

Quién hace y quién paga los estudios para conocer el estado de la Ruta Nacional 7

27/03/2025



El tramo mendocino de la Ruta Nacional 7 (RN 7), desde Desaguadero hasta el túnel internacional Cristo Redentor, en el límite con Chile, es objeto de un **estudio técnico** para conocer el estado del pavimento. Se trata de un trabajo privado, en el marco de un proceso oficial que finalizará con la **privatización** de ese trecho de la transitada vía que atraviesa la provincia.

Los trabajos, que comenzaron este miércoles en La Paz y se extenderán por aproximadamente diez días, están a cargo de la **consultora santafesina Ityac**, especializada en servicios de

ingeniería en el área vial.

La empresa con sede en Rosario fue contratada por **Construcciones Electromecánicas del Oeste (Ceosa)**, que presentó un proyecto a Vialidad Nacional (VN) para realizar los estudios de deflectometría en la RN 7.

La deflectometría es un ensayo no destructivo que mide la deformación de la superficie de un pavimento al aplicar una carga. **Se utiliza para simular el comportamiento del asfalto ante el paso de vehículos pesados.**

En el marco de la *“Red Federal de Concesiones”*, el programa lanzado por gobierno nacional para privatizar rutas bajo la modalidad de **obra pública por peaje**, la intención de la empresa de **Fernando Porreta** es quedarse con el control de la RN 7 en la provincia.

La información fue revelada por Justo José Báscolo, coordinador general del Paso Internacional Cristo Redentor. A través de un comunicado, además de **ratificar el interés de Ceosa por el tramo de la RN 7 en Mendoza**, adelantó que *“se comenzará con una serie de estudios que incluye el relevamiento estructural del pavimento, a través de la determinación de la deflectometría de todo el tramo. Se realizará con la empresa Ityac, utilizando el equipo FWD Primax 3500”*.



Vicejefatura del Interior
Jefatura de Gabinete de Ministros

COMUNICANDO DE PRENSA

Se comunica que en relación a la RED FEDERAL DE CONCESIONES, que Vialidad Nacional puso en marcha, de las cuales la empresa CEOSA está interesada en el tramo Cuyo que abarca la Ruta Nacional N° 7 desde el Límite con San Luis, en Desaguadero, hasta la entrada al Túnel del Cristo Redentor en Las Cuevas.

Se comenzara con una serie de estudios que incluye el relevamiento estructural del pavimento, a través de la determinación de las deflectometría de todo el tramo y se realizará con la Empresa ITYAC, utilizando el equipo FWD PRIMAX 3500.

Los estudios se realizarán a partir del 26 de marzo del corriente y se extenderán por 10 días de trabajo en horarios diurnos.

Se ha solicitado la Autorización al 24° Distrito de Vialidad Nacional, para efectuar dicho estudio, quién autorizó conforme.

Además. la Gendarmería Nacional acompañará a lo largo de todo el recorrido, brindando la seguridad a los equipos que efectúan la evaluación de la calzada.

En función de lo expuesto, se solicita a todos los usuarios que TRANSITAN LA RUTA NACIONAL N° 7, que en las fechas indicadas y en el tramo de ruta señalado se realizaran estudios sobre la calzada, acaten las medidas que el equipo de seguridad y de la Gendarmería Nacional indiquen durante los trabajos.

Mendoza, 22 de marzo del 2025.

Justo José Bascolo

Coordinador General PI Crito Redentor - Argentina

Dirección Nacional para Asuntos Técnicos de Fronteras.

Ceosa es una de las mayores ganadoras de la obra pública en Mendoza en los últimos años. Su plan para el corredor

internacional incluye, en caso de ser finalmente la adjudicataria, un contrato a largo plazo y el cobro de peajes a cambio del desarrollo, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial y de la prestación de servicios.

Así las cosas, la *“Red Federal de Concesiones”* establece que los ingresos para las empresas concesionarias provendrán **exclusivamente del cobro a los usuarios**. Es decir, que deberán asumir los costos de mantenimiento y operación, **sin recibir subsidios del Estado**.

En medio de un gran hermetismo, desde el 4° Distrito de VN, con sede en Mendoza, confirmaron que **Ceosa presentó una nota solicitando la autorización para realizar el estudio**. Ese pedido fue elevado a las autoridades nacionales del organismo, que dieron el visto bueno.

Además manifestaron que **la constructora de Porreta se hace cargo de abonar los trabajos de Ityac**. *“No los paga Vialidad Nacional”*, indicaron.

“El objetivo es medir la rugosidad del pavimento para poder evaluar los costos en la licitación”, explicaron especialistas con respecto a los estudios que realiza **Ityac**. Este diario intentó comunicarse con la firma rosarina para conocer los detalles de su trabajo, pero no obtuvo respuestas.

El estudio privado, **a costo y riesgo de Ceosa**, tuvo una primera instancia de inspección visual para conocer superficialmente el estado del pavimento, la señalización existente y las calles colectoras, entre otros ítems. En esta segunda etapa, se puso en marcha un trabajo técnico de deflectometría, con el objetivo de establecer las obras o mejoras que se deben realizar.

El análisis de **Ityac** se efectuará en dos tramos de la RN 7: inicialmente entre Desaguadero y Palmira, y luego entre el empalme de las rutas 7 y 40 y Las Cuevas. Entre los puntos más sensibles, también se evaluarán las zonas sensibles de alta

montaña, como las curvas de Guido y de La Soberanía, por ejemplo.

Qué es la “Red Federal de Concesiones”

En medio del proceso de privatización que inició la administración de Javier Milei, el programa “*Red Federal de Concesiones*” abarca en total **13 tramos que actualmente están administrados por el Estado nacional**.

Son 9.145 kilómetros de rutas y autopistas en todo el país, que representan el 20% de la red vial nacional pero concentran el 80% del tránsito; **en el caso de la RN 7 en Cuyo, incluye 329,09 kilómetros**.

El plan de la Casa Rosada contempla un proceso de licitación pública nacional e internacional. **La privatización de las rutas**, que está a cargo del Ministerio de Economía de la Nación, prevé un sistema de “*concesión de obra pública por peaje*”.

“Se trata de un nuevo sistema de concesión para la operación y mantenimiento de tramos de la Red Vial Nacional mediante el cual el sector privado los gestionará, a fin de disminuir el déficit, transparentar el gasto y equilibrar las cuentas”, destaca un informe de VN, que es la encargada de supervisar y controlar los contratos de concesión actuales y futuros.

Al momento de la adjudicación, **se elegirá la empresa que ofrezca la menor tarifa al usuario**. Sin embargo, los precios de los peajes no se modificarán hasta que se garanticen las “*óptimas condiciones*” de circulación en las trazas, contemplando parámetros como “*batche cero, calce de banquetas, señalización horizontal y vertical e iluminación*”, resaltó el gobierno nacional cuando lanzó el programa.

El llamado a licitación se realizará por etapas. Los primeros

tramos que se concesionarán serán los denominados Oriental (rutas nacionales 12, 14, 135, A015 y 117, atravesando las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos y Corrientes) y Conexión (Puente Rosario-Victoria, en la RN 174, que conecta Entre Ríos y Santa Fe).

La negociación de Mendoza con la Nación

A fines del año pasado se conoció que la Casa Rosada y el gobierno mendocino negocian para **traspasar tramos de los accesos Este y Sur a la órbita provincial.**

La idea de Nación es cederle a Mendoza el trecho del **Acceso Este** que va desde el inicio de la Variante Palmira hasta la rotonda del Cóndor; mientras que en el **Acceso Sur**, el sector que pasaría a la administración local es el que va desde el Cóndor hasta el cruce con la Variante.

Sí quedará en manos de la administración nacional la Variante Palmira, una obra que cuenta con un avance de aproximadamente 90%. Cuando esté operativa, permitirá un ahorro de 25 kilómetros para quienes se dirigen hacia Chile y una sensible reducción del tránsito pesado en los accesos Este y Sur.

El objetivo del gobierno nacional es llamar a licitación para que un privado se haga cargo del mantenimiento del camino. A cambio, **se colocarán peajes** en el tramo que va desde La Paz hasta Las Cuevas.

En tal sentido, si bien el proceso licitatorio para privatizar el tramo mendocino de la RN 7 **aún no se lanzó y ni siquiera tiene fecha definida por VN**, la empresa que picó en punta es **Ceosa**. El firme interés demostrado por la compañía insignia de Porreta y los trabajos que encargó para conocer el estado de la vía estratégica que conecta Argentina con Chile marcan una tendencia y **la ponen como favorita para la adjudicación.**

Ceosa ya tiene intereses en el corredor internacional, más precisamente en alta montaña. A través de Mendo Travel, otra firma ligada a Porreta, ganó en 2022 una licitación provincial para explotar turísticamente por 50 años un sector de la costa sur del perillago del dique Potrerillos. La misma empresa además ya maneja el hotel Potrerillos, que también es estatal y está concesionado.

Críticas de Aveiro y Cobos

Los diputados nacionales mendocinos **Julio Cobos (UCR)** y **Martín Aveiro (PJ)**, que integran la Comisión de Obras Públicas de la Cámara baja, cuestionaron el faltazo del secretario de Obras Públicas de la Nación, **Luis Enrique Giovine**, y del administrador de Dirección Nacional de Vialidad, **Marcelo Campoy**, a la reunión desarrollada este martes. El objetivo de los legisladores opositores era abordar las obras paralizadas y la situación de VN.

Uno de los aspectos más criticados por Cobos y Aveiro **fue la situación actual de la RN 7**. *“Tenemos un montón de accidentes, día por medio tenemos un muerto. No puede ser el estado en el que está”*, dijo el exgobernador.

En ese punto, Cobos consideró que el presidente Javier Milei *“no entiende la importancia de la obra pública para el desarrollo del país”*. Y agregó: *“Si no lo quieren ver del punto de vista de la seguridad, que lo vean del punto de vista de la economía. Los costos de transporte, en un país donde está todo concentrado en lo vial y el ferrocarril funciona a su mínima expresión, impactan en los precios en el consumidor directamente”*.

Por su parte **Aveiro**, que calificó como *“una locura”* la ausencia de los funcionarios a la reunión, cuestionó la política de la Casa Rosada en referencia al mantenimiento de los caminos de jurisdicción nacional.

“El combustible tiene un impuesto interno que tiene afectación específica a un fondo de Vialidad Nacional para la recuperación y construcción de rutas. El año pasado fueron más de \$600 mil millones y nada se ejecutó ni fue a parar a Vialidad”, expresó el legislador justicialista.



Martín Aveiro (izq), durante la reunión la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados.

Aveiro también criticó el “vaciamiento” de VN y la paralización de las obras viales. En referencia al estado de la RN 7, advirtió sobre *“las deformaciones y falta de bacheo y de mantenimiento”* que provocan accidentes.

También **puso en duda el avance de la concesión del corredor internacional** porque *“no cierran los costos”*.

“Lanzaron el programa hace un año y cuatro meses y no han podido cerrar convenios. Los amigos son amigos hasta que no dan los números”, cerró el exintendente de Tunuyán.

Fuente: El Sol —
<https://www.elsol.com.ar/mendoza/quien-hace-y-quien-paga-los-e>

[studios-para-conocer-el-estado-de-la-ruta-nacional-7/](#)