicial de implementación —con la Etapa I adjudicada y en ejecución, y las Etapas II-A, II-B y III en distintas fases del proceso licitatorio—, indique cuáles son los mecanismos previstos para garantizar el control, la fiscalización y la auditoría desde el inicio de los contratos y durante el desarrollo de las restantes etapas, a fin de asegurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones asumidas por los concesionarios.
- 4) Informe cuáles son las obligaciones de inversión y mantenimiento comprometidas en la Etapa I, así como los criterios y exigencias incorporados en los pliegos de las Etapas

- II-A, II-B y III, en particular en lo relativo a estándares de calidad, plazos de ejecución y condiciones de cumplimiento, detallando los respectivos cronogramas de obras.
- 5) Para los tramos adjudicados correspondientes a la Etapa I —Tramo Oriental (Rutas N.º 12, 14, 135, A-015 y 117) y Tramo Conexión (Ruta N.º 174)—, informe si se registraron dificultades en la implementación de los instrumentos de financiamiento previstos en los contratos, incluyendo problemas con la disponibilidad de crédito, obtención de seguros y formalización de estructuras societarias de las concesionarias. Detalle las gestiones realizadas por el Estado para resolver dichas dificultades, los costos asociados y las medidas adoptadas para garantizar que estas intervenciones no generen privilegios indebidos a los concesionarios ni riesgos contingentes para la ciudadanía.
 - 6) Informe cuáles son los criterios utilizados para la determinación de la previsión tarifaria en los contratos de concesión del programa “Red Federal de Concesiones”, detallando los parámetros considerados para la fijación inicial de los peajes, los mecanismos de actualización y la relación prevista entre el esquema tarifario y la recuperación de las inversiones comprometidas por los concesionarios.
 - 7) Indique qué mecanismos de verificación, seguimiento e indicadores de desempeño se encuentran previstos para monitorear el avance de las obras y el mantenimiento de la infraestructura, especialmente en los tramos ya adjudicados, especificando la periodicidad de los controles y los organismos responsables de su aplicación.
 - 8) Indique qué mecanismos de transparencia y acceso a la información pública se implementarán para el seguimiento del programa. Asimismo, informe si se han desarrollado instancias de participación ciudadana, detallando cuáles se realizaron, quiénes participaron, cuáles fueron sus principales conclusiones y de qué manera las observaciones formuladas fueron consideradas e incorporadas en el diseño e implementación del programa.
 - 9) Informe el plazo previsto para cada concesión, indicando si los contratos contemplan períodos de veinte (20), veinticinco (25) o treinta (30) años, y explique los criterios utilizados para determinar dichos plazos.



- 10) Precise el régimen de sanciones, penalidades y eventuales causales de rescisión contractual ante incumplimientos, así como los procedimientos previstos para su aplicación.
- 11) Informe si, en los tramos ya adjudicados, existen mecanismos que puedan derivar en riesgos contingentes para el Estado nacional, directa o indirectamente, y cómo se prevé proteger el interés público frente a eventuales ajustes tarifarios, compensaciones o reducciones de inversión.

Diputado Pablo Farías
Diputado Esteban Paulón



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

En enero de 2025, el Poder Ejecutivo Nacional oficializó la puesta en marcha del programa denominado “Red Federal de Concesiones”, definido como un nuevo sistema de concesión para la operación y el mantenimiento de tramos de la Red Federal de Caminos, mediante el cual el sector privado asumirá su gestión con el objetivo de *“modernizar la infraestructura vial y mejorar la calidad del servicio”*.

Si bien la participación del sector privado puede contribuir a la modernización de ciertos corredores, la gestión de la Red Vial Nacional constituye una función estratégica del Estado que no puede ser delegada en su totalidad. El rol del Estado es indelegable en la planificación, control, mantenimiento y fiscalización de la infraestructura vial, asegurando que cualquier esquema de concesión se desarrolle en beneficio de la ciudadanía, con transparencia, equidad y consideración de los principios de federalismo que garantizan la integración territorial y la competitividad de las economías regionales.

En su exposición ante esta Honorable Cámara, en el marco del Informe de Gestión N.º 144, el Jefe de Gabinete de Ministros señaló que el programa prevé la licitación de 9.154,67 kilómetros, distribuidos en dieciocho tramos, los cuales representan aproximadamente el 20% de la red vial nacional, pero concentran el 80% del tránsito. Se trata de trazas que, aun representando una porción relativamente acotada de la red vial nacional, concentran la mayor parte de los flujos de tránsito y estructuran la circulación de bienes y personas a escala federal. En este sentido, articulan economías regionales con los principales centros urbanos y nodos logísticos y portuarios, y funcionan como ejes vertebradores del comercio interior y exterior, canalizando una parte sustantiva del transporte de cargas del país. Ello les confiere un carácter



estratégico para el desarrollo económico, la competitividad productiva y la integración territorial.

En la actualidad, la Dirección Nacional de Vialidad mantiene la responsabilidad de planificar, coordinar y controlar la red vial nacional, así como de supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión vial, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 26 y 27 de la Ley N.º 27.445. Dicha competencia se encuentra plenamente vigente, en tanto el Honorable Congreso de la Nación rechazó el decreto que disponía su disolución y reestructuración, reafirmando de este modo la continuidad institucional del organismo y la preservación de sus funciones estratégicas en materia de infraestructura vial.

Sin embargo en distintas jurisdicciones del país se advierte una creciente conflictividad en torno al estado de las rutas nacionales, con expresiones institucionales de gobiernos provinciales y actores del territorio que alertan sobre el deterioro sostenido de corredores estratégicos, la interrupción o insuficiencia de las intervenciones de mantenimiento y la necesidad de definiciones claras respecto de las responsabilidades de conservación. Este escenario refleja tensiones no resueltas en la gestión de la red vial nacional y pone de manifiesto la importancia de contar con una planificación integral, coordinada y sostenida en el tiempo, que asegure estándares homogéneos de transitabilidad y seguridad vial en todo el territorio federal.

De hecho, en los últimos meses, en el caso de la provincia de Santa Fe, se han registrado pronunciamientos judiciales mediante los cuales se ha intimado a la Dirección Nacional de Vialidad a ejecutar tareas de mantenimiento, reparación y puesta en condiciones de transitabilidad en diversos tramos de la Red Vial Nacional, frente a situaciones de deterioro y falta de intervención oportuna. En algunos casos, dichas decisiones judiciales han derivado en la obligación de activar obras concretas y planes de intervención sobre corredores estratégicos, lo que pone de manifiesto la existencia de situaciones críticas de infraestructura que requieren intervención estatal inmediata. Este escenario evidencia, además, la persistencia de déficits en la conservación de la red vial y refuerza la necesidad de contar con mecanismos eficaces,



permanentes y verificables de planificación, mantenimiento y control, que aseguren condiciones adecuadas de seguridad vial y transitabilidad en todo el territorio nacional.

El esquema de concesiones de la “Red Federal de Concesiones” se estructura en cuatro etapas —I, II-A, II-B y III— que agrupan distintos corredores viales en paquetes licitatorios. En cada una de ellas, los concesionarios asumen la *“construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento y prestación de servicios al usuario y para la realización de nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales a los fines del correcto mantenimiento de la infraestructura vial”*¹.

En este contexto, resulta fundamental garantizar que la implementación del programa se desarrolle en condiciones que resguarden el interés público y el carácter estratégico de la infraestructura vial nacional. La participación del sector privado en la gestión de corredores de alta relevancia exige asegurar criterios de transparencia, razonabilidad y equilibrio en la asignación de riesgos y beneficios, a fin de evitar eventuales impactos negativos sobre los recursos del Estado y los usuarios. En tal sentido, corresponde analizar con especial atención las condiciones contractuales, los mecanismos de financiamiento y las modalidades de explotación previstas, con el objeto de verificar que contribuyan efectivamente al desarrollo de la red vial sin comprometer el patrimonio público ni trasladar cargas desproporcionadas a la ciudadanía.

En este escenario, recientes informaciones periodísticas² señalan que los procesos licitatorios en curso podrían incluir la incorporación de nuevas estaciones de peaje y la celebración de concesiones por períodos prolongados. Asimismo, se advierte que las exigencias técnicas previstas en los pliegos tenderían a concentrarse en tareas de mantenimiento y rehabilitación de la calzada. Esta situación suscita interrogantes desde perspectivas

¹ https://www3.hcdn.gob.ar/dependencias/secparl/dgral_info_parlamentaria/dip/informes/informe_144.pdf
Se afirma: *“la concesión por peaje para la construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento y prestación de servicios al usuario y para la realización de nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales a los fines del correcto mantenimiento de la infraestructura vial”*.

²<https://www.lanacion.com.ar/economia/sorpresa-en-las-rutas-las-nuevas-licitaciones-autorizan-50-cabinas-de-peajes-nuevas-y-exigen-muy-nid07032026/>



económicas, federales, institucionales y de seguridad vial, particularmente en relación con su incidencia en los costos logísticos, la competitividad de las economías regionales y la magnitud de las obras proyectadas en corredores estratégicos de la Red Vial Nacional.

La implementación de este esquema fue instrumentada a través de una serie de decisiones administrativas adoptadas entre 2025 y 2026. En primer lugar, el Decreto 28/2025 dispuso el desarrollo de un nuevo esquema de concesiones viales. Posteriormente, a través de la Resolución 29/2025³ de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, se convocó a la Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 504-0007-LPU25 para la Etapa I del programa.

La Etapa I comprende, por un lado, el Tramo Oriental, integrado por las rutas nacionales N.º 12, 14, 135, A-015 y 117, que atraviesan las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y Corrientes; y, por otro, el Tramo Conexión, correspondiente a la Ruta Nacional N.º 174, que vincula Rosario con Victoria a través del sistema de puentes y viaductos. El proceso licitatorio culminó con la adjudicación de estos corredores a operadores privados: el Tramo Oriental a la empresa Autovía Construcciones y Servicios S.A., y el Tramo Conexión a una Unión Transitoria de Empresas integrada por Obring S.A., Rovial S.A., Edeca S.A., Pitón S.A. y Pietroboni S.A.

En relación con la implementación concreta de estas concesiones, distintas fuentes periodísticas señalaron que el inicio efectivo de la operación, originalmente previsto para el 15 de diciembre de 2025, debió postergarse debido a dificultades enfrentadas por las empresas adjudicatarias para cerrar los esquemas de financiamiento y completar los trámites legales necesarios, incluyendo la constitución de las sociedades concesionarias y la presentación de garantías y seguros exigidos en los pliegos.

En este contexto, y con el objetivo de facilitar la participación empresaria y viabilizar las inversiones comprometidas, el Ministerio de Economía habría anticipado la disponibilidad de un “esquema fiduciario de garantía y financiamiento” que permitiría cubrir hasta el 70% de las inversiones previstas, bajo condiciones de financiamiento en UVA más un margen adicional, con plazos de repago y períodos de gracia definidos. Asimismo, pocos días antes de la

³ MINISTERIO DE ECONOMÍA SECRETARÍA DE TRANSPORTE - Resolución 29/2025
<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primer/326367/20250603>

presentación de ofertas, se habrían introducido modificaciones en los pliegos licitatorios a fin de habilitar el acceso a mecanismos de garantía y fondeo a través del Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE).

No obstante, de acuerdo con la información difundida, la implementación efectiva de estos instrumentos habría enfrentado dificultades iniciales, en particular en relación con la disponibilidad del financiamiento por parte de la entidad bancaria, lo que habría requerido gestiones adicionales para destrabar el acceso al crédito por parte de las concesionarias. A ello se sumaron otros requisitos contractuales pendientes, como la obtención de seguros y la formalización de estructuras societarias específicas, especialmente en el caso de las uniones transitorias de empresas⁴.

En este marco, el 6 de enero de 2026 el Gobierno nacional comunicó oficialmente la firma de los contratos correspondientes a la Etapa I de la Red Federal de Concesiones, lo que habilitó la toma de posesión de los tramos “Oriental” y “Conexión” a partir del 7 de enero de 2026 por parte de las empresas adjudicatarias.

En cuanto al avance de las restantes etapas, la Etapa II-A —que comprende los tramos Sur–Atlántico–Acceso Sur y Pampa, incluyendo autopistas y rutas nacionales en las provincias de Buenos Aires y La Pampa— registró la apertura de ofertas el 27 de febrero de 2026, encontrándose actualmente en etapa de evaluación. Por su parte, la Etapa II-B, formalizada mediante la Resolución 112/2026⁵, incorpora los tramos Mediterráneo, Puntano, Portuario Norte y Portuario Sur, con apertura de ofertas prevista para el 7 de mayo de 2026⁶.

Finalmente, la Etapa III, autorizada por la Resolución 174/2026⁷, constituye la fase final del esquema e incluye ocho tramos adicionales —entre ellos Centro, Cuyo, Noroeste,

4

<https://www.lettrap.com.ar/economia/las-dos-nuevas-concesiones-viales-que-anuncio-toto-caputo-estan-ve- rdes-obras-impagas-y-pliegos-definir-n5420218>
<https://www.lettrap.com.ar/economia/toto-caputo-impulsa-la-privatizacion-rutas-ayuda-estatal-y-apoyo-del-c- lub-la-obra-publica-n5419739>

⁵ MINISTERIO DE ECONOMÍA - Resolución 112/2026 - 10 de febrero de 2026

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/338364/20260211>

6

<https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-se- manal/red-federal-de>

⁷ MINISTERIO DE ECONOMÍA - Resolución 174/2026 - 21 de febrero de 2026

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/338620/20260223>



Chaco–Santa Fe y Mesopotámico— cuya apertura de ofertas se encuentra prevista para el 18 de mayo de 2026.

En este contexto, resulta pertinente considerar el estado de la infraestructura vial nacional al momento de la toma de posesión por parte de las empresas concesionarias. Este aspecto adquiere especial relevancia a la luz de diversos informes que advierten sobre el deterioro de la Red Vial Nacional en los últimos años.

Según un informe elaborado por la Federación del Personal de Vialidad Nacional (FEPEVINA), más del 60% de las rutas nacionales se encuentra en estado regular o directamente malo, lo que implica un alto riesgo de siniestralidad vial y un incremento en las tasas de mortalidad. El estudio se basa en las últimas cifras oficiales disponibles, complementadas con proyecciones elaboradas por trabajadores y trabajadoras del sector a partir de su experiencia y del monitoreo cotidiano de la red vial, en un contexto signado por el desfinanciamiento y la reducción de las tareas de mantenimiento.

Las estadísticas oficiales más recientes corresponden al Informe Anual de Evaluación del Estado de Pavimentos 2023–2024, publicado en diciembre de 2024 por la Dirección Nacional de Vialidad. Sin embargo, los datos correspondientes al período 2024–2025 aún no han sido difundidos. Asimismo, dicho informe abarcó únicamente el 48,1% del total de las rutas nacionales, lo que implica que más de la mitad de los casi 41.000 kilómetros que integran la Red Vial Nacional no fueron evaluados.

De acuerdo con los datos relevados en ese documento oficial, para mediados de 2024 el 47,5% de los tramos analizados se encontraba en buen estado, el 23,9% en estado regular y el 29% en estado malo. Esta clasificación se basa en el denominado Índice de Estado (IE), un coeficiente técnico que contempla variables tales como deformaciones, fisuras y desprendimientos de la calzada.

A partir de estas cifras, FEPEVINA elaboró una proyección sustentada en estadísticas propias, el seguimiento permanente de las rutas y la labor cotidiana del personal vial. Según dicho informe, entre el 65% y el 70% de las rutas nacionales se encontrarían actualmente en



estado regular o malo. Asimismo, el gremio advierte sobre la parcialidad de la información oficial, dado que las mediciones se realizaron en menos del 50% de la Red Vial Nacional.

De acuerdo con lo señalado por la entidad sindical, el deterioro progresivo de la infraestructura vial se produce fundamentalmente ante la falta de ejecución de obras de construcción, reconstrucción, mitigación, conservación y mantenimiento de las rutas en sus calzadas principales, banquetas, márgenes laterales, zonas despejadas, cunetas de desagüe, señalización horizontal y vertical, iluminación y puentes, entre otros componentes, configurando un proceso acumulativo que puede derivar en fallas estructurales parciales o totales. Aseguran que las pocas tareas de mantenimiento que existen al día de hoy son *“compras de asfalto que se otorgan a una empresa contratada para que lo coloque”*. Un asfalto, además, de mala calidad que *“en seis meses se rompe”*.

Resulta asimismo imprescindible contar con información estadística actualizada, completa y verificable sobre el estado de toda la Red Vial Nacional, incluyendo calzadas, banquetas, señalización, iluminación, puentes y obras complementarias. Sin estos datos, resulta imposible diseñar políticas públicas efectivas, establecer prioridades de inversión, evaluar el impacto de las concesiones y garantizar la seguridad vial. La disponibilidad de información confiable es un requisito indispensable para la fiscalización parlamentaria, la transparencia en la gestión y el adecuado control del cumplimiento de los contratos de concesión.

La adecuada conservación y el óptimo funcionamiento de la Red Vial Nacional resultan esenciales para garantizar la seguridad del tránsito y la integración territorial del país. Las rutas constituyen una infraestructura estratégica para la circulación de personas y bienes, el desarrollo de las economías regionales y la competitividad de los distintos sectores productivos. En particular, su correcto estado impacta de manera directa en la eficiencia logística, la reducción de costos de transporte y la dinamización del comercio interior y exterior, favoreciendo especialmente al sector agropecuario, industrial y turístico. Asimismo, contribuye a mejorar la seguridad vial, a reducir los tiempos de traslado y a promover un desarrollo federal equilibrado. En este sentido, asegurar condiciones adecuadas de transitabilidad no solo constituye un requisito indispensable para el crecimiento económico, sino también una

responsabilidad indelegable del Estado en resguardo del interés público y del bienestar general.

En este marco, resulta pertinente considerar la evolución de los recursos destinados al financiamiento de la infraestructura vial. Entre enero y noviembre de 2025, la recaudación del Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL) y del Impuesto al Dióxido de Carbono (IDC) alcanzó los \$4.231.130 millones, equivalentes a aproximadamente USD 3.000 millones, según datos de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). Esta cifra representa un incremento del 104% respecto de los \$2.073.816 millones recaudados en igual período de 2024.

No obstante, de acuerdo con la información brindada por la Jefatura de Gabinete de Ministros al Honorable Congreso de la Nación en el Informe de Gestión N.º 141, el nivel de ejecución del presupuesto destinado a obra pública resultó significativamente inferior. En efecto, con datos actualizados a octubre de 2024, se había devengado poco menos del 25% del crédito vigente, equivalente a \$59.311 millones sobre un total de \$247.464 millones.

La brecha entre los recursos recaudados y los niveles de inversión ejecutados suscita interrogantes respecto de la asignación y destino de los fondos provenientes de los tributos vinculados al sector, particularmente considerando que su finalidad histórica ha estado asociada al financiamiento y mantenimiento de la infraestructura vial. En este sentido, resulta de especial interés contar con información precisa que permita evaluar la utilización de dichos recursos y su impacto en la conservación de la Red Vial Nacional.

En la misma línea, distintas entidades representativas del sector productivo y del transporte de cargas han manifestado su preocupación por el estado de la infraestructura vial nacional. En particular, la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) ha advertido sobre la situación crítica de las rutas y caminos del país, calificándola como una verdadera emergencia en materia de infraestructura vial.

En julio de 2025⁸, la entidad renovó su pedido de reparación urgente de la red vial, señalando que el deterioro de las rutas se traduce en un aumento de incidentes viales, con

8

<https://www.fadeeac.org.ar/2025/07/02/fadeeac-pide-revertir-de-manera-urgente-la-emergencia-nacional-de-la-infraestructura-vial/>



consecuencias económicas y sociales de significativa gravedad. Asimismo, destacó que, si bien valoran la implementación de la Red Federal de Concesiones, los plazos que demandan los procesos licitatorios requieren la adopción de medidas paliativas inmediatas para garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad.

FADEEAC, que agrupa a 42 cámaras de transporte de todo el país, indicó que recibe de manera permanente reportes sobre calzadas deterioradas, deficiencias en la señalización, banquetas en mal estado y puentes con problemas estructurales. Además, informó haber relevado más de 22.000 kilómetros de rutas en los últimos años, aportando información técnica a las autoridades competentes con el objeto de contribuir a la mejora del sistema vial.

En virtud de lo expuesto, y considerando la magnitud del programa “Red Federal de Concesiones”, la relevancia estratégica de los corredores involucrados, la reorganización institucional de los organismos de control y el estado de la infraestructura vial nacional al momento de la toma de posesión por parte de las empresas concesionarias, resulta necesario contar con información precisa, actualizada y detallada. Ello permitirá garantizar la transparencia de los procesos licitatorios, evaluar el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas, resguardar el interés público y fortalecer el control parlamentario sobre la gestión de la red vial nacional. Por las razones expuestas, se solicita la aprobación del presente pedido de informes.

Diputado Pablo Farías
Diputado Esteban Paulón