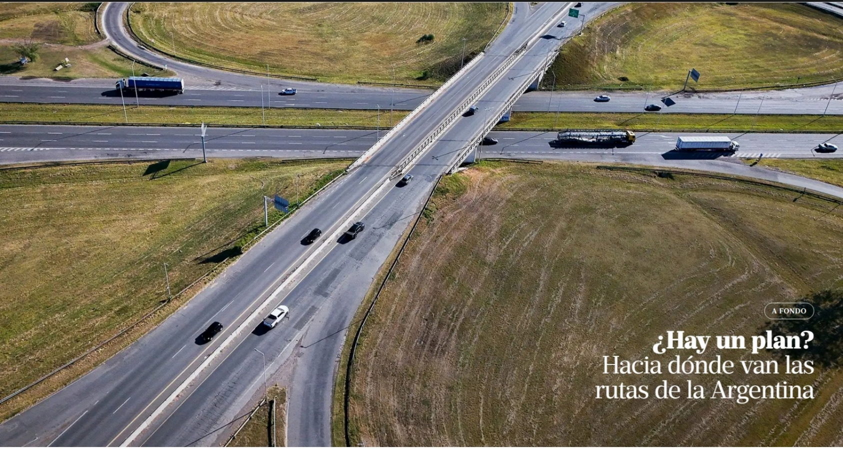


A FONDO

¿Hay un plan? Hacia dónde van las rutas de la Argentina

Por **Diego Cabot y Paula Urien**. Fotos: **Martín Cossarini**

24 de enero de 2025

Morir en la ruta es algo que cualquier automovilista que se traslada de un punto a otro del país puede figurarse. Se trata de una fenomenal decadencia de la infraestructura vial que lleva 40 años de desaciertos. El aumento de la cantidad de autos en circulación y la enorme presencia de camiones o vehículos pesados aportan lo suyo al problema. A esto se suma un elemento más que en el último tiempo empieza a preocupar: el profundo envejecimiento del parque automotor y la escasa tecnología que tienen muchos vehículos que circulan por los caminos de la Argentina.

Sobre semejante escenario se asienta, cuando no, la irresponsabilidad de muchos conductores, que fuerzan maniobras o realizan otras con impericia. Pero, según los especialistas, hasta la imprudencia muchas veces tiene que ver con la crisis de fondo. Por caso, estar al volante durante largos y tediosos minutos detrás de una fila de camiones suele despertar la impaciencia de muchos. El panorama actual, después de años de desinversión, hace que cualquier error, desperfecto o algún hecho fortuito aumente fuertemente los riesgos.

Por estas horas, empieza a haber novedades. Mediante un decreto, el Gobierno decidió que se privatizará una ruta ya privatizada. Paradójicamente, la única concesión nacional que quedó en pie después de la fiebre estatizadora de Alberto Fernández, que rescindió todos los contratos existentes en los corredores, fue la que tiene Caminos del Río Uruguay (Crusa). Se trata de una ruta que se extiende desde el Puente de Zárate Brazo Largo hasta Paso de los Libres, y además incluye algunos otros caminos adicionales, de conexión, y la operación del corredor de algo más de 50 kilómetros que va desde Rosario a Victoria. Esa concesión, después de prórrogas y litigios, se vence en abril y Vialidad Nacional, el órgano encargado de la gestión, lo volverá a poner en manos privadas.

CAMINOS DEL
RIO URUGUAY
BIENVENIDOS A LA RUTA DEL MERCOSUR

Decreto. El Gobierno oficializó la licitación de la concesión de la ruta del Mercosur

Será un nuevo capítulo que se sumará a los varios sucedidos en los últimos 40 años. Las rutas eran estatales y Carlos Menem las privatizó; eran privadas y Néstor y Cristina Kirchner inventaron un formidable vehículo de recaudación, corrupción y fracaso y, entonces, pasaron a ser gerenciadas. Luego volvieron a ser privadas, de la mano de las PPP (participación público - privadas), dispuestas el gobierno de Mauricio Macri. Más tarde, Fernández determinó que vuelvan a ser estatales y, ahora, el presidente Javier Milei regresa a aquella decisión de 1990: privatizarlas.

La decisión del Gobierno está más que clara: no hay plata para obra pública ni proyectos viales a gran escala. La pregunta es, entonces, quién aportará la inversión para mejorar el parque de corredores. La respuesta aparecía ayer en un despacho de un funcionario: "Lo que se privatiza ahora es la mantención y conservación, y la idea es que se sustente con el peaje. Sobre la construcción, será en otro momento. Vendrá otra negociación para cambiar más tiempo de concesión por inversión, es decir, más plazo de concesión para repagar las obras. Pero será más adelante". El "tema rutas" está presente en muchas reuniones en los despachos oficiales, de acuerdo al relato del funcionario que sigue el proceso.

Un parque automotor vetusto

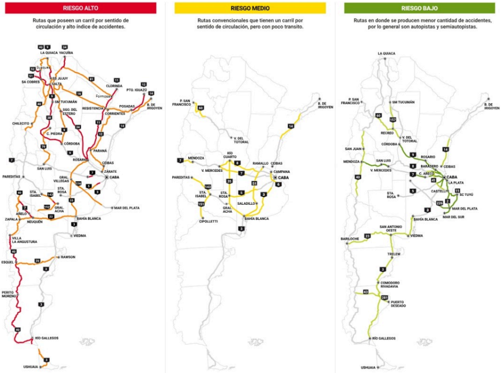
Respecto a las causas de la crisis, la evolución del parque automotor no es menor. De acuerdo a datos de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), la llamada "flota viva", es decir, las unidades que están en condiciones de circular, llegaba en 2010 a 10.246.976 vehículos, si se cuentan automóviles, comerciales livianos y comerciales pesados (camiones y maquinarias). ¿Qué aporta el último informe de AFAC sobre el parque automotor en 2023? Pues aquel número pasó a ser 15.299.751 unidades. Es decir, aumentó alrededor de 49% la cantidad de vehículos que circulan.

Ese universo de autos, casi cinco millones más, tiene otra característica: es viejo. Como para entender el fenómeno: en 2019, los vehículos tenían una antigüedad promedio de 11,7 años. En 2020, ya era de 12, y en 2021, de 12,1. En 2023, los números empeoraron: en promedio, un auto que circulaba por la Argentina, tenía 14 años de antigüedad, es decir, había sido fabricado en 2019 o 2010.

En el caso de los camiones la cuestión se agrava. Actualmente, los comerciales pesados tienen una antigüedad promedio de 15 años. Y es verdad que no se ha movido sustancialmente desde 2019, pero hay otro indicador que da una pista del envejecimiento. Si se toma un promedio de los 20 últimos años, la antigüedad de los camiones es de 9,6 años, cuatro años y medio menos que ahora.

El parque envejecido se vuelca a las rutas. Y el proceso sigue. En AFAC dicen que para mantener la antigüedad actual se deberían vender un millón de autos por año y, en 2024, se patentaron 414.000.

Nivel de riesgo de las rutas argentinas



Fuente: Cesvi

La ruta del Mercosur, en manos privadas

Algo tan simple como el traslado de un punto a otro sobre una capa asfáltica puede convertirse en un infierno de dolor y hierros retorcidos. El año pasado terminó con un choque violento en Entre Ríos en la ruta nacional 12, a la altura del kilómetro 88. Uno de los conductores murió y el otro resultó con heridas de gravedad. Hubo grandes congestiones y demoras en el Puente Mitre del complejo Zárate-Brazo Largo.

No fue el único en la ruta del Mercosur, clave para el comercio exterior de la Argentina. Según un informe de la Secretaría de Transporte que data de mayo de 2024, de 2015 a 2019, se produjeron en la ruta 12, solo del kilómetro 81 al 90, 152 accidentes. Se trata de un tramo "caliente" dentro de esta ruta que conecta a la Argentina con Brasil, Paraguay y Uruguay. En el mismo período, hubo 162 siniestros en la 14. Ambas, forman parte del corredor 18, llamado a licitación hace algunos días.

"La ruta del Mercosur es un desastre. Un desastre permanente. Hay mucho tránsito, muchos autos, mucha velocidad. Es un verdadero desastre para ser una ruta internacional", comenta el nuevo presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadeeac), Cristian Bernardo Sanz. La entidad reúne a 43 cámaras de transporte de todo el país.

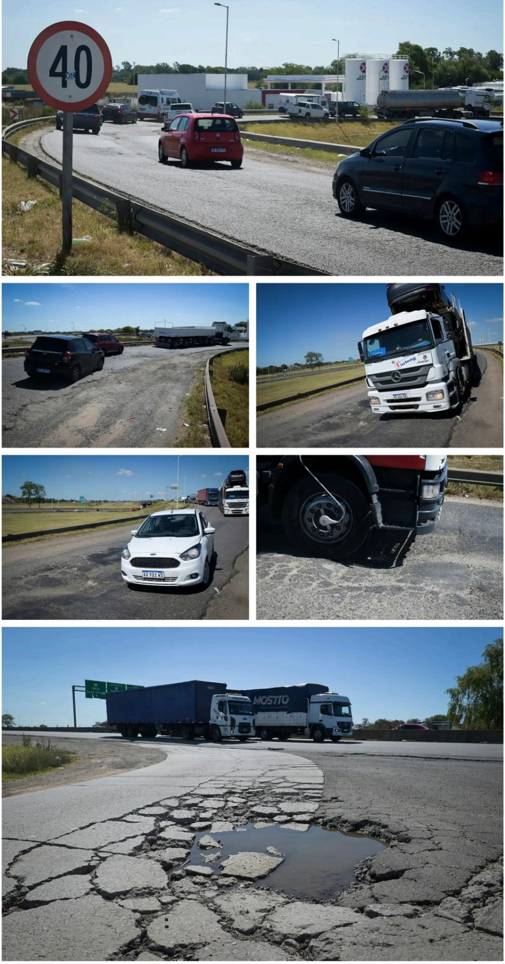
El "trébol". Así se denomina a uno de los tramos más complicados de la ruta 12, en su empalme con la 9

Según un informe del Ministerio de Obras Públicas, solo el 31% de la red vial nacional está en buen estado. Cerca del 9% del total es autopista o autovía. Además, un 85% del tránsito confluye sobre el 25% de la red nacional. De acuerdo a datos del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), sobre una muestra de 168 siniestros viales graves o fatales relevados, casi la mitad (48,5%) se asoció con la invasión del carril contrario opuesto por adelantamiento.

"Cuando los responsables de un área no se ocupan, se defienden diciendo que porcentualmente la mayor parte de los accidentes se deben a fallas humanas. Es cierto, pero si la ruta está mal señalizada, con baches y con la banquina descalzada, se facilita y promueve el error humano", dice María Cristina Isoba, presidenta de Luchemos por la Vida.

Respecto a la ruta del Mercosur, describe: "La he recorrido. Me he encontrado con camiones volcados después de una lluvia torrencial ya que suele inundarse y los neumáticos pierden adherencia a la capa asfáltica. Ahora, se están privatizando o reprivatizando rutas, pero nos preocupa que los pliegos incluyan la exigencia de las condiciones de seguridad necesarias. Hoy, con estas rutas, debería bajarse el límite de velocidad".

Además, Isoba afirma que en la Argentina hay un subregistro del índice de mortalidad por accidentes: "Para que haya verdaderas políticas de seguridad vial, se necesitan cifras confiables".



Baches y velocidades disímiles. Son diversas las condiciones que potencian las chances de que ocurran tragedias en las rutas

Muchos de los accidentes involucran camiones. Por las rutas argentinas circulan 650.000 vehículos pesados que movilizan el 90% de la producción del país, explica Sanz. “Para nosotros es un problema el mal estado de las rutas, algo que viene desde hace muchos años. Los camiones no solo tienen roturas y retrasos, sino que hay riesgo de vida. No tenemos una red segura como nos merecemos”, asegura. La entidad que preside realizó un relevamiento para el que se recorrieron 28.000 kilómetros. El resultado fue que el 70% de los tramos evaluados está en “estado regular”.

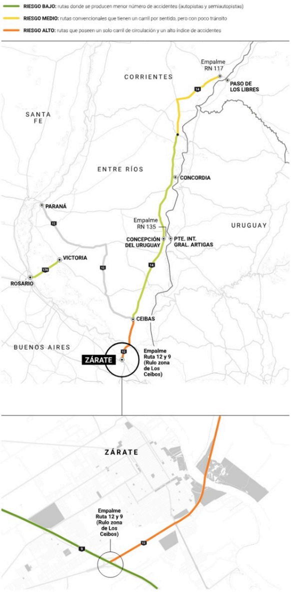
El límite de velocidad para un camión es 80 kilómetros por hora, muy por debajo del límite estipulado para los automovilistas. Esta diferencia de velocidades en rutas que son mano y contramano genera que sea moneda corriente el sobrepaso. Se trata de una dinámica que no todos los conductores manejan bien y las consecuencias llegan a ser mortales. También, la diferencia de velocidad provoca que si un camión frena abruptamente (puede ser por un bache, por ejemplo), el auto que viene atrás lo impacta. “Este tipo de accidentes son los que más se sufren”, aclara Sanz.

Por otro lado, cuenta que los vehículos pesados tienen una antigüedad excesiva. “Habría que promover un sistema de plan canje para mandar como chatarra a las viejas unidades y reemplazarlas”, agrega.

Para Sanz, mientras que los choferes de camiones tienen una licencia profesional y realizan capacitaciones anuales, algunos conductores de autos y camionetas tienen conductas inapropiadas que ponen en riesgo su vida y las de otros.

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dicen no tener los datos consolidados de los accidentes en las rutas argentinas en lo que va del año, pero sí ofrecen los números que dejaron, hasta ahora, los 3078 operativos realizados: 379.155 vehículos fiscalizados, 6943 actas de infracción labradas, 1535 alcoholemias positivas, 1076 reportes por falta de documentación, 893 por falta de VTV, 487 por falta de comprobante de seguro, 459 por circular con la patente tapada, 2398 licencias retenidas y 854 vehículos demorados.

La ruta del Mercosur y un empalme bajo la lupa


RIESGO BAJO: rutas donde se producen menor número de accidentes (autopistas y semiautopistas)
RIESGO MEDIO: rutas convencionales que tienen un carril por sentido, pero con poco tránsito
RIESGO ALTO: rutas que poseen un solo carril de circulación y un alto índice de accidentes
Empalme RN 117
CORRIENTES
PASO DE LOS LIBRES
14
SANTA FE
ENTRE RÍOS
CONCORDIA
PARANÁ
12
Empalme RN 135
URUGUAY
CONCEPCIÓN DEL URUGUAY
PTE. INT. GRAL. ARTIGAS
VICTORIA
174
ROSARIO
12
14
CEIBAS
BUENOS AIRES
ZÁRATE
12
Empalme Ruta 12 y 9 (Rulo zona de Los Ceibos)
ZÁRATE
Empalme Ruta 12 y 9 (Rulo zona de Los Ceibos)
9
12

Más allá de la imprudencia de algunos conductores, y el hecho de que “en época de vacaciones la gente sale a la ruta sin experiencia”, dice Sanz, la realidad indica que el calamitoso estado de las rutas, en su mayoría mano y contramano, es lo que lleva a que los accidentes sigan a la orden del día.

“Estamos conviviendo en un espacio reducido, angosto y en mal estado”, agrega. Se refiere, entre otros desastres, a las rutas angostas, con falta de señalización y, sobre todo, con la capa asfáltica ahuecada, lo que lleva a que se generen peligrosos charcos cuando llueve.

Para el presidente de Fadeeac, es urgente y necesario mejorar este panorama. Idealmente, con autopistas, pero mínimamente con las llamadas "rutas seguras", que incluyen banquinas amplias y una tercera trocha en algunos segmentos para que el sobrepaso no resulte peligroso. "Con esto habría un 70% menos de accidentes", asegura.

Tránsito pesado. Por las rutas argentinas circulan 650.000 camiones que, se calcula, movilizan el 90% de la producción del país

Accidentes sin pausa en 2025

En todo el país, los accidentes se sucedieron sin pausa y, en lo que va de 2025, la muerte sigue sobrevolando las rutas argentinas. Hace pocos días, Rufino Laulhé, de 15 años, falleció luego de que la camioneta que conducía su hermano Beltrán, de 18, embistiera a un camión que estaba detenido sobre el kilómetro 438 de la ruta nacional 5, cerca de Trenque Lauquen. El caso se dio a conocer en diversos medios nacionales ya que el adolescente era un integrante de una tradicional familia de polistas. Otro caso resonante a nivel nacional fue el de un trágico accidente en el kilómetro 263 de la ruta 11, que provocó el fallecimiento de una reconocida bióloga y sus dos hijas, de 10 y 3 años.

Los medios que cubren noticias provinciales tienen más información relevante. La Pampa Noticias da cuenta de que el 18 de enero se produjeron cinco muertes en la ruta nacional 152, kilómetro 204, cerca de Puelches; el 14 de enero falleció un hombre de 68 años en la ruta provincial 7, Colonia Inés y Carlota; el 12 de enero una víctima de 32 años perdió la vida en la ruta nacional 35, kilómetro 162, acceso a Bernasconi. El 20 de enero, en la ruta 56 de Chubut, a 35 kilómetros del río Senguer, murió una mujer de 27 años y cuatro personas resultaron heridas cuando una camioneta en la que viajaba una familia de Comodoro Rivadavia volcó tras intentar esquivar a un animal.

Desde Salta, El Tribuno informa que el nuevo año comenzó con una tragedia vial en la ruta nacional 9/34, con la muerte de una mujer. El límite de Córdoba y Santa Fe fue el escenario de un tremendo choque entre camiones con el saldo de una persona fallecida. Fue sobre la ruta nacional 33, a pocos kilómetros del cruce con la ruta 7. Días antes, otro terrible accidente entre camiones había provocado un incendio de los vehículos, a 30 kilómetros del siniestro posterior.

Nuevamente se pondrá en marcha un plan de privatización en medio del preocupante panorama al que no escapa ninguna provincia del país. Las obras resultan urgentes. Mientras, el parque automotor envejece y la cantidad de vehículos aumentan.

Los conductores no pueden fallar una vez. La infraestructura no perdona, cualquier error humano o problema mecánico se paga demasiado caro.

Conforme a los criterios de **The Trust Project** Conocé más

CRÉDITOS

EDICIÓN PERIODÍSTICA
Florencia Fernández Blanco @florfb

DESARROLLO
Carlos Araujo / Gastón de la LLana @gasgas83

INFOGRAFÍA
Gabriel Podestá @gabrielpodesta

DISEÑO
Alejandra Bliffeld @Alebli / María Rodríguez Alcobendas @merirodriguez

COMPARTIR

COPYRIGHT 2025 - SA LA NACION | TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS

Suscriptores

Ahora para comentar debés tener Acceso Digital.

Iniciar sesión o suscribite

INICIAR SESIÓN SUSCRIBITE

TODOS LOS COMENTARIOS 62 LOS MÁS RECIENTES

dmuzio1 · HACE 4 MINUTOS

Es lo que pasa cuando la seguridad vial se transforma en una entidad de recaudación!!!! La Vtv , las cámaras, los registros de automotor, son un kiosco para parientes y amigos y políticos. Comprar un auto nuevo es carísimo y ni hablar de el patentamiento , el seguro y el pago de patentes!! Los repuestos no los conseguís, y si los conseguís son carísimos!!!! No hay educación vial, la red de circulación está destruida y atestada de semáforos absurdos!!! En fin!!! Viajas por Brasil y notas una gran diferencia!!!

RESPONDER ♡ 0 👎 0

danielur · HACE 6 MINUTOS

Todos son buenis para efectuar diagnósticos. Pero implementar soluciones, ninguno. Mientras tanto seguimos haciendo estadísticas en vez de rutas. Las autoridades, bién gracias.

RESPONDER ♡ 0 👎 0

Gualdan · HACE 10 MINUTOS

Peronistán ídem a Burkina Faso...

RESPONDER ♡ 0 👎 0

Lola47 · HACE 13 MINUTOS

Un tema que pueden preguntar a Lázaro y Cía. Dormirán tranquilos???? con tantas muertes....

RESPONDER ♡ 0 👎 0

gustavososa10 · HACE 19 MINUTOS

El que hizo el mapa no viajó por Entre Ríos. Cuando salis del puente de Fray Bentos-Gualeguaychu, el camino es horrible. La autopista es horrible, los caminos a Victoria son horribles. Y no están en el mapa... Un desastre. Pero también un desastre los autos que están lejísimos de tener una VTV. Caminos sin VTV autos sin VTV y en velocidad. Genial.

RESPONDER ♡ 0 👎 0

foxmain · HACE 24 MINUTOS

No todo es el gobierno nacional. Las provincias y sus intendentes. Cada uno con su responsabilidad tienen las manos manchadas de sangre y lo peor es que les importa un comino

RESPONDER ♡ 1 👎 0

sacapunta · HACE 34 MINUTOS

Un ejemplo de la ineficiencia del Estado en el tema de infraestructura y servicios: En los años 1960 en el precio de los autos 0Km se ponía un impuesto: “Fondo Nacional de Autopistas”. JAMÁS SE CONSTRUYÓ AUTOPISTA ALGUNA.La primera autopista argentina fue PROVINCIAL: La de Santa Fe. Comenzó a construirse “EN 1964”. En 1971 como TODAVÍA NO ESTABA TERMINADA el Gobierno Nacional (Gral. Lanusse) puso dinero. Y creo que en 1972 se terminó definitivamente. Conclusión: Se necesitaron OCHO AÑOS para construir 175 km de autopista...

RESPONDER ♡ 1 👎 0

gustavososa10 · HACE 18 MINUTOS

Y cuánto se robaron en el medio?... por qué no se terminó? quien controló eso? NADIE!!

RESPONDER ♡ 0 👎 0

JO **jorgepablo1987** · HACE 34 MINUTOS

Hay que aclarar también que hay mucho termo manejando vehículos de gran porte con total irresponsabilidad e impunidad. Solo acá se le da la posibilidad a los australopitecus de tener registro profesional y encima que transporten personas.

RESPONDER ♡ 3 👎 0

SA **sacapunta** · HACE 35 MINUTOS

El Estado Argentino es UN ELEFANTE EN UN BAZAR. Todo lo que choca o toca queda destruído.

RESPONDER ♡ 1 👎 0

FO **foxmain** · HACE 27 MINUTOS

Peores son los votantes. Se debería implementar el voto ilustrado. Mínimo titulo secundario

RESPONDER ♡ 1 👎 0

SI **silv2690** · HACE 35 MINUTOS

Desde que el peronista Carlo acordó con Moyano el final de los trenes para cargas, las rutas argentinas se llenaron de camiones que estadísticamente participan en más del 77% de los accidentes fatales fuera de las ciudades. Y eso sin mencionar el daño carisimo que le provocas a la casita asfáltica que también provoca accidentes cuando marcan con Gran relieve la huella. El peronismo y MOYANO son los culpables y como siempre NUNCA SE HACEN CARGO DEL DAÑO QUE LE HACEN A LOS ARGENTINOS, camioneros sin control que borrachos se duermen y matan. HAY QUE SACARLOS DE LAS RUTAS

RESPONDER ♡ 3 👎 0

EL **Elfecho** · HACE 46 MINUTOS

El kirchnerismo destruyó el Pais

RESPONDER ♡ 3 👎 0

CI **ciba51153** · HACE 39 MINUTOS

EL gato, intentó hacer lo mismo con las mismas empresas que habían aportado para el turco y dromi

RESPONDER ♡ 0 👎 0

DA **daniel_solaro** · HACE 50 MINUTOS

Peronismo explícito. Fueron muchos años.

RESPONDER ♡ 2 👎 0

RE **reorlandi** · HACE 53 MINUTOS

Este país es muy grande y los tiempos de manejo son importantes para el traslado entre capitales con el agregado que los municipios lindantes exigen la reducción de la velocidad en sus zonas de interés ya sea para los peatones, el tránsito local o los fines recaudatorios que implican el encarecimiento insoportable en tiempo y dinero de los grandes traslados, el uso del crucero solo es posible para aquellos que tiene el adaptativo porque el resto vive sacando la aplicación porque frena o porque tiene que ir a menor velocidad de la memorizada, permanentemente, porqué un peatón tiene que cruzar una ruta a nivel?, porqué se permite que una ruta pase por el medio de un pueblo o ciudad?, promuevan el ferrocarril porque temo que esto no tiene arreglo para la generación que hoy maneja en ruta.

RESPONDER ♡ 1 👎 0

CO **contateotro** · HACE 54 MINUTOS

Alguna vez vieron terminada en tiempo y forma una obra pública importante en el país? Ahí esta toda la respuesta.

RESPONDER ♡ 2 👎 0

CI **ciba51153** · HACE 38 MINUTOS

Muchísimas, en todo el pais, en todos los gobiernos.

Lo que pasa es que se publican solo las que tienen inconvenientes.

RESPONDER ♡ 0 👎 0

JO **jorgepablo1987** · HACE 29 MINUTOS

Jajajaja. Mirá la ruta 6. La inauguraron 10 entre scioli, Cristina y Solá. Hoy sigue sin terminar

RESPONDER ♡ 0 👎 0

RF **rfrogone** · HACE 1 HORA

Fantastico , a privatizar !

RESPONDER ♡ 0 👎 2

CI **ciba51153** · HACE 1 HORA

Vos no viajas por las rutas?

Vas siempre en avión?

RESPONDER ♡ 1 👎 0

CARGAR MÁS COMENTARIOS