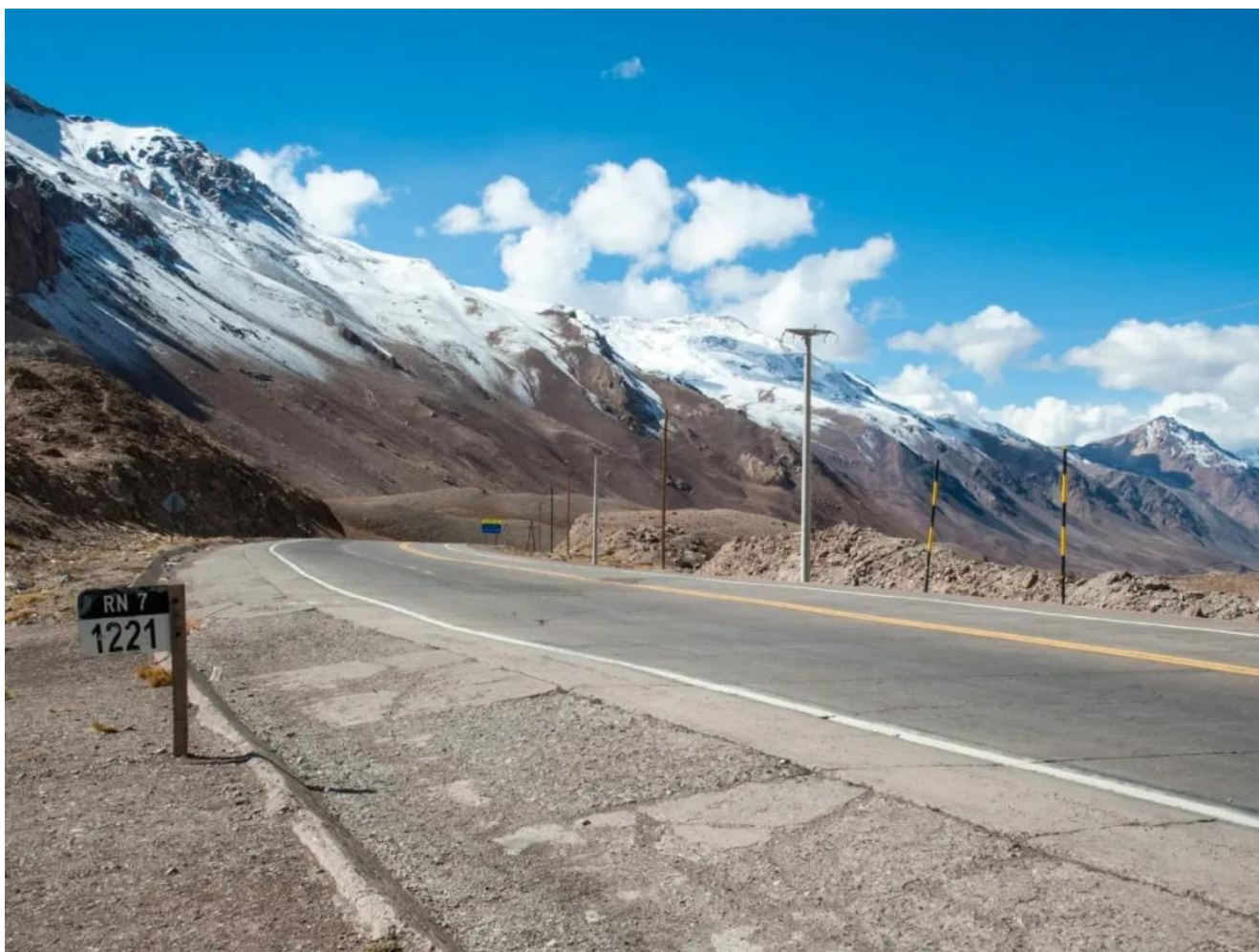


# Mapa de peajes y obras clave en alta montaña: así será la nueva concesión de la Ruta 7 en Mendoza

25/02/2026



El **Gobierno** nacional abrió el llamado a **licitación pública nacional e internacional** para concesionar el tramo mendocino de la Red Federal de Concesiones. En juego están **329,09 kilómetros de la Ruta Nacional 7**, desde el límite con San Luis hasta el paso internacional con Chile.

Se trata del corredor bioceánico en territorio provincial, la vía por donde circula buena parte del comercio con el Pacífico y miles de vehículos cada día.

El tramo que será concesionado está dividido en dos segmentos:

- Del kilómetro 865,49 al 1.012,31 (entre el límite con San Luis y Palmira)
- Del kilómetro 1.054,59 al 1.236,86 (entre el empalme de rutas 40 y 7 y el límite con Chile)



El tramo que será concesionado, dividido en dos.

La **Ruta Nacional 7** concentra el tránsito hacia el Cristo Redentor, **sostiene buena parte del flujo de cargas hacia Chile** y es eje cotidiano para miles de mendocinos que se mueven entre el Gran Mendoza, el Este y la alta montaña. En tal sentido, el plan de modernización vial fija un modelo que combina **nuevas estaciones de peaje**, metas obligatorias de rehabilitación y un sistema de actualización tarifaria atado al cumplimiento de obras.

## El nuevo mapa de peajes

La noticia que más impacto genera en el usuario frecuente y en las empresas de logística es la expansión del sistema de recaudación. Durante décadas, **el tramo mendocino de la Ruta 7 se mantuvo con dos estaciones de peaje**: La Paz (km 898) y Las

Cuevas (km 1.234). El nuevo esquema rompe con esa inercia y proyecta la duplicación de los puntos de cobro, sumando **dos nuevas estaciones en lugares estratégicos de alto flujo**.

La primera gran novedad es **la estación de Variante Palmira**, ubicada en el kilómetro 1.015. Esta obra, pensada para que el tránsito pesado esquive el área metropolitana, **dejará de ser una vía libre para convertirse en un nodo recaudador clave**. La segunda estación se ubicará en **Potrerillos** (km 1.095), un punto neurálgico que captura tanto el flujo turístico como el transporte internacional antes de iniciar el ascenso más exigente hacia la cordillera.

El pliego impone una regla de oro: debe existir una distancia mínima de 80 kilómetros entre estaciones, evitando así la asfixia económica en trayectos cortos. También es taxativo en cuanto a los tiempos. Para las nuevas estaciones de **Palmira y Potrerillos**, **la empresa solo podrá comenzar a cobrar el peaje una vez que haya cumplido con las obras iniciales de puesta en valor**.

Sin embargo, en las estaciones ya existentes como Las Cuevas, el pliego permite un *ajuste rápido*: apenas tome posesión, **el concesionario podrá igualar su tarifa con la de La Paz**, eliminando la asimetría histórica de costos en el paso internacional.

Para evitar que este nuevo mapa de peajes se convierta en una trampa de demoras, el contrato exige la implementación de tecnología **Free Flow y sistemas de cobro automático**. La idea es que, especialmente en el transporte de carga, la detención sea mínima, utilizando sensores que identifiquen al vehículo sin necesidad de barreras físicas.

Las tarifas diferenciales para usuarios frecuentes continuarán. Sin embargo, el pliego abre la puerta a revisarlas si cambian las condiciones que justificaron su otorgamiento. **Es un punto sensible para quienes viajan a**

diario por motivos laborales o productivos.

## Las obras obligatorias

Esta presión recaudatoria tiene una contraprestación obligatoria: un plan de obras diseñado para saldar deudas históricas con la seguridad y el mantenimiento del corredor. No son sugerencias, **sino exigencias contractuales inmediatas.**

El foco está puesto en la alta montaña, **donde se proyecta la reconstrucción total del puente sobre el arroyo Uspallata** para evitar los recurrentes cortes por aludes.



El puente que pasa por arriba del arroyo de Uspallata.  
A pocos kilómetros de allí, **la seguridad vial sumará un cambio radical con la construcción de una rotonda en Uspallata**, precisamente en el cruce de la RN 7 y la RN 149 (calle Las Heras), transformando un nodo conflictivo por la mezcla de camiones, micros, vehículos particular y peatones en una zona de tránsito ordenado para el turismo y la minería.



También se prevé una intervención estructural profunda en los pavimentos de hormigón entre los kilómetros 1.204 y 1.235, **uno de los sectores más exigidos por el tránsito pesado** y por las condiciones climáticas.

La adjudicataria no solo deberá bachear; el contrato exige una intervención de fondo que **garantice la durabilidad del paquete estructural por los próximos 20 años**.



El pliego también detalla obligaciones operativas. La empresa deberá mantener **iluminación, semáforos y sistemas de conteo de tránsito** existentes en el tramo. Si se dañan sensores de

conteo, incluso por trabajos propios, deberá reponerlos a su costo.

El contrato prevé plazos de franquicia para ciertas tareas de mantenimiento. Algunas obligaciones se vuelven exigibles a los 3, 6 o 12 meses desde la toma de posesión. Sin embargo, cualquier situación que implique riesgo para la seguridad vial deberá resolverse de inmediato.

Además, el concesionario tendrá que depositar garantías por 6.900 millones de pesos, un seguro de caución que el Estado tendrá a mano ante cualquier incumplimiento en los plazos. También deberá contratar seguros de responsabilidad civil por hasta \$15.000 millones para cubrir daños, pérdidas o lesiones a bienes o personas derivados del cumplimiento del contrato o del plan de obras

## Los controles

El pliego no solo obliga a hacer obras. También fija que la calzada debe cumplir con estándares internacionales de calidad que apuntan directamente a la seguridad vial. Las exigencias comenzarán a regir cuando termine la primera gran obra de rehabilitación o, como máximo, desde el inicio del quinto año de contrato.

¿Qué significa en términos concretos? **Que la empresa no podrá entregar una ruta *transitable* a secas.** Deberá cumplir parámetros medibles para no enfrentar multas.

Uno de ellos es la rugosidad, es decir, que la superficie no presente **ondulaciones** que generen vibraciones excesivas o pérdida de control. Otro es el **ahuellamiento**, las huellas que dejan los camiones con el paso del tiempo y que, si no se corrigen, acumulan agua y afectan la estabilidad.

También se controlará la macrotextura del asfalto, clave para el **drenaje** cuando llueve o nieva, y la **resistencia al**

**deslizamiento**, que incide de manera directa en la capacidad de frenado.



Ruta Nacional 7.

Son indicadores técnicos, pero con impacto cotidiano. En un corredor que combina tránsito pesado internacional y condiciones climáticas exigentes en alta montaña, **la calidad del asfalto no es un detalle**. Es un factor de seguridad.

La calzada deberá mantener niveles de desempeño que reduzcan riesgos y soporten el uso intensivo durante los 20 años de concesión. El cumplimiento de esos estándares quedará bajo supervisión de la Dirección Nacional de Vialidad.

El documento también incorpora un esquema de penalización por exceso de carga. Si un camión supera en más del 10% el peso permitido por la normativa nacional, la tarifa se calculará multiplicando la tarifa vigente de La Paz por factores establecidos en el pliego general. **La medida busca desalentar una práctica que acelera el deterioro del pavimento y eleva los costos de mantenimiento.**

# El operativo invernal

En cuanto a la convivencia durante la temporada de nieve, el pliego despeja cualquier duda. El “Operativo invernal” seguirá siendo una potestad del Estado a través de Vialidad Nacional.

El despeje de nieve acumulada, el riego con líquido antihielo y el despliegue de maquinaria pesada durante las tormentas seguirán bajo mando público.

Sin embargo, el rol del privado es fundamental en el “día después”. Una vez que el temporal cede, el concesionario asume el mantenimiento de la señalética dañada, el lavado de puentes para quitar la sal corrosiva y, sobre todo, el mantenimiento del balizamiento invernal.

Este último es vital para la logística nocturna en la montaña, permitiendo que los transportistas identifiquen la traza incluso bajo condiciones de visibilidad reducida.

Fuente: El Sol –  
<https://www.elsol.com.ar/mendoza/mapa-de-peajes-y-obras-clave-en-alta-montana-asi-sera-la-nueva-concesion-de-la-ruta-7-en-mendoza/>