

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional, para que, a través del Ministerio de Economía y en los términos del artículo 100, inciso 11, de la Constitución Nacional y del artículo 204 del Reglamento de esta Honorable Cámara, informe sobre la evolución y marcha de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones, en su Tramo Litoral, con especial atención al Puente General Manuel Belgrano y a la Ruta Nacional N.º 16, con arreglo a los siguientes puntos:

1. Detalle el esquema de tarifas vigentes, indicando los valores correspondientes a las distintas categorías de vehículos, así como las eventuales modificaciones previstas en las tarifas, la modalidad de cobro, los medios de pago habilitados y cualquier cambio previsto en el sistema de cobro actualmente vigente;
2. Informe si se proyecta la instalación de nuevas cabinas o estaciones de peaje en el Tramo Litoral, indicando, en caso afirmativo, su ubicación, cantidad, oportunidad prevista para su instalación y los criterios considerados para su incorporación;
3. Detalle la situación de los trabajadores de las cabinas de peaje, indicando la cantidad de puestos de trabajo existentes, la cantidad de trabajadores afectados a dichas tareas y su situación ante el cambio de régimen de concesión, así como si existe un plan de reconversión, reubicación o preservación de dichos puestos de trabajo.

Sergio Andrés Dolce.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Economía, información precisa sobre la evolución y marcha de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones, particularmente respecto del Tramo Litoral y de las condiciones previstas para el Puente General Manuel Belgrano y la Ruta Nacional N.º 16.

La Etapa III de la Red Federal de Concesiones comprende más de 3.900 kilómetros de rutas nacionales distribuidos en ocho tramos, entre ellos el Tramo Litoral, que abarca 546 kilómetros correspondientes a las rutas nacionales N.º 12 y N.º 16. El proceso licitatorio fue autorizado por el Ministerio de Economía y forma parte del procedimiento de privatización de Corredores Viales S.A. Finalmente, mediante la Resolución 1379/2026, el Ministerio de Economía aprobó la adjudicación de los tramos que integran esta etapa. Vialidad Nacional será posteriormente el organismo encargado de supervisar el cumplimiento de los contratos.

En este contexto, resulta necesario contar con información clara y completa acerca de las condiciones bajo las cuales comenzará a funcionar el nuevo esquema de concesión. La magnitud del proceso y su impacto directo sobre quienes utilizan diariamente estas rutas hacen necesario que las condiciones tarifarias, las modalidades de cobro y las modificaciones previstas sean conocidas con precisión antes de su implementación.

Una de las principales preocupaciones está vinculada con las tarifas de peaje. En las últimas semanas se difundieron informaciones periodísticas que señalan que la tarifa del Puente General Manuel Belgrano podría alcanzar los \$3.480, una vez cumplidas las condiciones previstas para la aplicación de la tarifa plena. Ese valor representa un incremento significativo respecto del importe actualmente abonado por los usuarios particulares y torna necesario conocer con precisión cuál será el cuadro tarifario que regirá

para cada categoría de vehículo, cuándo comenzarán a aplicarse las nuevas tarifas y bajo qué condiciones podrán producirse futuras actualizaciones.

Sin embargo, la discusión tarifaria no se limita al valor nominal de cada pase. También resulta necesario conocer con claridad cuál será la modalidad de cobro que se aplicará. Actualmente, en el Puente General Manuel Belgrano existe un sistema que permite abonar una única vez dentro de un período de 24 horas, independientemente de la cantidad de cruces realizados durante ese período. En los últimos días circularon versiones acerca de una eventual modificación de este mecanismo, aunque posteriormente autoridades de Vialidad Nacional señalaron que el sistema se mantendría. Esta diferencia entre las versiones difundidas y las precisiones oficiales constituye, precisamente, una razón adicional para solicitar información formal y definitiva sobre el régimen que será aplicado.

La modalidad de cobro adquiere particular relevancia en el caso del Puente General Manuel Belgrano por las características de la relación cotidiana entre las ciudades de Resistencia y Corrientes. Se trata de un corredor que no sólo vincula ambas provincias, sino que sostiene un intenso intercambio laboral, comercial, educativo y social. Son numerosos los ciudadanos que residen en una de las ciudades y desarrollan sus actividades habituales en la otra, al tiempo que comercios, restaurantes, espectáculos, actividades culturales y otros servicios reciben cotidianamente público proveniente de ambas márgenes del río Paraná. Por esa razón, cualquier modificación conjunta de la tarifa y de la modalidad de cobro puede tener un efecto considerable sobre quienes utilizan el puente con frecuencia. Una eventual modificación que implique abonar por cada cruce tendría una incidencia diferente para el usuario ocasional y para quien necesita atravesar el puente diariamente, por lo que resulta indispensable conocer de manera precisa cuál será el sistema que finalmente se aplicará.

Una situación similar merece especial atención en la Ruta Nacional N.º 16, uno de los principales corredores viales de la provincia del Chaco y una vía fundamental de comunicación entre Resistencia y Presidencia Roque Sáenz Peña, además de vincular a numerosas localidades del interior provincial. En este corredor existe actualmente una estación de peaje en Makallé y se ha informado sobre la previsión de incorporar una nueva



estación en las inmediaciones de Quitilipi, por lo que resulta necesario conocer formalmente cuál es la situación prevista para dicha estación y bajo qué condiciones se implementaría.

La eventual incorporación de una nueva estación de peaje en la Ruta Nacional N.º 16 merece ser analizada conjuntamente con el estado de la infraestructura vial. El corredor registra un intenso flujo de vehículos particulares, transporte de cargas y circulación vinculada a la actividad productiva de la provincia. En 2026 se han realizado trabajos de mantenimiento y recuperación en distintos sectores, mientras que también se han registrado interrupciones de tareas de bacheo en la autovía de la Ruta Nacional N.º 16, con sectores que continúan presentando deterioro.

En este marco, resulta razonable que los usuarios conozcan con claridad qué tarifa deberán afrontar, qué estaciones de peaje estarán efectivamente habilitadas y cuál será la relación entre el esquema de cobro y las obras y condiciones de transitabilidad comprometidas para el corredor. El nuevo sistema de concesiones establece obligaciones de explotación, mantenimiento y realización de obras, por lo que la información sobre las condiciones tarifarias debe estar acompañada de la correspondiente información sobre su implementación.

Otro aspecto que requiere especial atención es la situación de los trabajadores que actualmente se desempeñan en las estaciones y cabinas de peaje. El cambio de régimen de concesión y la incorporación progresiva de sistemas de cobro electrónico, TelePASE y tecnologías de peaje sin barreras implican modificaciones en la organización de las tareas que actualmente se realizan en las estaciones. La propia información oficial de la Red Federal de Concesiones contempla la incorporación progresiva de estas tecnologías. La incorporación de tecnología puede contribuir a agilizar el tránsito y modernizar los sistemas de cobro, pero no debería traducirse automáticamente en la pérdida de puestos de trabajo. Resulta necesario conocer qué previsiones existen para los trabajadores que actualmente cumplen funciones en las cabinas de peaje, muchos de los cuales cuentan con años de antigüedad y experiencia en sus puestos. El proceso de cambio de concesión genera, en consecuencia, una situación de incertidumbre que debe ser despejada. Los trabajadores tienen derecho a conocer cuál será su situación frente al traspaso de la explotación, si se

prevé la continuidad de sus puestos, su reubicación o reconversión y qué mecanismos se contemplan para acompañar la incorporación de nuevas modalidades de cobro.

Asimismo, resulta necesario que las futuras concesionarias expliciten cómo compatibilizarán la incorporación de nuevas tecnologías con la prestación del servicio y el mantenimiento de los puestos de trabajo. La reducción de personal puede representar una disminución de costos operativos para las empresas concesionarias, pero ello no puede ser considerado de manera aislada de las obligaciones asumidas en materia de prestación del servicio, mantenimiento, seguridad vial y atención de los usuarios.

Por todo lo expuesto, y ante la necesidad de contar con información oficial, precisa y verificable acerca de las tarifas, las modalidades de cobro, la eventual instalación de nuevas estaciones de peaje y la situación de los trabajadores, resulta pertinente solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que informe sobre estos aspectos en el marco de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones, con especial atención al Puente General Manuel Belgrano y a la Ruta Nacional N.º 16.

Sergio Andrés Dolce.