



DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Situación al 31/12/2025



Contenido

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD	4
Desmantelamiento institucional, Riesgo Sistémico y Emergencia Vial en la Argentina	4
Resumen Ejecutivo.....	4
1. La DNV como organismo estratégico: de política de Estado a variable de ajuste.....	5
2. Colapso de la capacidad técnica: despidos, retiro del saber y destrucción del capital humano.....	5
3. Impacto del Decreto 461/2025: Vaciamiento Institucional, desguace del capital humano y asfixia financiera como política de Estado.....	6
4. Estado crítico de la Red Vial Nacional: deterioro acelerado y riesgo creciente.....	7
5. Emergencia vial y crisis de seguridad: muertes evitables como saldo del ajuste.....	8
6. Subejecución presupuestaria: el ajuste como decisión, no como restricción.....	9
Presupuesto 2025: Ejecución Presupuestaria por Fuente y por Programas.....	10
7. Impuesto a los Combustibles: opacidad, desvío y ruptura del pacto fiscal vial.....	11
8. Estado Crítico y Deterioro Acelerado de la Red Vial Nacional.....	11
Problemática del Estado de la Red.....	11
Evaluación de Estado de los Pavimentos.....	13
9. Rutas en Estado Crítico: cuando la sociedad toma la iniciativa.....	14
10. Rutas Nacionales en Estado Crítico y Deterioro Acelerado –Abandono	
Total de la Infraestructura.....	16
Ruta Nacional N° 33.....	16
Ruta Nacional N° 151.....	19
Ruta Nacional N° 34.....	21
Ruta Nacional 1V66.....	22
Rutas en Provincia de Corrientes.....	24
Ruta Nacional 121.....	24
Ruta Nacional 119.....	25

Ruta Nacional 120.....	26
Rutas en Provincia de Entre Ríos	27
Ruta Nacional A015	27
Ruta Nacional 136.....	29
Ruta Nacional 1V11 (Ex RN 11) – Santa Fe.....	30
Rutas en Provincia de Buenos Aires	33
AU RN 5 Mercedes Variante Suipacha	33
AU RN 3 San Miguel de Monte – General Belgrano, Acceso Gorchs	34
Ruta Nacional N° 7.....	36
Conclusión: Vialidad no es un gasto, es inversión pública y soberanía	40

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Desmantelamiento institucional, Riesgo Sistémico y Emergencia Vial en la Argentina

Resumen Ejecutivo

La situación actual de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y de la Red Vial Nacional no es el resultado de errores de gestión, limitaciones técnicas ni falta de recursos. Es la consecuencia directa de una decisión política deliberada: vaciar al Estado de su capacidad vial, paralizar el mantenimiento y degradar una función estratégica que sostiene la seguridad, la producción y la integración territorial del país.

Desde diciembre de 2023, la DNV atraviesa el proceso de desmantelamiento institucional más profundo desde su creación. El intento de disolución mediante el Decreto 461/2025 —luego rechazado por el Poder Judicial y el Congreso— dejó en evidencia una ofensiva ideológica contra la infraestructura pública. Aunque la disolución fue frenada, el vaciamiento continúa por otras vías: expulsión de personal técnico altamente calificado, congelamiento salarial, retiro voluntario forzado y asfixia presupuestaria sistemática.

Más de 800 trabajadores especializados ya fueron expulsados del organismo y se proyecta la salida de otros 900. No se trata de “eficiencia”: es una política de destrucción del capital humano acumulado durante décadas. Hoy la DNV existe formalmente, pero ha sido transformada en un cascarón institucional, sin capacidad operativa real para cumplir su función.

En paralelo, el ajuste presupuestario es brutal y deliberado. El Presupuesto 2026 consolida una caída real cercana al 75% respecto de 2023, a lo que se suma una subejecución superior al 50% durante 2024 y 2025. Incluso los fondos específicos provenientes del Impuesto a los Combustibles Líquidos —creado para financiar rutas— no se ejecutan, pese a que la recaudación existe y los usuarios siguen pagando. No hay restricción fiscal: hay decisión política de no invertir.

Las consecuencias son visibles y medibles. Entre el 65% y el 70% de la Red Vial Nacional se encuentra en estado regular o malo. El mantenimiento preventivo fue abandonado y reemplazado por bacheos precarios que solo “administran el riesgo” hasta el próximo accidente. La velocidad media cae, los costos logísticos se disparan, la competitividad regional se erosiona y la siniestralidad vial aumenta. Las muertes en rutas no son estadísticas inevitables: son muertes evitables, resultado directo de decisiones políticas.

La ruptura del pacto fiscal vial es total. Los ciudadanos pagan impuestos para rutas que no se mantienen, no se rehabilitan y no se construyen. La falta de trazabilidad de los fondos erosiona la legitimidad del Estado y alimenta conflictos territoriales, judiciales y sociales. No sorprende que en muchas rutas la sociedad haya comenzado a organizarse, señalar peligros y reclamar en las calles lo que el Estado dejó de hacer.

El problema de la red vial nacional no es técnico. Los diagnósticos existen, los proyectos están formulados y los recursos están disponibles. El problema es político y decisional. Persistir en este rumbo no es ajuste ni modernización: es abandono. Cada kilómetro no mantenido hoy es un pasivo técnico, económico y judicial mañana. Cada peso “ahorrado” hoy se multiplicará por tres, cinco o más en reconstrucción futura.

La infraestructura vial no es un gasto: es inversión pública, seguridad, desarrollo y soberanía. Desmantelar la DNV implica más muertes, más desigualdad territorial y mayor dependencia de esquemas concesionados sin control público. La discusión no es peaje sí o no, ni obra pública sí o no: la discusión es si el Estado cumple o abdica de una de sus funciones esenciales.

Las rutas no colapsaron por azar. Están siendo abandonadas. Y ese abandono tiene responsables políticos concretos.

1. La DNV como organismo estratégico: de política de Estado a variable de ajuste

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), creada como organismo autárquico mediante el Decreto-Ley 505/58, fue históricamente el instrumento central del Estado argentino para garantizar conectividad territorial, integración productiva y seguridad vial. Su rol excede ampliamente la obra pública: articula soberanía, logística, desarrollo regional y reducción de desigualdades.

Al 31/12/2025, la DNV atraviesa el proceso de vaciamiento institucional más profundo desde su creación, no explicable por ineficiencias administrativas ni por una transición ordenada hacia nuevos esquemas de gestión. Se trata de una decisión política explícita de desfinanciar, paralizar y degradar la función vial del Estado, con impactos directos sobre la vida cotidiana, la producción y la seguridad de millones de personas

2. Colapso de la capacidad técnica: despidos, retiro del saber y destrucción del capital humano

Entre diciembre de 2023 y comienzos de 2026, la DNV perdió más de 800 agentes técnicos y operativos, incluyendo ingenieros, laboratoristas, topógrafos, mecánicos y maquinistas altamente especializados. A esto se suma la apertura

de un retiro voluntario que podría eliminar otras 900 posiciones, consolidando una pérdida estructural de capacidades no recuperables en el corto plazo

El intento explícito de disolución del organismo —finalmente frenado por la acción de esta Organización gremial— evidencia que no existe un plan alternativo serio para reemplazar las funciones técnicas de Vialidad. El resultado es un organismo formalmente existente, pero operativamente incapacitado, un “cascarón institucional” sin músculo técnico ni autonomía decisoria.

3. Impacto del Decreto 461/2025: Vaciamiento Institucional, desguace del capital humano y asfixia financiera como política de Estado

El 7 de julio de 2025, el Poder Ejecutivo Nacional avanzó, mediante el Decreto N.º 461/25, en un intento de disolución de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), uno de los organismos estratégicos del Estado argentino en materia de infraestructura, conectividad territorial y seguridad vial. La medida, adoptada de manera unilateral y sin sustento técnico, se inscribió en una ofensiva más amplia de desmantelamiento del Estado, ejecutada al amparo de facultades delegadas y en abierta tensión con el principio de división de poderes.

Este avasallamiento institucional fue frenado en una primera instancia por el Poder Judicial, a partir de una medida cautelar impulsada por el Sindicato de Empleados de Vialidad Nacional – Casa Central y 1.º Distrito (SEVINA), adherido a la FEPEVINA, que actuó en defensa no solo de los puestos de trabajo, sino del interés público comprometido en el mantenimiento y la gestión de la red vial nacional.

Posteriormente, el Congreso de la Nación —tanto la Cámara de Diputados como el Senado— rechazó el decreto, dejando en evidencia la debilidad jurídica y política de una decisión que pretendía vaciar competencias esenciales del Estado por la vía del decreto y eludir el debate democrático.

Nada de esto hubiera sido posible sin la movilización sostenida y organizada de las trabajadoras y los trabajadores de la DNV, junto a otros organismos del Estado igualmente atacados por la misma batería de decretos. Fue la acción colectiva, en las calles y en el ámbito institucional, la que logró poner un límite a una política de ajuste extremo, reafirmando que la infraestructura vial, el empleo público especializado y la planificación territorial no son variables de ajuste, sino pilares del desarrollo nacional.

Hoy, la Dirección Nacional de Vialidad sigue existiendo formalmente. Pudimos evitar su disolución, pero el vaciamiento avanza por otras vías, más silenciosas y no menos destructivas, pero igual de efectivas para desmantelar el organismo. Es a través de dos mecanismos:

El primer mecanismo, mediante un desguace deliberado de su capital humano y la desvinculación progresiva de personal especializado y altamente calificado. El organismo cuenta actualmente con alrededor de 4.800 trabajadoras y trabajadores, muchos de ellos con décadas de experiencia técnica, territorial y operativa. El gobierno nacional, a través de su Administrador, lanzó un retiro voluntario forzado en los hechos, cuyo objetivo explícito es provocar la salida de unas 900 personas, es decir, casi el 20 % de la dotación. A esto se suma un congelamiento salarial de más de 15 meses, que licúa los ingresos, empuja a la renuncia y convierte al salario en una variable de ajuste. No es desorganización: es una política de expulsión.

El segundo mecanismo, el vaciamiento se consolida por la vía presupuestaria. El Presupuesto 2026 cristaliza un ajuste brutal del 75 % en términos reales respecto de 2023. Como si eso no alcanzara, durante 2024 y 2025 el propio Estado nacional subejecutó cerca del 50 % de los recursos asignados, incluso negándose a aplicar los fondos específicos que por ley corresponden a Vialidad Nacional, provenientes del Impuesto a los Combustibles Líquidos. No es falta de recursos: es una decisión política de asfixia financiera. Los recursos existen, pero se decide no invertirlos.

Con la decisión política de “obra pública cero”, el gobierno nacional no solo puso en situación de emergencia a la Red Vial Nacional, sino que golpeó directamente a la Dirección Nacional de Vialidad y a sus trabajadoras y trabajadores. No es austeridad ni eficiencia: es una decisión ideológica que deteriora la infraestructura, debilita al Estado y pone en riesgo la seguridad vial en todo el país.

La decisión política de “obra pública cero” no solo condena a la Red Vial Nacional a una situación de emergencia permanente, sino que desmantela deliberadamente a la Dirección Nacional de Vialidad y golpea directamente a sus trabajadores y trabajadoras quienes sostienen día a día el funcionamiento de la infraestructura estratégica del país.

No es austeridad ni eficiencia: es una decisión ideológica que deteriora la infraestructura, debilita al Estado y pone en riesgo la seguridad vial en todo el país.

Tampoco se trata de eficiencia ni de modernización: se trata de vaciar, paralizar y preparar el terreno para la entrega.

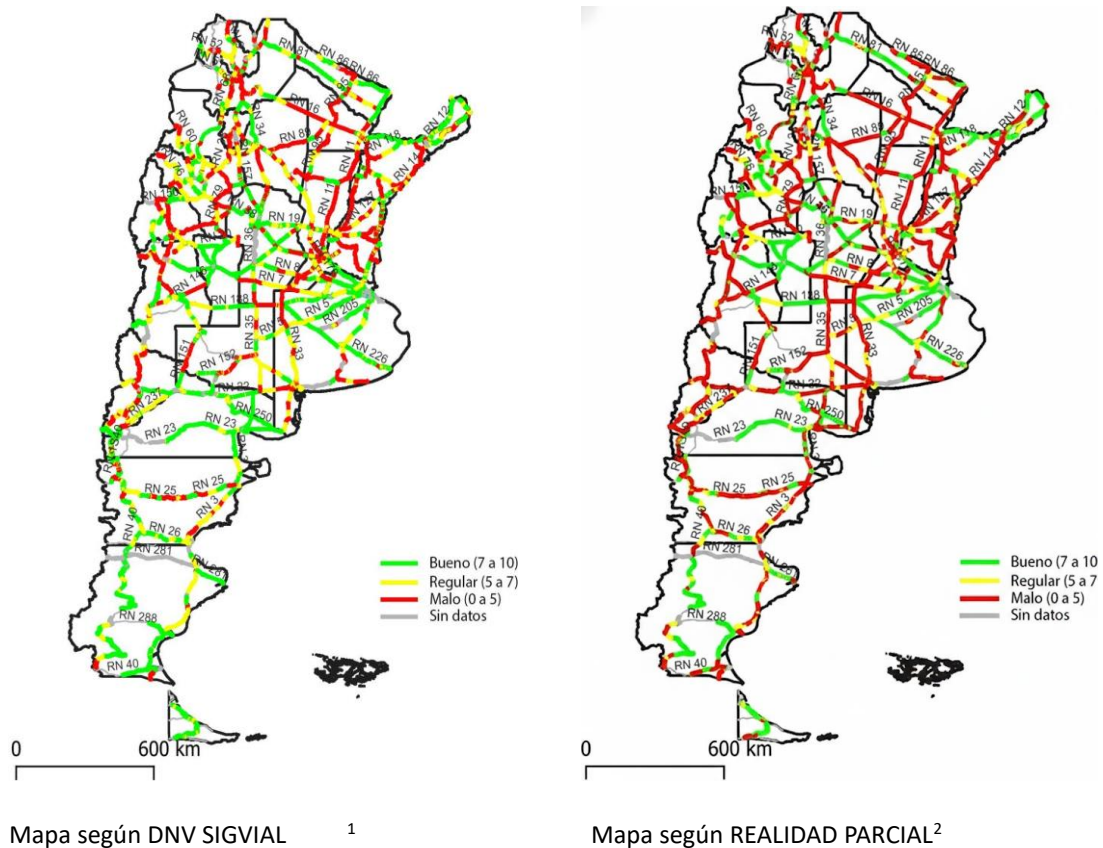
4. Estado crítico de la Red Vial Nacional: deterioro acelerado y riesgo creciente

Los datos oficiales del SIG VIAL muestran que al menos el 60% de la Red Vial Nacional se encuentra en estado regular o malo, con mediciones parciales y desactualizadas. Proyecciones conservadoras indican que el deterioro real podría alcanzar al 65% y un 70% de la red, afectando rutas estratégicas en todas las provincias.

Las principales consecuencias técnicas son:

- Incremento severo de costos de operación vehicular
- Reducción de velocidades medias (≈ 60 km/h)
- Congestión estructural en corredores productivos
- Mayor deterioro por tránsito pesado no controlado
- Incremento sostenido de la siniestralidad vial

El **abandono del mantenimiento preventivo** acelera el pasaje de fallas menores a colapsos estructurales, multiplicando los costos futuros de rehabilitación.



Sobre el estado crítico de la Red Vial Nacional y deterioro acelerado, se aborda en detalle más adelante.

5. Emergencia vial y crisis de seguridad: muertes evitables como saldo del ajuste

La siniestralidad vial en Argentina no es un fenómeno aislado, sino la consecuencia directa de políticas públicas (u omisiones). Entre 2022 y 2023, las

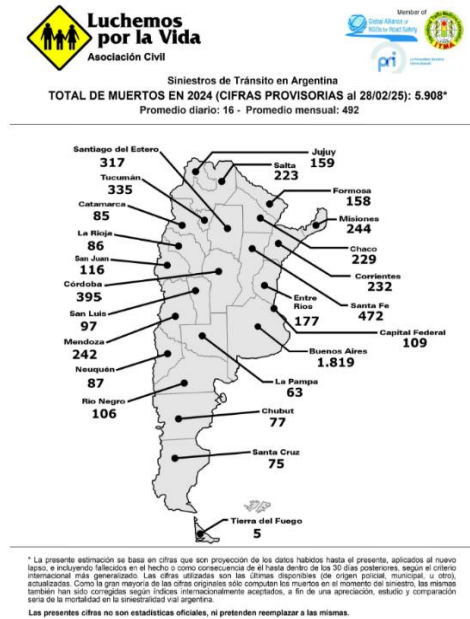
¹ <https://sigvial.vialidad.gob.ar/>

² Elaboración propia en base a <https://sigvial.vialidad.gob.ar/> con incremento del deterioro de la red

víctimas fatales aumentaron un 14%, alcanzando 4.369 muertes anuales, con promedios diarios inadmisibles para un país de ingresos medios

Organizaciones civiles como *Luchemos por la Vida* estiman cifras aún mayores (más de 6.200 muertes en 2023). La evidencia es contundente: el deterioro vial mata, y lo hace de forma regresiva, afectando especialmente a jóvenes y regiones periféricas.

No declarar la emergencia vial frente a este escenario no es neutralidad técnica: es responsabilidad política directa.



6. Subejecución presupuestaria: el ajuste como decisión, no como restricción

Durante 2024 y 2025, la DNV registró subejecuciones superiores al 50% en inversión vial, alcanzando niveles cercanos al 95% en obras conveniadas con provincias. Programas críticos como:

- Repavimentación
- Seguridad vial
- Rutas nuevas
- Mantenimiento estructural

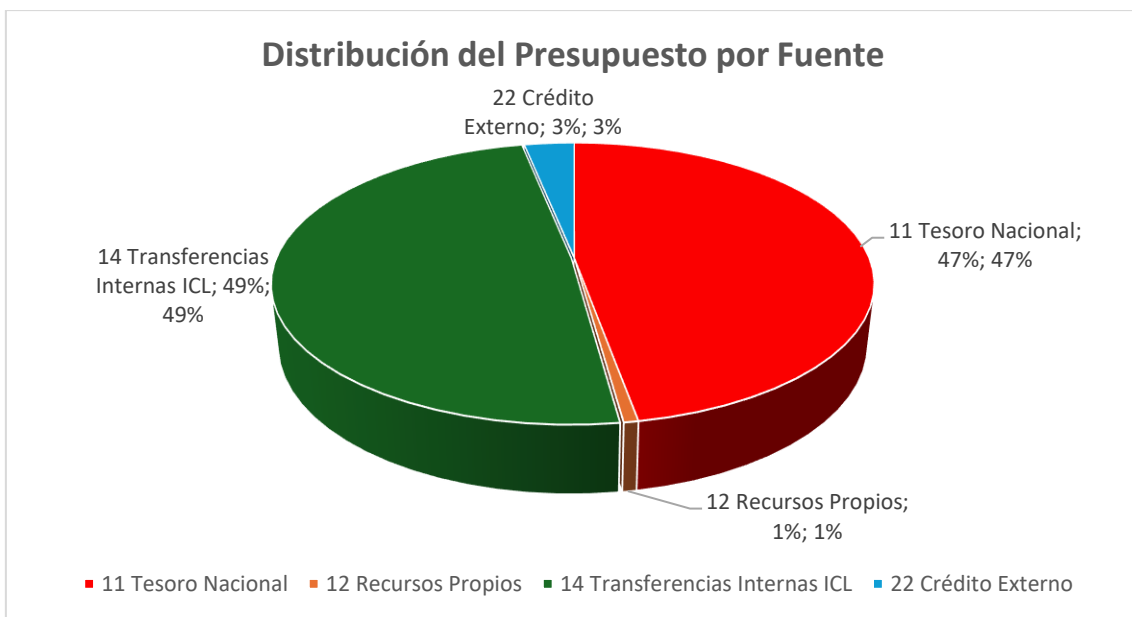
presentan ejecuciones cercanas a cero

³ Fuente: <https://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-en-argentina-durante-2024>

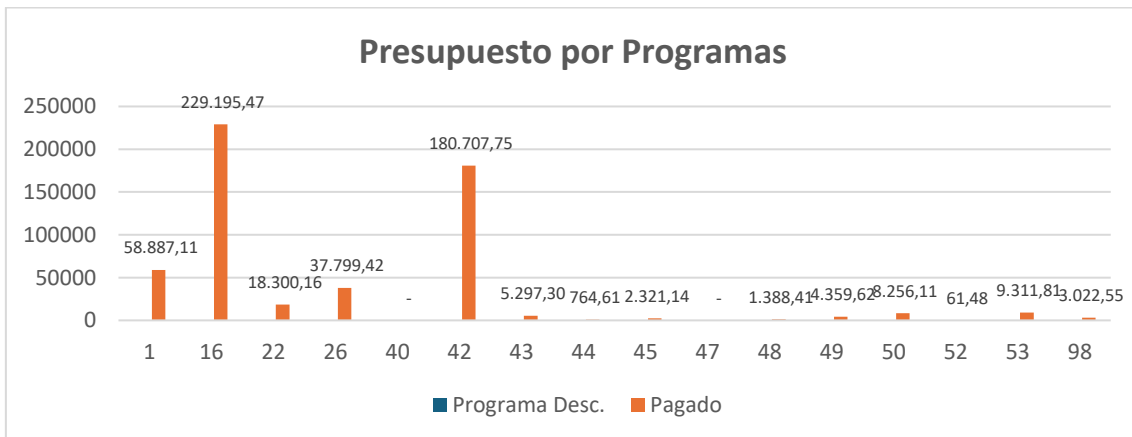
Esto ocurre sin caída de la recaudación del Impuesto a los Combustibles y con créditos multilaterales vigentes (BID, BIRF, CAF), por los cuales el Estado paga intereses y comisiones (≈ USD 133 millones) sin ejecutar las obras asociadas.

No es falta de recursos: es asfixia política deliberada desde el Ministerio de Economía.

Presupuesto 2025: Ejecución Presupuestaria por Fuente y por Programas



4



* en millones de pesos

⁴ Fuente: Elaboración propia e-sidif DNV Presupuesto 2025

7. Impuesto a los Combustibles: opacidad, desvío y ruptura del pacto fiscal vial

El Impuesto a los Combustibles Líquidos, concebido como tributo específico para infraestructura vial, no se destina a su finalidad. La brecha entre lo recaudado y lo efectivamente invertido en rutas nacionales es persistente y creciente desde 2021

Los usuarios pagan por caminos que:

- No se mantienen
- No se rehabilitan
- No se construyen

8. Descalce fiscal en infraestructura vial: recaudación del Impuesto a los Combustibles vs. Financiamiento efectivo por transferencias del SISVIAL⁵

	ICL	SISVIALDNV	Fuente 14	Brecha	%Brecha s/ICL
		14,29%			
2021	356.273,00	50.911,41	13.202,59	37.708,82	3,71%
2022	431.487,00	61.659,49	61.028,06	631,43	14,14%
2023	526.432,00	75.227,13	14.628,91	60.598,23	2,78%
2024	2.520.915,00	360.238,75	120.866,39	239.372,36	4,79%
2025	4.846.146,00	692.514,26	274.194,00	418.320,26	5,66%

La ausencia de trazabilidad y transparencia **rompe el contrato fiscal básico** entre el Estado y la sociedad, erosionando legitimidad institucional y alimentando conflictos territoriales (incluidas tasas viales municipales superpuestas).

8. Estado Crítico y Deterioro Acelerado de la Red Vial Nacional

Como se mencionó anteriormente, de acuerdo a proyecciones conservadoras indican que el deterioro real podría alcanzar al 65% y un 70% de la red, afectando rutas estratégicas en todas las provincias.

Prueba de ello, son los numerosos pedidos de proyectos de **Declaración del Estado de Emergencia Vial** en diferentes rutas de la red vial nacional, en diversas provincias del país.

Problemática del Estado de la Red

El estado actual de la red vial nacional se puede sintetizar en las siguientes problemáticas:

⁵ Elaboración propia en base a recaudación según AFIP y ejecución e-sidif

- **Tramos y Secciones en Estado Malo y Regular** en las diferentes rutas de todas las provincias del país, aproximadamente en un 60% a 70%, situación que genera altos costos de operación vehicular a los usuarios.
- **Secciones altamente congestionadas con bajo ISP:** (Índice de Servicialidad Presente) que evidencian una baja calidad de circulación de este flujo vehicular en detrimento de la capacidad y del nivel de servicio (NS) de los tramos afectados.
- **Falta de fluidez en la circulación:** genera altos costos de operación de recorrido y de tiempo de viaje, a la vez que un reducido grado de confort para los usuarios y un aumento del índice de siniestralidad del camino.
- **Tramos que se emplazan en zonas urbanas:** el tránsito pesado que circula por el corredor colabora al deterioro prematuro de la calzada principal.
- **Baja calidad de circulación del flujo vehicular en detrimento de la capacidad y nivel de servicio:** genera altos costos de operación y tiempo de viaje, reducido grado de confort para los usuarios y aumento de la siniestralidad del camino.
- **Velocidad media de circulación reducida:** (60 km/h), el tránsito pesado que circula por la misma colabora al deterioro prematuro de la calzada principal.
- **Banquinas pavimentadas y carencia de control de accesos:** los giros se realizan de manera anárquica, aumentando así la potencialidad de ocurrencia de accidentes.
- **Ausencia de eficiente Valorización de la red:** faltan mediciones de gestión de la red, combinadas éstas con el estado en que se recibe y se entrega el patrimonio vial.

Es importante abordar la problemática de la conservación y el mantenimiento vial de rutina, en sus diferentes formas para asegurar las condiciones de tránsito, garantizar la movilidad y brindar un uso seguro y confortable de la red a los usuarios, asegurando en concomitancia con esto, el crecimiento de las economías regionales.

Las infraestructuras viales desempeñan un papel determinante en la mejora de la seguridad vial ya que su implementación **supone la prevención de siniestros de tránsito o al menos, la minimización de sus efectos, especialmente en lo que concierne a la vida y a la salud de las personas.**

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 libres de obstáculos o zonas despejadas, cunetas de desagüe, señalizaciones horizontal y vertical, iluminación, obras de arte, puentes, etc., entre otras componentes, siendo de esta manera acumulativo y progresivo hasta alcanzar la falla o deformación parcial y total.

Evaluación de Estado de los Pavimentos⁶

El índice de Estado (IE) es un indicador que involucra a todas las variables de deformación de un pavimento (rugosidad, ahuellamiento, fisuración, desprendimientos y rotura de bordes, entre otras). El IE se mide de 0 a 10 y proporciona una idea general del estado de la calzada y de la calidad de su superficie de rodadura.

Lo expresado puede visualizarse en el siguiente cuadro:

IE	Estado
IE < 5	Malo
5 ≤ IE < 7	Regular
IE ≥ 7	Bueno

Tabla 1 Clasificación del Índice de Estado

Ahora, con relación a la longitud de la Red evaluada, se muestran los resultados alcanzados para el IE, para la RVN, desagregado por Distritos Jurisdiccionales:

Distrito	Bueno		Regular		Malo		Km.por Distrito	% Evaluado
	Km.	%	Km.	%	Km.	%		
1° BUENOS AIRES	116,6	36,8%	36,5	11,5%	163,8	51,7%	4277,0	7,4%
2° CORDOBA	1060,5	78,2%	126,0	9,3%	170,4	12,6%	3229,9	42,0%
3° TUCUMAN	12,4	6,7%	61,8	33,3%	111,2	60,0%	620,7	29,9%
4° MENDOZA	626,2	41,0%	382,9	25,1%	518,2	33,9%	2008,2	76,1%
5° SALTA	34,2	30,9%	25,3	22,8%	51,3	46,3%	1467,6	7,5%
6° JUJUY	230,1	33,5%	158,1	23,0%	299,1	43,5%	803,9	85,5%
7° SANTA FE	200,9	20,1%	262,4	26,3%	535,0	53,6%	2859,0	34,9%
8° LA RIOJA	584,5	34,2%	614,4	36,0%	508,0	29,8%	1893,4	90,1%
9° SAN JUAN	373,2	40,0%	219,0	23,5%	339,7	36,5%	1218,5	76,5%
10° CORRIENTES	267,3	29,8%	190,5	21,3%	438,1	48,9%	1911,7	46,9%
11° CATAMARCA	259,2	44,5%	207,0	35,6%	115,7	19,9%	944,1	61,6%
12° NEUQUEN	226,9	39,5%	178,6	31,1%	168,9	29,4%	1443,9	39,8%
13° CHUBUT	1174,4	63,5%	398,6	21,5%	276,8	15,0%	1966,5	94,1%
14° SAN LUIS	544,2	94,3%	20,7	3,6%	12,5	2,2%	1165,5	49,5%
15° MISIONES	273,1	64,8%	118,2	28,0%	30,3	7,2%	817,0	51,6%
16° SANTIAGO DEL ESTERO	276,4	35,0%	154,1	19,5%	359,9	45,5%	1439,5	54,9%
17° ENTRE RIOS	166,5	26,3%	187,8	29,7%	277,7	43,9%	2018,1	31,3%
18° CHACO	196,2	25,6%	177,5	23,1%	393,7	51,3%	1029,3	74,6%
19° BAHIA BLANCA	112,6	40,5%	104,3	37,6%	60,8	21,9%	1164,4	23,8%
20° RIO NEGRO	1055,9	91,3%	100,2	8,7%	0,9	0,1%	2078,9	55,7%
21° LA PAMPA	212,1	18,4%	497,0	43,0%	446,2	38,6%	1460,5	79,1%
22° FORMOSA	489,5	53,2%	157,0	17,1%	273,4	29,7%	1265,9	72,7%
23° SANTA CRUZ	605,9	80,9%	129,3	17,3%	13,7	1,8%	2506,6	29,9%
24° TIERRA DEL FUEGO	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	300,9	0,0%
TOTALES	9098,8	47,5%	4507,2	23,5%	5565,3	29,0%	39891,0	48,1%

⁶ Manual DNV: Metodología de Evaluación de Estado de los Pavimentos. Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control, División Relevamientos

Sobre la base de lo expuesto, de acuerdo a lo informado en el **Informe de Evaluación de Estado de la DNV**⁷, se observa que el 48,1% de la Red Vial Nacional (en adelante RVN) que fuera evaluada, cuenta con un Índice de Estado IE bueno (mayor o igual a 7).

Cabe destacar la parcialidad de la información oficial atento a que las mediciones se han realizado en menos del 50% de la RVN y que de acuerdo a nuestras proyecciones el índice de estado estaría arrojando que un 65% de las rutas nacionales se encuentran en estado regular a malo.

9. Rutas en Estado Crítico: cuando la sociedad toma la iniciativa⁸

El deterioro de la red vial en distintos puntos del país dejó de ser solo un problema técnico para transformarse en un conflicto social, económico y de seguridad vial. Frente a la falta de mantenimiento sistemático y a la postergación de obras básicas, la sociedad empezó a reaccionar.

Ante la inacción o lentitud estatal, las acciones impulsadas por la sociedad, surgen respuestas desde abajo:

- Autoconvocatorias vecinales y asambleas locales
- Relevamientos ciudadanos (fotos, videos, georreferenciación de daños)
- Presentaciones formales ante defensorías, legislaturas y justicia
- Cortes simbólicos o señalización improvisada para advertir peligros
- Difusión en medios y redes sociales para visibilizar el problema

Estas acciones no reemplazan al Estado, pero rompen la inercia del silencio y fuerzan la agenda pública.

Una ruta en estado crítico no es solo un pavimento deteriorado: es la evidencia de una falla en la planificación, el financiamiento y la gestión. Cuando la sociedad actúa, no es por vocación de obra pública, sino por necesidad.

La señal es clara: sin mantenimiento oportuno, el costo social y económico se multiplica, y la respuesta deja de ser técnica para volverse social y conflictiva.

⁷ Informe Anual de Evaluación de Estado de Pavimentos 2023-2024
<https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/sig-vial>

⁸ Fuente: Elaboración propia



Ruta Nacional	Tramo Crítico	Estado de la Calzada	Denuncias / Acción Legal
RN 3	Cañuelas - Azul / S. de Bahía Blanca	Calzada deformada, baches profundos en sectores de frenado. Obras de autovía paralizadas.	Amparos judiciales de usuarios por inseguridad vial.
RN 11	Timbúes (Sta. Fe) - Resistencia (Chaco)	Presencia de Ahuellamiento y baches que obligan a circular por la banquina.	Pedido formal de declaración de Emergencia Vial por parte de legisladores de Chaco y Santa Fe.
RN 33	Trenque Lauquen - Rufino / Rosario	Deformaciones transversales y "cráteres" que afectan el eje del transporte agroexportador.	Intendentes de la región unieron reclamos ante Vialidad Nacional por intransitabilidad.
RN 34	Rosario - Rafaela / Salta - Jujuy	Calzada inestable, falta de banquetas pavimentadas. "Alto Riesgo" por siniestralidad.	Denuncias gremiales por falta de mantenimiento básico y retiro de equipos de conservación.
RN 5	Mercedes - Suipacha - Chivilcoy	Deterioro severo en la carpeta asfáltica. Obras de transformación en autopista paralizadas.	Protestas de usuarios bajo la consigna "Peaje hacia la muerte" debido al aumento de tarifas sin mejoras.
RN 7	Junín - Chacabuco / Laboulaye	Descalce de banquetas y baches en sectores de alta velocidad.	Reportes de emergencia por colisiones fatales vinculadas al estado del pavimento en km 265.
RN 151	Cipolletti (R.N.) - 25 de Mayo (La Pampa)	Superficie totalmente desgranada, pérdida de áridos y baches longitudinales.	Declarada en emergencia por organismos provinciales; reclamos constantes del sector petrolero.

10. Rutas Nacionales en Estado Crítico y Deterioro Acelerado – Abandono Total de la Infraestructura

Actualmente, los corredores más comprometidos por el deterioro acelerado que se debe principalmente a la paralización de los contratos de recuperación y mantenimiento (C.Re.Ma) y a la falta de ejecución presupuestaria del Impuesto sobre los Combustibles, que legalmente debería volcarse al bacheo, conservación y señalización, además de la modernización y mejora de su nivel de servicio vial, y con denuncias de emergencia vial y amparos judiciales de usuarios se mencionan los siguientes:

Ruta Nacional N° 33

Este caso, es uno de los más críticos del país, afectando no solo la seguridad vial sino también el entramado socioeconómico de la región. Tramos que se encuentran proyectados desde hace años y no se actúa por desidia de gestión institucional.

La Ruta Nacional 33 se extiende en la provincia de Buenos Aires y Santa Fe. Conecta ciudades de producción agrícola, cada vez más difícil, debido a que transita un pavimento altamente deteriorado y su tránsito como mencionan los vecinos, es jugar una ruleta rusa.

El cierre de establecimientos comerciales, como el supermercado mayorista Yaguar, en Bahía Blanca, que debido al mal estado de las rutas dejó de operar y cerró definitivamente en noviembre de 2025, por las malas condiciones viales que impedían el acceso de clientes y la llegada de mercadería, afectando a unos 60 trabajadores, con una fuerte caída de sus ventas, es una consecuencia directa del impacto logístico: el aumento de los costos de flete por roturas de unidades y la imposibilidad de cumplir con los tiempos de entrega debido a la velocidad reducida de circulación.

Diagnósticos técnicos entre Casilda, Venado Tuerto, Trenque Lauquen Rufino y Bahía Blanca, revelan fallas estructurales como pérdida de la capacidad portante de la subrasante, lo que significa que el daño no es solo superficial, sino que la base sobre la que apoya el asfalto ha cedido.

Existen desde hace años, proyectos de ampliación de sus calzadas debido a que gran parte del trazado conserva un ancho insuficiente para el intenso tránsito de camiones, colectivos y autos, lo que obliga a maniobras riesgosas de sobrepaso.

La situación de la RN 33 requiere una reconstrucción total más que un bacheo superficial, ya que los parches técnicos actuales tienen una vida útil menor a los seis meses debido al alto volumen de tránsito pesado vinculado a la cosecha.



En el cuadro siguiente se observa el TDMA, de toda la RN33. Un corredor crítico y estratégico. En la zona de Bahía Blanca, en la intersección con la RN 35, el TDMA, es de 11950 vehículos por día, algo imposible de transitar en una ruta en mal estado.

Tramos Ruta: 0033

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
19	Bahia Blanca	INT.R.N.3 - INT.R.N.35 (D)	0	2	12850		Cobertura
19	Bahia Blanca	INT.R.N.35 (I) - INT.EX R.N.33 (D)	2	8,65	11950		Cobertura
19	Bahia Blanca	INT.EX R.N.33 (D) (B.BLANCA SAL.) - INT.R.P.76 (D)	8,65	72,6	4197	ver	Permanente
19	Bahia Blanca	INT.R.P.76 (D) - INT.R.P.67	72,6	133,68	3700		Cobertura
19	Bahia Blanca	INT.R.P.67 - INT.R.P.60	133,68	181,37	3270	ver	Permanente
1	Buenos Aires	INT.R.P.60 - INT.R.P.85 (D) (GUAMINI)	181,37	197,16	3350		Cobertura
1	Buenos Aires	INT.R.P.85 (D) (GUAMINI) - INT.R.P.85 (I)	197,16	220,99	1970		Cobertura
1	Buenos Aires	INT.R.P.85 (I) - ACC.A LA PORTE♦A (I)	220,99	282,78	1579	ver	Permanente
1	Buenos Aires	ACC.A LA PORTE♦A (I) - INT.R.N.5	282,78	320,55	2450		Cobertura
1	Buenos Aires	INT.R.N.5 - ACC.A RIVADAVIA (D)	320,55	384,08	2220		Cobertura
1	Buenos Aires	ACC.A RIVADAVIA (D) - INT.R.N.188	384,08	436,15	2000		Permanente
1	Buenos Aires	INT.R.N.188 (VILLEGAS) - LTE.C/SANTA FE	436,15	512,16	1600		Cobertura
7	Santa Fe	LTE.C/BUENOS AIRES - INT.R.N.7	512,16	535,29	1600		Cobertura
7	Santa Fe	INT.R.N.7 - INT.R.N.8	535,29	630,66	2840	ver	Permanente
7	Santa Fe	INT.R.N.8 - INT.R.P.93	630,66	685,56	4500		Cobertura
7	Santa Fe	INT.R.P.93 - EMP.R.N.178 (D) (P.SUP.)	685,56	719,68	5100		Permanente
7	Santa Fe	EMP.R.N.178 (D) (P.SUP.) - EMP.R.N.178 (I) (F.SUP.)	719,68	722,41	6050		Cobertura
7	Santa Fe	EMP.R.N.178 (I) (F.SUP.) - ACC.A CASILDA (I)	722,41	741,72	5257	ver	Permanente
7	Santa Fe	ACC.A CASILDA (I) - INT.R.N.A012	741,72	768,24	5200		Permanente
7	Santa Fe	INT.R.N.A012 - PEREZ (ENT.)	768,24	783,08	5700	ver	Cobertura
7	Santa Fe	PEREZ (ENT.) - INT.R.P.14 (D)	783,08	787,12			Area Urbana
7	Santa Fe	INT.R.P.14 (D) - B/N R.N.A008	787,12	791,02			Area Urbana
7	Santa Fe	B/N R.N.A008 - INT.R.N.9	791,02	794,55			Area Urbana

Ruta Nacional N°151

La Ruta Nacional 151 es vital para conectar el sur argentino, especialmente **Vaca Muerta, el turismo y las economías regionales de Río Negro y La Pampa**, pero sufre un deterioro extremo (baches, falta de mantenimiento y abandono total) que genera accidentes, roturas de vehículos y sobrecostos logísticos, afectando la seguridad de miles de usuarios y convirtiéndose en un símbolo de abandono vial que reclama inversión urgente y soluciones concretas.

Conecta la ciudad de Cipolletti (RN 22) con La Pampa, y es crucial para la logística petrolera de Vaca Muerta, por el transporte de mercaderías en el norte patagónico.

Actualmente, el límite con Río Negro y 25 de Mayo, se encuentra en **Estado Crítico**.

Es una de las **rutas con mayor índice de siniestralidad debido al colapso del paquete estructural**.

Su problemática, se sintetiza en:

- **Bacheo por Saturación:** Presencia de baches tipo "cráter" que cubren el ancho de la calzada, obligando a los conductores a transitar por la banquina
- **Deformaciones Excesivas:** Áreas de ahuellamiento profundo por el paso constante de camiones de la industria petrolera y minera.
- **Pérdida de Capa de Rodamiento:** Sectores donde el asfalto ha desaparecido por completo y no existe, dejando expuesta la base granular





- **Plan de Emergencia:** Se encuentra bajo el **Plan de Mantenimiento de Conservación (DNV), con partidas asignadas para el presupuesto de emergencia vial 2026.**
- **Intervención Requerida:** El diagnóstico técnico indica que el bacheo intensivo ya no es una solución viable. Se requiere una **reconstrucción total con refuerzo de base para soportar el tonelaje de los equipos pesados de Vaca Muerta.**

Conclusión: La ruta presenta un riesgo operativo alto. La falta de mantenimiento estructural ha derivado en una fragmentación del pavimento que compromete la integridad de los ejes de carga y la seguridad de los vehículos livianos.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del Corredor, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.⁹

Tramos Ruta: 0151

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
20	Río Negro	EMP.R.N.22/ACC.A CIPOLLETTI - AV.CIRCUNVALACION (D)	0	2,97	22000		Cobertura
20	Río Negro	AV.CIRCUNVALACION (D) - CINCO SALTOS (D)	2,97	13,67	18800		Cobertura
20	Río Negro	CINCO SALTOS (D) - ACC.A NEUQUEN (D.BALLESTER/R.P.51)	13,67	28,95	8800		Cobertura
20	Río Negro	ACC.A NEUQUEN (D.BALLESTER/R.P.51) - ACC.A CNIA.CATRIEL (D)	28,95	127,69	4400	ver	Cobertura
20	Río Negro	ACC.A COLONIA CATRIEL (D) - LTE.C/ LA PAMPA (ACC. A COLONIA 25 DE MAYO)	127,69	150,18	4900	ver	Cobertura
21	La Pampa	LTE.C/RIO NEGRO (ACC. A COLONIA 25 DE MAYO) - INT.R.P.20	150,18	157,55	2632	ver	Permanente
21	La Pampa	INT.R.P.20 - ACC.A PUELEN (D)	157,55	194,49	1280	ver	Cobertura
21	La Pampa	ACC.A PUELEN (D) - INT.R.N.143 (ALGARROBO DEL AGUILA)	194,49	315,75	1180	ver	Cobertura

⁹ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Ruta Nacional N° 34

Las RN 34, RN 66 RN 1V66 integran formalmente el Corredor del Noroeste. Bajo la nueva estructura de la Red Federal de Concesiones (Etapa I, 2025-2026), esta ruta está clasificada dentro del Tramo Noroeste (Tramo 4). Su función es conectar la RN 66 (a la altura de Perico) con la RN 34 (hacia San Pedro de Jujuy), permitiendo que el flujo de carga que viene de Salta o del Aeropuerto Internacional Horacio Guzmán evite el ingreso directo a zonas urbanas densas, optimizando los tiempos de viaje hacia el norte del país y Bolivia.

En diferentes tramos de la RN 34 en Jujuy, hubo un financiamiento de las obras de infraestructura del Banco Mundial denominado **CORREDOR DE DESARROLLO VIAL DEL NOROESTE - PRÉSTAMO BIRF 8810-AR** que consistía en la expansión de la capacidad de dos carriles a cuatro carriles conformando una autovía con control de acceso e intersecciones separadas por grado y carriles para retomar, y obras de rehabilitación, a lo largo de los tramos más congestionados y deteriorados del Corredor del NOA, en las RN 34, RN 1V66.

Lamentablemente, los hechos sucedidos con las empresas contratistas adjudicadas de las obras, que abandonaron 2 de las 3 obras adjudicadas, por diversas razones y dejaron las obras inconclusas, el plazo del préstamo venció y no se pudo renovar, devolviendo así lo poco desembolsado y pagando un monto mayor en comisiones e intereses demostrando ineficiencia en la gestión operativa desde la contratación a empresas inescrupulosas que abandonan las obras, hasta su ejecución exigiendo modificaciones y cambios para su beneficio. Finalmente, se cerró el préstamo en el mes de marzo de 2025.

La calzada de la ruta tiene un límite de la degradación estructural. Con la siguiente problemática:

- **Ahuellamiento:** Deformación plástica por fatiga de la mezcla asfáltica bajo cargas pesadas constantes (transporte de caña y logística internacional).
- **Fisuras Transversales:** Fracturas que permiten la infiltración de agua hacia la subrasante, debilitando la base.
- **Sectores Críticos:** La zona entre San Pedro y Ledesma presenta baches aislados pero profundos que comprometen la seguridad en maniobras de sobrepaso



El plan original era convertirla en Autovía por eso el nombre Corredor del Noroeste, y realizar una repavimentación integral.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del Corredor, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.

TDMA Tramos RUTA NACIONAL 34 ¹⁰

6	Jujuy	LTE.C/SALTA - INT.R.N.1V66 (I)	1149,94	1160,88	8464		Cobertura
6	Jujuy	INT.R.N.1V66 (I) - INT.R.N.66 (I)	1160,88	1174,28	3300	ver	Cobertura
6	Jujuy	INT.R.N.66 (I) - B/N R.P.56 (EX R.N.56)	1174,28	1189,02	9821	ver	Permanente
6	Jujuy	B/N R.P.56 (EX R.N.56) - ACC.A SAN PEDRO DE JUJUY	1189,02	1196,51	7850	ver	Cobertura
6	Jujuy	ACC.A SAN PEDRO DE JUJUY - ACC.A FRAILE PINTADO (I)	1196,51	1228,05	6400	ver	Cobertura
6	Jujuy	ACC.A FRAILE PINTADO (I) - ACC.A LIBERTADOR SAN MARTIN (D)	1228,05	1243,34	8400	ver	Cobertura
6	Jujuy	ACC.A LIBERTADOR SAN MARTIN (D) - LTE.C/SALTA	1243,34	1287,69	4164		Cobertura

Ruta Nacional 1V66

La Ruta Nacional 1V66 (Ruta Variante 66) es fundamental en la logística del Noroeste Argentino (NOA). Forma parte del llamado "Triángulo del Sur" jujeño junto con la RN 66 y la RN 34.

Además, se encuentra bajo la nueva estructura de la Red Federal de Concesiones.

Comparte la misma problemática que se menciona en la RN N° 34, como ahuellamiento, fisuras y sectores críticos, fallas en la subrasante por alto tránsito de camiones cañeros y de transporte internacional, falta de

¹⁰ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

señalamiento, además de un bajo nivel de servicio a un tránsito pesado con fatiga acelerada del pavimento y altos niveles de siniestralidad en horas pico.



En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del Corredor, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.¹¹

Tramos Ruta: 1V66

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
6	Jujuy	INT.R.N.66 - INT.R.N.34	0	13,32	4900	ver	Permanente

12

¹¹ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

¹² <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Rutas en Provincia de Corrientes

Ruta Nacional 121

Esta ruta es de vital importancia ya que conecta la RN 14 con el Puente Internacional de la Integración: Puente Santo Tomé - São Borja. Al ser una vía de acceso fronterizo, soporta un volumen altísimo de transporte internacional de cargas.

Su problemática radica en una falla estructural completa con baches profundos, ahuellamiento severo, y pérdida de capacidad portante.

Esta ruta no admite más bacheo. Requiere reconstrucción total. La sociedad realiza en forma permanente reclamos por roturas de ejes y demoras logísticas.

El tramo fue proyectado en un Contrato CREMA (Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento) pero aún sin novedades.



En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del ruta, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.¹³

¹³ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Tramos Ruta: 0121

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
10	Corrientes	INT.R.N.14 - LTE.C/BRASIL (PTE.INT.DE LA INTEGRACION)	0	8,34	2520	ver	Cobertura

14

Ruta Nacional 119

Es un corredor clave que vincula la RN 14 con la RN 123 (zona Mercedes) con tránsito productivo ganadero y forestal (arroz, cítricos, canteras/agregados), y presencia estacional de transporte pesado. El mix de camiones + estacionalidad + altas temperaturas, acelera el deterioro por fatiga y deformaciones si la estructura y el drenaje no están finos. Actualmente, reporta públicamente, tramos con calzada deteriorada y baches, al punto de ser priorizada para un plan de bacheo (en particular el tramo Mercedes – Curuzú Cuatiá), con altos niveles de siniestralidad.

Una ruta que pasó por una repavimentación y luego entra en fase de deterioro acelerado y bacheo recurrente, es por una combinación de fisuración por fatiga (piel de cocodrilo) cuando el agua ingresa, se pierde soporte, aparece el bache. Además de zonas envejecidas o mal selladas, roturas de borde si la banquina está débil/erosionada y el tránsito circula “pisando el borde”, ahuellamientos, y riesgos viales por deformaciones con maniobras evasivas de los usuarios (al invadir el carril contrario) sumado a los cambios bruscos de trayectoria. El deterioro de las banquetas y la falta de señalización vertical en tramos con baches profundos representan un riesgo elevado para el tránsito nocturno. Su estado actual es Malo.

Se ha observado un aumento de siniestros en zonas de accesos y travesías (Curuzú, Mercedes, Mariano I. Loza), donde hay mezcla de velocidades. El caso del km 40, con accidentes previos, cerca de acceso norte a Curuzú es un “punto rojo crítico de seguridad vial que requiere intervención urgente.

Esta Ruta se encuentra proyectada por Vialidad Nacional desde el Año 2022 y 2023, un tramo para nueva construcción porque es necesario una rehabilitación total y otro para integrar un sistema modular, pero hasta el momento sin novedades por la parálisis de obra pública.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del ruta, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.¹⁵

¹⁴ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

¹⁵ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Tramos Ruta: 0119

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
10	Corrientes	INT.R.N.14 Y 127 - ACC.A CURUZU CUATIA (D)	0	33,22	2040		Cobertura
10	Corrientes	ACC.A CURUZU CUATIA (D) - ACC.A MERCEDES (D)	33,22	106,23	2631	ver	Permanente
10	Corrientes	ACC.A MERCEDES (D) - INT.R.N.123	106,23	109,38	2450	ver	Cobertura

Ruta Nacional 120

Es un conector estratégico crucial para el transporte de la producción regional (madera, cereales) y la conexión con Brasil, Paraguay y la RN 12 y 14.

Une Ituzaingó con Gobernador Virasoro, y actualmente, se encuentra en estado crítico de deterioro, con tramos intransitables, baches profundos y falta de mantenimiento, generando una emergencia vial y afectando el transporte productivo y logístico de la región, siendo una de las causas el aumento del caudal y peso vehicular por la instalación de industrias, y la falta de inversión y obras urgentes.



El tránsito se ha intensificado con la instalación de grandes empresas (forestales, energéticas) que ha incrementado la carga pesada y volumen del transporte, superando la capacidad de la infraestructura.

La sociedad denuncia que la falta de obras y mantenimiento por parte de la DNV, ha agravado la situación durante años. Aunque DNV anunció un bacheo en caliente, por el mal estado, se advierte que se cruzó el umbral crítico y necesita una repavimentación.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del ruta, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.¹⁶

Tramos Ruta: 0120

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
10	Corrientes	INT.R.N.14 - INT.R.N.12	0	57,51	884	ver	Permanente

17

Rutas en Provincia de Entre Ríos

Ruta Nacional A015

Es un acceso clave a la Represa binacional de Salto Grande, y un paso fronterizo de tránsito pesado que se encuentra en mal estado, con tramos críticos y señalización deficiente, lo que ha llevado a multas recientes a la exconcesionaria por parte de la DNV.

Es el acceso al complejo binacional Salto Grande y corredor turístico.

La problemática es un grave estado con fisuración longitudinal y descalce de banquetas.

Existe una contradicción evidente porque se promociona el destino, pero se abandona el acceso. Esto es tremendo “la desidia cuesta vidas”.

¹⁶ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

¹⁷ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>



En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual de la ruta, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.¹⁸

¹⁸ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Tramos Ruta: A015

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
17	Entre Ríos	INT.R.N.14 - ACC.A CONCORDIA (D)	0	6,95	4600		Cobertura
17	Entre Ríos	ACC. A CONCORDIA (D) - ACC. A REP. SALTO GRANDE	6,95	14,73	4426	ver	Permanente

19

Ruta Nacional 136

Conecta Gualeguaychú con el Puente Internacional General San Martín (hacia Uruguay), tiene varios tramos que confirma una situación de deterioro crítico.

Es el acceso directo al puente internacional General San Martín. Su problemática es el agotamiento estructural por **tránsito pesado continuo**. Se iniciaron obras de repavimentación, lo que confirma el diagnóstico.

Los detalles de la Situación Vial

- **Deterioro Estructural:** Al igual que la RN 121, esta ruta soporta una carga pesada constante de camiones de exportación. El estado malo, señala que la calzada presenta fallas que van más allá de lo superficial, con deformaciones y baches que afectan la seguridad vial.
- **Seguridad y Conectividad:** La falta de mantenimiento en este tramo es particularmente sensible por ser el principal vínculo terrestre con Fray Bentos. Las quejas recurrentes de los usuarios mencionan la peligrosidad de las banquetas y la pérdida de material asfáltico en sectores clave.
- **Planes y Licitaciones:** * Existen gestiones para incluir este tramo en programas de **Mantenimiento de Rutas de Acceso a Pasos Fronterizos.**
- Históricamente, se han realizado tareas de bacheo de emergencia, pero la solución técnica es una repavimentación integral con refuerzo estructural

Las autoridades locales destacan la obra como estratégica.

Obra Proyectada desde el año 2022, pero ha quedado en el olvido.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual de la ruta, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.²⁰

¹⁹ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

²⁰ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Tramos Ruta: 0136

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
17	Entre Ríos	INT.R.N.14 - EMP.R.P.20 (FIN INT.)	0	8,5			Interrumpido
17	Entre Ríos	EMP.R.P.20 (FIN INT.) - EMP.R.P.42 (EX R.N.14)	8,5	14,36	3300	<u>ver</u>	Cobertura
17	Entre Ríos	EMP.R.P.42 (EX R.N.14).- LTE.C/URUGUAY (PTE.INT.LIB.G.S.MARTIN)	14,36	42,42	2751	<u>ver</u>	Permanente

21

Ruta Nacional 1V11 (Ex RN 11) – Santa Fe



Corredor logístico clave del Litoral, que atraviesa Santa Fe y Chaco

Su problemática: bacheo recurrente sin resolver la base → deterioro crónico.

²¹ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Este índice $IE < 3$ implica **fracaso del mantenimiento preventivo**, que se realiza mal, es decir se coloca asfalto en caliente, pero es una ruta que necesita **REHABILITACIÓN** porque tuvo un **MAL MANTENIMIENTO** y lo sigue teniendo así.

El tramo de la **Variante Ruta 11 (1V11)** ha sido integrado en proyectos de recuperación más amplios que abarcan la zona metropolitana de Santa Fe y el norte provincial:

- **Contrato de Recuperación y Mantenimiento (CReMa):** Se ha adjudicado un contrato integral que incluye la **Circunvalación Oeste de Santa Fe** y la **RN 1V11**. Este plan contempla un periodo de intervención intensiva (primeros 2 años) para la repavimentación y bacheo profundo, seguido de un mantenimiento de rutina por 4 años adicionales.
- **Repavimentación Santa Fe - Recreo:** Específicamente para la variante que une estas ciudades, se han previsto trabajos de fresado de calzada y colocación de nueva carpeta asfáltica para corregir el Ahuellamiento causado por el transporte de granos.
- **Red Federal de Concesiones (Etapa II):** Se encuentra prevista en el nuevo esquema de concesiones. Esto implica que las empresas adjudicatarias tienen la obligación de ejecutar "**Obras Iniciales**" en los primeros 12 meses, las cuales incluyen:
 - Bacheo profundo y sellado de fisuras.
 - Reemplazo de luminarias en puntos críticos.
 - Perfilado de banquetas y despeje de malezas.

Sociedad de vecinos: señalización artesanal de pozos; aceptación social del peaje si hay obras reales. Armaron Instagram y Facebook.

<https://www.instagram.com/ruta11enemergencia1/?hl=es>

<https://www.facebook.com/pablo.bonalume11/>



Tiene muchos tramos en mal estado, y los mismos se encuentran proyectados desde hace tiempo.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del Corredor, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.

Tramos Ruta: 1V11

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
7	Santa Fe	SANTA FE (SAL.) - INT.R.P.70/RECREO (ENT.)	0	6,67			Area Urbana
7	Santa Fe	INT.R.P.70/RECREO (ENT.) - RECREO (SAL.)	6,67	8,61			Area Urbana
7	Santa Fe	RECREO (SAL.) - INT.R.N.11 (I)	8,61	14,42	1720		Cobertura

22

²² <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Rutas en Provincia de Buenos Aires

AU RN 5 Mercedes Variante Suipacha

En la RN 5, que se extiende desde Luján, Buenos Aires hasta Santa Rosa, La Pampa es una arteria clave que conecta Buenos Aires, iniciando en Luján y extendiéndose hasta Santa Rosa (La Pampa), famosa por su alto tránsito, pero también por su **deterioro en tramos largos**, generando peligrosidad y reclamos por falta de mantenimiento, aunque hay **obras de autopista en progreso** entre Mercedes y Suipacha para mejorar la circulación y la seguridad vial.

Se obtuvo un préstamo de la CAF para ejecutar el tramo Mercedes, Variante Suipacha, cuya ampliación brindará una mayor seguridad vial en las rutas, mejor conectividad, y una infraestructura moderna que ayude a reducir costos logísticos y a fomentar el crecimiento de las economías de todas las regiones. Dicho tramo en cuestión actualmente tiene insuficiente capacidad vehicular y baja calidad de la oferta del servicio vial, junto con la consecuente congestión vehicular, está produciendo demoras en el tiempo de viaje y reduce el grado de confort para los usuarios.

No obstante, la obra que comenzó en el año 2022, sigue ejecutándose con un bajo ritmo, por diversos problemas d

En efecto, bajo la situación actual no pueden desarrollarse velocidades que en promedio sean superiores a los 80 km/h, lo cual además eleva el tiempo de viaje, tornándolo más costoso.

Como problemática específica, podemos afirmar que dicho tramo de carretera

El tramo tiene serios problemas de seguridad vial, desde que con fecha 17 de agosto de 2015 el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación sancionaron una Ley de Emergencia Vial cuyo **ARTICULO 1° establece: Declárase en situación de emergencia vial, por el plazo de dos años, al trazado de la Ruta Nacional N° 5 “Ingeniero Pedro Petriz” en todo su recorrido Luján-Pellegrini, Provincia de Buenos Aires y Catrillo-Santa Rosa Provincia de la Pampa.**

Adicionalmente a esto en otro artículo de la legislación se creó el Programa Nacional “Autovía Luján a Carlos Casares” y subsumido dentro del mismo el subprograma específico: **“Mejoramiento Integral Ruta Nacional N° 5 Carlos Casares-Santa Rosa (La Pampa)”**, con la meta de mejorar y potenciar las acciones de las entidades competentes para evitar o disminuir significativamente los accidentes viales y sus consecuencias fatales, sobre las bases de la inversión en obras y el señalamiento horizontal y vertical que mejore la seguridad vial.

Los fundamentos de la misma se basaron en las solicitudes de comunidades zonales que reclamaban una transformación en autopista y su consecuente aumento de capacidad y rehabilitación de las banquetas todo ello de acuerdo con el incremento de la demanda de tránsito en el corredor. Reclamaban además

la inexistencia de zonas de sobre paso y la existencia de ahuellamiento en el pavimento debido al alto exceso de la carga del tránsito pesado. Por lo tanto, la autopista es fundamental y necesaria para descomprimir el tránsito pasante y evitar el colapso, aliviar el tránsito, ordenarlo y cooperar para evitar los reiterados accidentes.

La obra se reactivó en 2025 en temporada electoral y tiene un mínimo avance. Desde agrupaciones de vecinos, como **“Autovía Ya”**, que han reclamado durante años por la finalización de la ruta, se mira con atención —y en algunos casos con desconfianza— esta reaparición de máquinas viales. La historia de promesas incumplidas pesa más que los movimientos de tierra. Mientras tanto, la doble vía es una promesa pendiente.

En Tránsito medio diario anual, proyectado al año 2026, según lo informado por TDMA Vialidad, es de 10.749 vehículos de los cuales el 30,2% es tránsito pesado y el 69,8% livianos.



AU RN 3 San Miguel de Monte – General Belgrano, Acceso Gorchs

La RN 3, tiene un alto tránsito que al menos entre los 14 tramos desde la provincia de Buenos Aires, en Cañuelas, hasta Azul, con alta congestión. Su traza se caracteriza por poseer un alto nivel de tránsito con un gran porcentaje

de vehículos pesados, (57,4%) en especial de camiones transportando agregados pétreos, cal y cemento en dirección a la ciudad de Buenos Aires y las ciudades que integran el Gran Buenos Aires como así también granos a los puertos de Rosario (al Norte) o de Bahía Blanca (al Sur).

Es conocida por ser el acceso de la producción cerealera del sur de la provincia hacia los puertos de aguas profundas de Bahía Blanca. En sus distintos tramos circulan hasta casi 10.000 vehículos diarios (9800 autos por día en el tramo desde Cañuelas a San Miguel del Monte, unos 6500 desde Las Flores hasta Azul, y unos 3500 desde la intersección de la RN226 hasta Coronel Dorrego).

El tramo de San Miguel del Monte acceso Gorchs, forma parte de un programa de CAF junto con la RN5 Mercedes Variante Suipacha., y a pesar de ello, el ritmo de la obra al igual que la anterior es lento y a la fecha debería estar finalizada.

La problemática es la misma que en el corredor anterior la RN5. Tanto en la capacidad como en el alto nivel de siniestralidad vial.

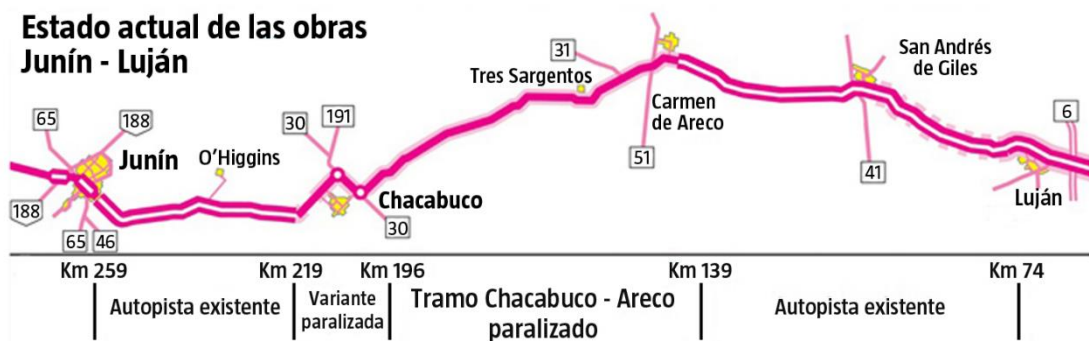
En el mes de mayo de 2025, un accidente vial dejó 16 heridos y 4 muertos donde un micro y un camión chocaron de frente. Desde la provincia de Buenos Aires, denunciaron la paralización de las obras en la ruta 3, junto con otras obras estratégicas en la provincia.





Cabe aclarar, que tanto la RN5 como la RN3, son corredores que habían sido incluidos en las PPP, que luego se paralizó el proyecto. En la actualidad, las mismas se encuentran incluidas en etapa de las concesiones, pero la obligación institucional es continuar las obras a fin de no incrementar los siniestros viales.

Ruta Nacional N° 7



La Ruta Nacional 7 entre Junín y Chacabuco presenta un estado mixto: el tramo principal está convertido en autopista con mejoras en seguridad vial, pero enfrenta problemas de mantenimiento, obras paralizadas y riesgos persistentes en accesos y colectoras. Actualmente, se observan baches, falta de señalización e iluminación que generan peligros de seguridad vial.

Existen quejas vecinales por baches profundos en pasos a nivel (ej. km 212), colectoras deterioradas, ausencia de demarcación, iluminación deficiente y pastizales en banquetas, elevando riesgos para tránsito pesado. Obras como la variante de Chacabuco (23 km para evitar casco urbano) y extensión a Carmen de Areco están paralizadas o canceladas desde 2025, pese a avances previos.

Se observa que el pavimento principal muestra fatiga por tráfico pesado (7.000 veh/día), con fisuración transversal y baches y pozos en colectoras (km 212). Colectoras paralelas presentan desprendimientos y falta de compactación elevando riesgos hidráulicos en lluvias. La variante Chacabuco (km 196-219, 23 km) permanece al 70-80% de avance, paralizada desde 2025 sin presupuesto asignado.

En la zona se reportaron:

- Accidentes Fatales (tramo Junín-Chacabuco) con múltiples víctimas
- Siniestros reportados en accesos urbanos y colectoras (siniestros en 2025)
Pavimentación: Doble mano con alto deterioro
- Autopista con muro central, pero con baches y falta de mantenimiento en colectoras
Obras Pendientes: Inicio de autopista paralizado
- Variante Chacabuco inconclusa; posible peaje autosustentable sin finalizar
Seguridad Vial: Con un alto índice siniestralidad (km 196-260)



Siniestro 18/01/2026, km 207



Finalmente, tal como se observa, la zona representa un "cuello de botella" de inseguridad vial. La transición de tramos de autopista ya inaugurados (como el Junín-Chacabuco) a calzadas simples obsoletas y obras abandonadas genera una falsa sensación de seguridad que, sumada al déficit de mantenimiento, eleva el riesgo de accidentes graves.

En el cuadro que se anexa debajo, se observa el tránsito medio diario anual del Corredor, que en mal estado genera un incremento de siniestralidad vial.²³

²³ Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/institucional/informacion-publica/tmda>

Tramos Ruta: 0007

Número	Distrito	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Detalle	Observaciones
1	Buenos Aires	INT.R.N.A001 (AV.GENERAL PAZ) - A/N R.P.4	12,47	21,64	167981	ver	Permanente
1	Buenos Aires	A/N R.P.4 - B/N CAMINO DEL BUEN AYRE	21,64	30,15	137638	ver	Permanente
1	Buenos Aires	B/N CAMINO DEL BUEN AYRE - A/N R.P.23	30,15	36,12	71000		Cobertura
1	Buenos Aires	A/N R.P.23/MORENO (I) - A/N R.P.28	36,12	51,75	52000		Cobertura
1	Buenos Aires	A/N R.P.28 - B/N R.P.6	51,75	60,23	41525	ver	Permanente
1	Buenos Aires	B/N R.P.6 - B/N R.N.5 (I) (LUJAN)	60,23	62,56	34600		Cobertura
1	Buenos Aires	B/N R.N.5 (I) (LUJAN) - B/N R.P.192 (D)	62,56	69,04	26800		Cobertura
1	Buenos Aires	B/N R.P.192 (D) - ACC.A CUCULL ♦ (D)	69,04	98,11	9989	ver	Permanente
1	Buenos Aires	ACC.A CUCULL ♦ (D) - INT.R.P.41	98,11	103,02	6900		Cobertura
1	Buenos Aires	INT.R.P.41 - INT.EX.R.N.7 (D)	103,02	106,35	6900		Cobertura
1	Buenos Aires	INT.EX.R.N.7 (D) - INT.R.P.51	106,35	142,29	8526	ver	Permanente
1	Buenos Aires	INT.R.P.51 - INT.R.P.31 (D)	142,29	147,95	7900		Permanente
1	Buenos Aires	INT.R.P.31 (D) - EMP.R.P.30 (I) (P.SUP) (CHACABUCO)	147,95	202,16	4500	ver	Permanente
1	Buenos Aires	EMP.R.P.30 (I) (P.SUP) - EMP.R.P.30 (D) (F.SUP)	202,16	207,56	6000		Cobertura
1	Buenos Aires	EMP.R.P.30 - ACC.A MEMBRILLAR (D)/CHACABUCO (SAL.)	207,56	212,5	7000		Cobertura
1	Buenos Aires	ACCESO A MEMBRILLAR (D) - EMP.R.P.65 (I) (P.SUP.)	212,5	258,44	6700		Cobertura
1	Buenos Aires	EMP.R.P.65 (I) (P.SUP.) - EMP.R.P.65 (D) (F.SUP.)	258,44	261,15			Area Urbana
1	Buenos Aires	EMP.R.P.65 (D) (F.SUP.) - A/N R.N.188	261,15	263,65	6800		Cobertura
1	Buenos Aires	A/N R.N.188 - INT.R.P.50	263,65	311,32	4208	ver	Permanente
1	Buenos Aires	INT.R.P.50 - INT.R.P.14 (D)	311,32	368,98	3860		Cobertura

Conclusión: Vialidad no es un gasto, es inversión pública y soberanía

Vialidad Nacional no es un gasto: su desmantelamiento es una decisión política con costos humanos y económicos.

La destrucción de Vialidad Nacional no es ajuste: es una decisión política que mata y empobrece.

La situación de la DNV no es sectorial ni coyuntural. Es un problema estructural de Estado. Desmantelar la política vial nacional implica:

- Más muertes evitables
- Más costos económicos (1–3% del PBI)
- Más desigualdad territorial
- Más dependencia futura de concesiones sin control público

La infraestructura vial no es gasto corriente: es capital social, productivo y estratégico. Lo que hoy se destruye costará décadas y miles de millones reconstruir.

Persistir en este rumbo no es ajuste: es abandono del Estado en una de sus funciones esenciales.

Las rutas no están en crisis por casualidad, están siendo abandonadas a conciencia, por el abandono del mantenimiento preventivo. Los recursos existen —impuestos a los combustibles y Fondo Vial— pero no retornan a la infraestructura, se desvían. No hay ahorro: hay vaciamiento del Estado y transferencia del riesgo a la sociedad.

El eje Mesopotámico y de Pasos Internacionales es el más castigado: se usa para exportar, pero **NO SE REINVIERTE EN RUTAS CON ALTO TRANSITO PESADO**.

En los últimos años se eludió la obra pública mediante un artilugio administrativo: se compra asfalto con colocación en caliente en lugar de contratar rehabilitación vial. Se tira material, se maquilla el deterioro y se lo llama **MANTENIMIENTO** a algo que no conserva, no recupera capacidad estructural y no dura.

El bacheo reiterado es una estafa técnica. No repara, tapa, maquilla y posterga el riesgo hasta el accidente. Cada kilómetro sin mantenimiento es un pasivo que se paga con muertes evitables, juicios millonarios y pérdida de competitividad.

El debate no es “peaje sí o no”. El verdadero problema es que los fondos viales existen, pero no se aplican según lo que la ley establece. El esquema actual socializa el riesgo vial —accidentes, daños, litigios— y privatiza el ahorro fiscal de corto plazo. Se deja caer la red vial para justificar concesiones futuras y negocios posteriores.

Hablar de futuras concesiones no justifica la inacción presente: cada kilómetro no mantenido hoy es un pasivo técnico, económico y judicial mañana, y una responsabilidad compartida entre Nación, gobernadores e intendentes.

El problema no es técnico ni presupuestario. Es político y deliberado. No faltan estudios, faltan decisiones con una lisa y llana voluntad de ejecutar

No se trata de grandes obras ni de promesas a largo plazo. Se trata de hacer lo que la técnica, la ley y la lógica indican, antes de que el costo se mida en accidentes, litigios y pérdida de competitividad.

No falta plata, falta Estado.