Red Federal de Concesiones II y Decreto 1358/2026 (13/11/2026)

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

FEPEVINA
FEDERACIÓN DEL PERSONAL DE VIALIDAD NACIONAL
Personería Gremial 1314

Noviembre 2026

Red Federal de Concesiones II y Decreto 1358/2026 (13/11/2026)

Fuentes: Decreto 1358/2026 (BO 13/11/2026) y su Anexo IF-2026-97440433-APN-ST#MEC; relevamiento técnico de Vialidad Nacional IF-2026-73902687-APN-DNV#MEC (31/07/2026); presentación oficial "Red Federal de Concesiones II – Etapa IV"; Proyecto de Ley de Presupuesto 2027 y planillas anexas de la Entidad 604.

1. Resumen ejecutivo

- **Qué hace el decreto.** Declara sujetas a concesión por peaje 27 rutas nacionales en 16 provincias. No fija tramos, kilómetros ni tarifas. El Ministerio de Economía, a través de la Secretaría de Transporte, define los tramos, aprueba los pliegos, adjudica y firma los contratos. Tiene 12 meses para llamar a licitación.
- **Qué se concesiona.** Según la propia presentación oficial, son rutas de tránsito medio bajo (2.000 a 3.000 vehículos por día), con la promesa de concesiones "autosustentables, sin canon ni subsidio". Para que eso cierre hacen falta peajes altos u obra mínima, y la presentación prevé las dos cosas: $4.300 a $6.100 por cabina cada 100 km, entre 6 y 18 km de carriles de sobrepaso por sistema y "autocontrol de calidad" a cargo de la concesionaria.
- **Problemas de fundamento.** El Anexo incluye seis rutas (RN 14, 50, 120, 121, 122 y 152) que no figuran en el relevamiento técnico de Vialidad que el decreto invoca. Además, las rutas del Anexo que sí figuran en ese relevamiento suman unos 5.986 km, bastante más que los 3.820 km que se presentaron como RFC II. El universo habilitado es mayor que el proyecto informado.
- **Contexto de vaciamiento.** El Presupuesto 2027 asigna a Vialidad el 42,1% de lo que le corresponde por ley del impuesto a los combustibles (SISVIAL). La planta del organismo cayó de unos 5.600 a menos de 4.000 agentes (luego del segundo retiro voluntario). Al mismo tiempo, el decreto le encarga a Vialidad controlar todas las nuevas concesiones.
- **Qué puede hacer el Congreso.** El decreto no es un DNU ni un decreto delegado: se dictó bajo el art. 99 inc. 1 de la Constitución y la Ley 17.520, así que no puede rechazarse por la vía de la Ley 26.122. Las herramientas son cuatro:
    1. **Pedidos de informes y citaciones**,
    2. **la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones y la AGN** (Auditoría General de la Nación)
    3. **el Presupuesto 2027 que se está debatiendo** y
    4. **una ley** que suspenda las licitaciones y fije reglas para la Red Vial Nacional.

2. Qué es la Red Federal de Concesiones II

2.1. El esquema completo

Componente	Km	Quién la gestiona	Situación
RFC I (Etapas I, II-A, II-B y III)	más de 9.000	Nación, 16 tramos	Adjudicada; concentra cerca del 80% del tránsito
RFC II: 11 sistemas	3.820	Licitación nacional e internacional	Habilitada por el Decreto 1358/26
Convenios con provincias	1.385	San Juan, Mendoza, Neuquén, Río Negro, Catamarca y Bahía Blanca	Decreto 253/26
Iniciativa privada RN 158	286	Iniciativa privada	En trámite
Total fuera de la gestión directa de Vialidad	**cerca de 14.500**		Sobre una red de unos 40.000 km

Fuente: presentación oficial Administrador DNV Honorable Senado de la Nación 09/09/2026 - RFC II – Etapa IV (láminas 6 y 21).

2.2. Los sistemas de la RFC II según la presentación oficial

Sistema	Rutas	Km (resumen)	Km (ficha)	Peaje por cabina
Buenos Aires – La Pampa	33, 3, 22	472	471,36	$4.500 (4 cabinas)
Chubut	3, 25	193	185,54	$4.300 (2 cabinas)
Chubut – Santa Cruz	3, 26	256	257,15	$4.500 (3 cabinas)
Santiago del Estero – Córdoba – Catamarca	9, 60	543	548,37	$4.500 (5 cabinas)
Santa Fe – Entre Ríos	11, 12	403	436,74	$4.500
Neuquén	22, 237	495	495,62	**$6.100**
Jujuy – Salta	34, 50	363	364,42	$4.500 (4 cabinas)
Chaco – Formosa	11, 81	333	332,18	$4.500 (3 cabinas)
Corrientes – Misiones	14	293	sin ficha	sin dato
La Pampa – Córdoba	35	379	380,11	$4.600
Autopista Presidente Perón	A-017	90	sin ficha	$9.000 el recorrido total

Como referencia, en la Etapa III de la RFC I las tarifas se adjudicaron entre $1.399 y $3.565 sin IVA, y el Tramo Puntano (Etapa II-B) en $1.440 sin IVA.

2.3. Qué dispone el nuevo Decreto 1358/2026 publicado el 13 de noviembre de 2026.

- **Art. 1º.** Las rutas del Anexo, en los tramos que se determinen, serán concesionadas por peaje para construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento, y también para **"nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales"**.
- **Art. 2º.** La Secretaría de Transporte define los tramos ("previo informe técnico" de Vialidad), aprueba los pliegos, convoca, arma las comisiones evaluadoras, califica a los oferentes, adjudica y firma.
- **Art. 3º.** Vialidad Nacional es la autoridad de aplicación y control de los contratos (Ley 27.445, art. 30).
- **Art. 4º.** Hay 12 meses para llamar a licitación nacional e internacional.
- **Art. 5º.** El Ministerio de Economía dicta las normas complementarias.
- **Rutas del Anexo:** 3, 9, 11, 12, 14, 16, 22, 25, 26, 33, 34, 35, 38, 50, 60, 81, 86, 89, 120, 121, 122, 151, 152, 158, 228, 237 y A-017.

3. Problemas que el Congreso debería señalar

3.1. Un cheque en blanco que no coincide con su propio fundamento

El decreto dice basarse en el relevamiento de Vialidad del 31 de julio de 2026, pero:

- Seis rutas del Anexo (14, 50, 120, 121, 122 y 152) no figuran en ese relevamiento. Las RN 120, 121, 122 y 152 tampoco aparecen en el resumen de sistemas de la presentación oficial.
- Las rutas del Anexo que sí están en el relevamiento suman unos 5.986 km, frente a los 3.820 km presentados como RFC II. El decreto habilita concesionar más de lo que el Gobierno informó.
- Los kilómetros de la presentación no coinciden entre el resumen y las fichas: Santa Fe – Entre Ríos figura con 403 km en un lugar y 436,74 en otro; Santiago – Córdoba – Catamarca, con 543 y 548,37.
- El propio decreto reconoce que la conformación de los tramos "quedará sujeta a los estudios" económicos, jurídicos y tarifarios. Primero se habilita la concesión y después se estudia si conviene.

3.2. Rutas de bajo tránsito (medio-bajo): peajes caros para el interior

La RFC I se quedó con los corredores que concentran el 80% del tránsito de toda la red vial (con beneficio de un crédito del BICE y garantía del FOGAR).

La RFC II va sobre rutas de 2.000 a 3.000 vehículos por día y aun así promete concesiones sin subsidio, que solo se sostienen con la tarifa. El resultado es que **el usuario de Neuquén, Formosa, Chubut o la Puna pagará por kilómetro más que el del corredor pampeano**, y además seguirá pagando el impuesto a los combustibles, que no llega a Vialidad.

La Ley 17.520 exige que los pliegos fijen una tarifa máxima con un parámetro legal: la tarifa no puede superar el valor económico medio del servicio ofrecido (art. 3º, inc. 1; Decreto 713/24, Anexo II, art. 11). El Congreso debe pedir ese cálculo para cada tramo.

3.3. Peaje rápido, obra escasa y tardía

- El peaje se cobra desde el segundo año, después de una "puesta en valor" de 12 meses.
- Hay entre 6 y 18 km de carriles de sobrepaso por sistema (unos 70 km en total), y varios recién se construyen entre los años 5 y 7.
- La única duplicación prevista es de 10 km, entre Resistencia y Colonia Benítez.
- La rehabilitación se limita a la "necesaria" para cumplir las condiciones de estado.
- Las concesiones duran entre 10 y 20 años. El riesgo es repetir el modelo de los años noventa: cabina primero, obra cuando se pueda y renegociación después.

3.4. Activos públicos entregados al negocio

- **Autopista Presidente Perón (A-017).** No es una ruta de bajo tránsito: es una autopista metropolitana construida con fondos del Estado. Se concesiona con un peaje de $9.000 y una TIR del 10% informada en la propia presentación al Senado.
- **Acceso a Bahía Blanca (RN 33).** La obra tiene el contrato rescindido por culpa del contratista y pasa a la concesión para que la termine y la cobre con peaje.
- **"Explotaciones colaterales".** El art. 1º habilita negocios adicionales en la zona de camino, como áreas de servicio, sin límites definidos.

3.5. Control sin controlador

La concesionaria hace la "gestión de pavimentos" con "autocontrol de calidad", y a Vialidad le queda medir. Mientras tanto, el organismo pierde capacidad:

- La planta cayó de unos 5.600 a menos de 4.000 agentes. Hubo 609 retiros voluntarios en la primera ronda y una segunda ronda en octubre (Res. 1220/26) que impide volver al Estado por cinco años. El salario cayó cerca de un 65%.

- El Presupuesto 2027 fija 1.850 cargos de planta. El 53,1% de la masa salarial es personal contratado, sin estabilidad.
- El subprograma de control de Corredores PPP/RFC tiene $51 millones asignados para 2027, el 0,006% del presupuesto de Vialidad.

3.6. El costo fiscal que no aparece

- **Impuesto a los combustibles.** Al SISVIAL le corresponden $2.104.250 millones en 2027, pero Vialidad recibe $886.745 millones (42,1%). Quedan $1.217.505 millones sin aplicar a la red vial. En 2026 solo se ejecutó en obra el 23,7% de lo que correspondía al SISVIAL.
- **Beneficios a concesionarios (Art. 67º del Proyecto de Presupuesto 2027).** Amortización acelerada, crédito fiscal de IVA y cómputo del 100% del impuesto al cheque. Es una renuncia tributaria que no figura como gasto vial en ningún cuadro del presupuesto.
- La afirmación de que el esquema "no tiene costo fiscal" es falsa: el costo lo pagan el usuario con el peaje, el Tesoro con lo que deja de recaudar y la red no concesionada con los fondos que no recibe.

3.7. La red que le queda a Vialidad

Con la RFC I, la RFC II, los convenios y la iniciativa privada, cerca de **14.500 km y casi todo el tránsito** quedan fuera de la gestión directa del Estado. A Vialidad le quedan unos 25.000 km de rutas sin peaje, con un presupuesto recortado y sin personal suficiente. El Decreto-Ley 505/58 le asigna el estudio, la construcción y la conservación de la red troncal, pero en los hechos el organismo queda reducido a una oficina de control con cada vez menos medios.

4. Marco legal relevante

Norma	Qué establece	Uso parlamentario
Constitución Nacional, art. 71	Cada Cámara puede citar a ministros para pedirles explicaciones	Citar al Ministro de Economía y al Secretario de Transporte
Constitución Nacional, art. 101	Informe mensual del Jefe de Gabinete; posibilidad de interpelación	Incluir preguntas sobre el decreto en el informe de gestión
Ley 17.520 (modificada por la Ley 27.742) y Decreto 713/24	Régimen de concesión; tarifa máxima con parámetro legal; estudios técnicos	Exigir los estudios y el cálculo tarifario de cada tramo
Ley 27.742, art. 12, y Ley 23.696, art. 14	La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones interviene y debe ser informada; la AGN colabora	Requerir información; la RFC nació como privatización de Corredores Viales (Decreto 97/25)
Ley 24.156, art. 118	Funciones de la Auditoría General de la Nación	Encargar una auditoría de la RFC I y de la capacidad de control de Vialidad
Ley 27.445, art. 30, y Decreto 627/25	Vialidad es la autoridad de aplicación de las concesiones viales	Exigir recursos acordes con esa función
Decreto-Ley 505/58	Competencias de Vialidad sobre la red troncal	Fundamento para preservar la gestión directa
Ley 26.122	Control de DNU y decretos delegados	No aplica al Decreto 1358/26 (dictado bajo el art. 99 inc. 1); hace falta una ley

Precedente: en 2025 ambas Cámaras rechazaron el Decreto 461/25, que disponía la disolución de Vialidad Nacional. Aquella vez la vía fue la Ley 26.122, porque se trataba de un decreto delegado. En este caso hace falta una ley, que puede ser vetada; para insistir se necesitan dos tercios en cada Cámara.

5. Qué hacer desde el Congreso: hoja de ruta

5.1. Inmediato (noviembre y diciembre de 2026)

a) Pedido de informes al Poder Ejecutivo (proyecto de resolución en ambas Cámaras).

Preguntas sugeridas a realizar:

1. ¿Cuál es el listado definitivo de tramos y kilómetros a concesionar? ¿Con qué informe técnico se incluyeron las RN 14, 50, 120, 121, 122 y 152, que no figuran en el informe IF-2026-73902687-APN-DNV#MEC?
2. ¿Cuál es el tránsito medio diario anual (TMDA) de cada tramo y cuál es el estudio de viabilidad de una concesión "sin canon ni subsidio"?
3. ¿Cuál es la tarifa máxima de cada tramo y cómo se calculó el valor económico medio del servicio (Ley 17.520, art. 3º)? ¿Las tarifas de $4.300 a $6.100 incluyen IVA?
4. ¿Cuál es el plan de obras obligatorias de cada tramo, con montos, cronograma y penalidades?
5. ¿Cuál es el costo fiscal proyectado de los beneficios del Art. 67º del Proyecto de Presupuesto 2027, concesión por concesión?
6. ¿Qué personal, equipos y presupuesto tiene Vialidad para controlar la RFC I y la RFC II? ¿Cuántos agentes por kilómetro concesionado?
7. ¿Qué destino tendrán el personal, los campamentos y la maquinaria de Vialidad en los tramos que se concesionen?
8. ¿Cuánto se recaudó del impuesto a los combustibles con destino al SISVIAL entre 2024 y 2026, cuánto se transfirió a Vialidad y en qué se usó la diferencia?
9. ¿Cuál es el grado de cumplimiento de la RFC I: obras comprometidas y ejecutadas, tarifas cobradas y sanciones aplicadas?
10. ¿Cómo se justifica una TIR del 10% para la Autopista Presidente Perón, y cuánto invirtió el Estado en esa obra?
11. ¿En qué situación está el contrato rescindido del acceso a Bahía Blanca (RN 33)? ¿Cuánto se pagó y qué se le reclamó al contratista?
12. ¿Qué kilómetros quedan bajo gestión directa de Vialidad después de la RFC I, la RFC II y los convenios del Decreto 253/26, y con qué presupuesto se mantendrán?

b) Citación en comisiones.

Convocar al Secretario de Transporte y al Administrador General de Vialidad a las comisiones de Transporte, Infraestructura y Presupuesto de ambas Cámaras (art. 71 CN). Incluir estas preguntas en el próximo informe del Jefe de Gabinete (art. 101 CN).

c) Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones y AGN.

Requerir que la Comisión reciba toda la documentación de la RFC y encargue a la AGN una auditoría de la RFC I y de la capacidad de control de Vialidad.

5.2. En el debate del Presupuesto 2027

Es la herramienta con más fuerza en lo inmediato, porque se vota ahora.

Artículo	Propuesta
Art. 57º y planilla de la Entidad 604	Asignar el SISVIAL completo a Vialidad: +$1.217.505 millones para obras en la red no concesionada
Art. 9º	Prohibir que los fondos del impuesto a los combustibles afectados al SISVIAL (Fuente 14) se reasignen a otros destinos

Artículo	Propuesta
Art. 5º	Fijar un piso: que los programas de Vialidad no puedan reducirse por debajo de lo votado
Art. 10º	Eliminar la delegación directa de facultades al Poder Ejecutivo
Art. 67º	Eliminar los beneficios fiscales a concesionarios o, como mínimo, exigir que se informe su costo por concesión
Art. 11º	Garantizar el pago de los contratos plurianuales y exigir un reporte por obra con código BAPIN
Art. 6º	Incluir al personal contratado y habilitar su pase a planta; asignar cargos para el control de concesiones

5.3. Proyecto de ley de protección de la Red Vial Nacional

Contenidos sugeridos:

1. **Suspender** los llamados a licitación del Decreto 1358/26 hasta que se publiquen los estudios de tránsito, económicos y tarifarios de cada tramo, la AGN audite la RFC I y Vialidad tenga planta y presupuesto para el control.
2. **Exigir aprobación del Congreso** para incorporar nuevos tramos a concesión, como mínimo cuando su tránsito esté por debajo de un umbral o cuando el total concesionado supere un porcentaje de la red.
3. **Afectar de manera íntegra** el impuesto a los combustibles correspondiente al SISVIAL a Vialidad Nacional y prohibir su reasignación.
4. **Fijar una tarifa máxima federal por kilómetro**, para que el usuario del interior no pague más que el de los corredores troncales.
5. **No cobrar peaje** hasta que estén terminadas las obras obligatorias prioritarias.
6. **Garantizar una dotación mínima** de Vialidad para el control de concesiones y la conservación de la red no concesionada, y frenar los retiros.
7. **Asegurar la reversión** al Estado de los bienes y las obras al finalizar las concesiones, sin compensación.
8. **Exigir un informe semestral** al Congreso sobre el estado de la red, las obras, las tarifas y las sanciones de cada concesión.

5.4. Frente federal

- **Senadores y gobernadores.** El Art. 67º del Proyecto de Presupuesto 2027 condiciona los beneficios fiscales a que las provincias adhieran con exenciones de Ingresos Brutos y Sellos. **Las legislaturas provinciales pueden negarse a adherir**, y así los beneficios no entran en vigencia en su territorio.
- **Legislaturas provinciales.** Promover declaraciones de rechazo y pedidos de informes en las 16 provincias alcanzadas, en particular sobre las tarifas para sus usuarios.
- **Municipios.** Las rutas concesionadas atraviesan accesos urbanos y travesías. Los concejos deliberantes pueden exigir que se mantengan los pasos sin peaje para los vecinos.

6. Los argumentos que contestará el Gobierno y como debemos defendernos

Argumento oficial	Respuesta
"No tiene costo fiscal."	Lo pagan el usuario con el peaje, el Tesoro con la renuncia del Art. 67º y la red no concesionada, que pierde $1,2 billones del SISVIAL.
"Vialidad no tenía fondos y las rutas estaban destruidas."	Los fondos existen: el impuesto a los combustibles crece, pero a Vialidad le llega el 42,1%, y en 2026 se ejecutó el 23,7%. El deterioro es consecuencia del desfinanciamiento.
"Los carriles de sobrepaso mejoran la seguridad."	Son entre 6 y 18 km por sistema, varios recién en el año 7. Mientras tanto, el Programa 48 de Seguridad Vial quedó en $0 de ejecución en 2026.
"El control es por resultados y las licitaciones son abiertas."	El control lo hace la propia concesionaria ("autocontrol"), y el organismo que debería auditar pierde personal y presupuesto.
"Es federal."	Las tarifas más altas se cobran en el interior, y seis provincias reciben rutas por convenio sin recursos asegurados.

Anexo: rutas del Decreto 1358/26 frente al relevamiento de Vialidad

Ruta	Provincias (Anexo del decreto)	Km en el relevamiento de Vialidad (31/07/2026)
3	Buenos Aires, Chubut, Santa Cruz	269,5
9	Córdoba, Santiago del Estero, Jujuy	672,9
11	Santa Fe, Chaco, Formosa	465,3
12	Entre Ríos	256,6
14	Corrientes, Misiones	**No figura**
16	Santiago del Estero, Chaco, Salta	262,6
22	Buenos Aires, La Pampa	665,6
25	Chubut	49,5
26	Chubut	138,4
33	Buenos Aires	318,9
34	Jujuy, Salta	292,4
35	Buenos Aires, La Pampa, Córdoba	497,5
38	Córdoba, La Rioja	248,9
50	Salta	**No figura**
60	Córdoba	166,0
81	Formosa	193,8
86	Formosa	95,1
89	Chaco, Santiago del Estero	207,6
120	Corrientes	**No figura**
121	Corrientes	**No figura**
122	Corrientes	**No figura**
151	La Pampa	315,8
152	La Pampa	**No figura**
158	Córdoba	285,3
228	Buenos Aires	139,2
237	Neuquén	361,3
A-017	Buenos Aires	83,8
Total de las rutas que figuran		**≈ 5.986**

El relevamiento de Vialidad suma en total 6.548 km en 44 tramos. Incluye además las RN 20, 40, 157, 229, 249, 250, 252 y 1V03, que no están en el Anexo del decreto; en parte corresponden a los convenios con provincias del Decreto 253/26. Los kilómetros por ruta son la suma de los tramos de ese relevamiento: el decreto no fija kilómetros.

Vialidad Nacional no se vende, se defiende.