

La encrucijada de la obra pública: el costo de frenar el mantenimiento de rutas nacionales y el debate por su traspaso a las provincias

12/06/2026



La parálisis de la obra pública nacional se consolidó como uno de los focos de mayor tensión política y económica entre el Congreso de la Nación y la administración federal. En un escenario signado por el deterioro de la red vial y el desfinanciamiento de proyectos estratégicos, la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados se constituyó en un ámbito de recepción para los reclamos de gobernadores, ministros provinciales, empresarios de la construcción y sectores gremiales.

Martín Aveiro (PJ), diputado nacional por Mendoza y presidente de dicha comisión en el Congreso, trazó un crítico balance

sobre el impacto del freno estructural dispuesto por el Ejecutivo a cargo de Javier Milei. El legislador mendocino alertó sobre los peligros viales derivados de la falta de mantenimiento en las rutas nacionales, impugnó la viabilidad de los convenios de traspaso firmados con las provincias y denunció la subejecución de millonarios créditos internacionales preaprobados que hoy generan intereses punitivos para el Estado argentino.

La comisión informativa y las cuatro alarmas del parate estructural

Ante el congelamiento de las partidas, el parlamento articuló una mesa de escucha con actores socioproductivos de todo el país para auditar las consecuencias legales, financieras y de seguridad derivadas de la inacción estatal.

«Llevamos adelante una comisión informativa que veníamos planteando para escuchar a todos los organismos relacionados con el sector: desde la UOCRA, la Cámara Argentina de la Construcción y sindicatos, hasta equipos técnicos de Vialidad Nacional, consumidores de la red vial y ministros de obra pública de provincias como La Pampa, Tucumán, La Rioja y Santiago del Estero. Todos estos sectores plantean la necesidad de avanzar rápidamente y presionar por la vía administrativa correspondiente para dar vuelta esta situación de gravedad absoluta», comentó Martín Aveiro en diálogo con FM Vos.

«El abandono de la obra pública genera cuatro problemas centrales: primero, el día que haya que restaurar la infraestructura dañada va a ser muchísimo más caro que haberla continuado; segundo, la judicialización de los contratos vigentes que el Gobierno nacional no termina y que compromete a municipios y provincias; tercero, la usurpación de predios abandonados; y cuarto, el punto más alarmante de todos, que es la seguridad vial y la cantidad de muertes que viene generando el abandono y el mal estado de las rutas nacionales», detalló.

El laberinto de los traspasos provinciales

El titular de la comisión desestimó la eficacia de los convenios donde la Nación delega el mantenimiento de los corredores federales a los distritos subnacionales, advirtiendo sobre una sobrecarga impositiva inviable para los usuarios.

«Los acuerdos en los que van avanzando algunas provincias como Mendoza para hacerse cargo de la reparación de rutas nacionales son una locura y no van a funcionar. Con este mecanismo obligás al vecino a pagar cuatro veces por el arreglo de una misma traza. El ciudadano ya lo paga cuando carga nafta mediante un impuesto específico de 400 pesos por litro que por ley debe ir a las rutas nacionales y a recursos hídricos. También lo paga a través de los ingresos brutos provinciales y de los impuestos nacionales que fondean el presupuesto de Vialidad. Y para colmo, en esos acuerdos, la Nación incluye la posibilidad de crear un peaje, por lo que el usuario terminará pagando una cuarta vez lo que debió resolverse con una sola partida», lanzó el diputado nacional.

«Está técnicamente demostrado con la Cámara de la Construcción que, salvo dos autopistas que salen de Buenos Aires, los peajes en el resto del país no generan rentabilidad. Las empresas privadas solo van a cortar el pasto, poner un tractor a recorrer los kilómetros y hacer un bacheo de vez en cuando; eso no es mantenimiento y terminará endeudando al propio Estado», declaró.



Martín Aveiro, diputado nacional por Mendoza y presidente de dicha comisión, trazó un crítico balance

La falacia del libre mercado y las deficiencias de infraestructura en el RIGI

El legislador cuestionó la efectividad de los regímenes de incentivo a las grandes inversiones si no están respaldados por una matriz previa de servicios y conectividad vial garantizada por el sector público.

«La propuesta técnica para destrabar esto es clara: la reutilización de los fondos específicos de combustibles y la reactivación de los créditos internacionales. El Gobierno se plantó en la idea de que el libre comercio va a actuar en la infraestructura, pero el libre comercio no funciona ahí porque el empresario busca rentabilidad y no va a invertir donde la tasa de ganancia no sea importante. Para que funcionen esquemas como el RIGI, tiene que haber sí o sí una inversión complementaria del Estado. Si no le brindás a los capitales capacidad energética, factibilidad de gas, conectividad con rutas transitables y saneamiento, no hay forma de que aborden una inversión de infraestructura», opinó Aveiro.

«Vimos el caso de un proyecto minero en San Juan donde se van a emplear 5.000 personas y se debe construir una miniciudad;

como la ley bases permite ingresar bienes de capital sin aranceles, absolutamente todos los módulos habitacionales e insumos vienen terminados de China, sin dejar un solo peso de valor agregado ni sostener a las pymes metalúrgicas locales», agregó.

El caso testigo de la Ruta Internacional 7 y el impacto pyme

El freno presupuestario alcanzó incluso a los corredores bioceánicos esenciales para el comercio exterior, condicionando la conectividad del paso fronterizo hacia Chile.

«Las provincias hoy están en la lona y el Gobierno nacional solo les transfiere convenios viales bajo la ilusión de que un peaje las va a salvar. Hace pocas semanas habían incluido en el presupuesto tres obras clave de seguridad, refuerzo de puentes, cartelería y carpetas asfálticas especiales para la nieve en la Ruta Internacional 7 camino a Chile, pero mediante una resolución interna movieron los fondos y quitaron todo del presupuesto. No hay forma de que un peaje privado pueda sostener el tramo de la Ruta 7 o la Ruta 40 hasta el Paso Internacional Los Libertadores si no lo hace el Estado», aseguró el legislador nacional justicialista.

«Si verdaderamente entendemos lo que significa la producción y las exportaciones, no podemos abandonar el paso estratégico que nos da la apertura al Pacífico. Al presidente lo único que le interesa es mostrar un Excel con baja de inflación a costa de poder adquisitivo cero y dar conferencias por el mundo, pero no cuenta que su política económica dejó reventadas y cerradas a más de 2.000 pymes en un año, una situación que con esta falta de infraestructura se va a acrecentar», completó.