



“Un riesgo para la integración comercial”: Milei inicia la privatización de la Ruta del Mercosur

Description

Por Juan Lehmann

El Gobierno argentino oficializó la puesta en marcha de la privatización de 9.000 kilómetros de autopistas que integran la Red Vial Nacional, afectando la obra estratégica que conecta al país austral con Uruguay, Brasil y Paraguay. “El retiro del Estado siempre dañó la conectividad”, dijo a Sputnik el exministro de Transporte Diego Giuliano.

La “motosierra” de Milei se mantiene encendida. El Gobierno argentino comenzó la privatización de más de 9.145 kilómetros de rutas y autopistas que funcionaban bajo administración pública. La medida alcanza al Corredor Vial 18, conocido como la “Ruta del Mercosur”, dado que conecta al país con Brasil, Uruguay y Paraguay, razón por la que desempeña un papel de vital relevancia para el comercio del principal bloque regional de América del Sur.

A través del Decreto 28/2025, el Ejecutivo fijó el plazo de un año para concretar el proceso de licitación de ocho tramos y rutas de la Red Vial Nacional: estas carreteras representan el 20% de la red, pero concentran nada menos que el 80% del tránsito total.

Para las constructoras interesadas es un multimillonario negocio en virtud de la posibilidad del cobro de peajes. Para el Estado —remarcan en el Gobierno— supondría un ahorro en mantenimiento superior a los 6.000 millones de dólares en las próximas dos décadas.

Según consta en el Boletín Oficial, la iniciativa supervisada por el ministro de Economía, Luis Caputo, pretende otorgar la concesión por peaje para “la construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento y prestación de servicios al usuario y para la realización de nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales”.

De este modo, el Estado enterraría una tensa disputa con el actual concesionario —Caminos del Río Uruguay—, cuya errática administración motivó centenares de multas y sanciones. Sin embargo, la propia firma había demandado al Estado por 300 millones de dólares, pero terminó desistiendo de la medida a cambio de una extensión de la concesión hasta el 9 de abril del veinte año.

Por fuera de los tecnicismos, el eje central del anuncio remite a la privatización del principal corredor que conecta a Argentina con sus socios del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), catalizando el transporte de bienes hacia y desde Uruguay, Paraguay y Brasil.

Puntualmente, el Corredor Vial 18 comprende tres pasos fronterizos transnacionales: el Puente Internacional Paso de los Libres, que conecta dicha localidad con la brasileña Uruguayana; el Puente Internacional General Artigas, que conecta a la provincia de Entre Ríos con la ciudad uruguaya de Paysandú, y el acceso a la Represa Binacional Salto Grande, que linda con la localidad uruguaya de Salto.

Para concretar su iniciativa, Milei cuenta con el aval del Congreso, que al aprobar la emblemática ley ómnibus libertaria habilitó la privatización de Corredores Viales, firma estatal a cargo de la gestión de las rutas nacionales.

Sin embargo, la concesión de rutas por peaje no es una novedad para la sociedad argentina: se trata de una de las medidas paradigmáticas del modelo neoliberal que instauró el expresidente Carlos Saúl Menem durante su década de Gobierno (1989-1999). Buena parte de las empresas públicas privatizadas luego terminarían volviendo a manos del Estado a partir de la defectuosa administración suscitada.

Bienes públicos; intereses privados

“Esto genera un riesgo para la integración comercial de la región. El retiro del Estado de la administración del transporte siempre terminó dañando la conectividad, pero en este caso puede alcanzar el vínculo con otros países”, dijo a Sputnik Diego Giuliano, exministro argentino de Transporte (2022-2023).

“Es un calco del modelo neoliberal de los 90: cambia la lógica de aprovechamiento del corredor y, a la vez, no está claro cuáles serán los parámetros de control y auditoría. Es un gran negocio para las empresas interesadas porque podrán aumentar mucho los peajes, elevando los costos de transporte de productos por la vía”, afirmó el exfuncionario.

“Lo grave es que van hacia una privatización total de un corredor estratégico para la relación con los países vecinos: se trata de la ruta comercial terrestre más importante que tenemos, porque nos conecta con Brasil, el principal socio del país. El interés nacional es fortalecer los vínculos comerciales y aumentar la rentabilidad de las empresas que participan, mientras que a una firma concesionaria solamente le interesa el rédito propio”, remarcó.

Un museo de grandes novedades

Graciela Aleña ingresó al sindicato de Trabajadores Viales y Afines durante la década de 1980. Tras casi cuatro décadas de participación activa, en 2019 convirtió en la primera mujer en alcanzar la secretaría general del gremio que la acompañó durante toda su vida laboral.

En diálogo con Sputnik, la dirigente remarcó que “esta película ya la vimos: muchas de estas rutas fueron privatizadas durante los 90, pero luego debieron ser recuperadas por el lamentable estado en el que las habían dejado”.

Desde su experiencia, la gremialista apuntó que “es una medida dogmática producto del posicionamiento del Gobierno, porque una ruta bien mantenida abarata costos, evitando que se dañen los vehículos y la mercadería. Si a una empresa simplemente le interesa el rédito, puede no tener los mismos incentivos que el Estado en el correcto funcionamiento de las vías”.

“Esto es apenas una muestra del desinterés del Gobierno en la inversión pública: el 80% de las obras han sido paralizadas, incluyendo a algunas que ya están completas en un 70%. Hay presupuesto ya aprobado para las obras, pero por decisión del Estado no se están ejecutando”, denunció Aleña.

El Maipo/Sputnik

Date Created

Enero 2025