



H. Cámara de Diputados de la Nación „

PROYECTO DE DECLARACIÓN

*La Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en
Congreso, sancionan:*

ARTICULO 1º.- Derógase el Decreto N°461/2025, publicado en el Boletín Oficial con fecha 8 de julio de 2025.

ARTICULO 2º.- Restitúyase la plena vigencia de los textos originales de las leyes N° 27.514, 24.449, 26.363, 27.445; del Decreto-Ley N° 505/1958; y de los Decretos N° 6937/1958, 1787/2008, 1842/1973, 2658/1979, en los términos anteriores a la entrada en vigencia del Decreto N° 461/2025.

ARTICULO 3º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Nóblega Sebastian
Diputado Nacional**



H. Cámara de Diputados de la Nación „

FUNDAMENTOS:

Sr. Presidente;

El presente proyecto de ley tiene por objeto derogar el Decreto N° 461/2025, publicado en el *Boletín Oficial* el día 8 de julio de 2025, y restablecer la plena vigencia de las normas legales y reglamentarias que dicho acto modificó, sustituyó o derogó, en sus textos originales.

Dicho decreto, dictado en el marco de las facultades delegadas por la Ley N° 27.742, introdujo una profunda reorganización del sistema institucional en materia de transporte, infraestructura vial y seguridad vial, generando un impacto significativo en:

- La continuidad de organismos descentralizados especializados como la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial (CNTSV), la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Junta de Seguridad en el Transporte (JST);
- El principio de federalismo y la distribución de competencias entre el Estado nacional y las provincias;
- Y la vigencia del marco jurídico general en materia de tránsito, concesiones viales y fiscalización del transporte automotor y ferroviario.

El alcance de estas reformas no solo modificó sustancialmente la arquitectura institucional de la Administración Pública Nacional, sino que además afectó disposiciones de rango legal, cuya modificación requiere la intervención formal del Congreso. La utilización de un decreto para derogar o reformar leyes excede los límites de la delegación legislativa y vulnera el principio republicano de división de poderes.

En primer término, quiero referirme a la Dirección Nacional de Vialidad como organismo estratégico. La DNV fue constituida como organismo autárquico mediante el Decreto-Ley N° 505/1958, heredera directa de la estructura creada por la Ley N° 11.658. Tiene a su cargo el estudio, construcción, conservación y mejora de la red troncal de caminos nacionales. Su historia y especialización técnica hacen de este organismo una herramienta clave para garantizar la conectividad, la equidad territorial y el desarrollo federal.



H. Cámara de Diputados de la Nación „

Su supresión por decreto, sin ley expresa, constituye una extralimitación de competencias del Poder Ejecutivo. La DNV administra más de 39.000 km de rutas nacionales, y cuenta con equipamiento de avanzada (vehículos quitanieves, monitoreo satelital, drones LiDAR, estaciones meteorológicas) y un plantel técnico de más de 6.000 profesionales y operarios capacitados. Su eliminación no responde a un criterio de eficiencia, sino a una estrategia de recentralización incompatible con el principio de federalismo de concertación.

Más de 600 localidades rurales en zonas de difícil acceso —como la Puna, la Patagonia y el NEA-NOA— dependen exclusivamente de la intervención de la DNV para mantener su conectividad. La pérdida de mantenimiento estatal directo en corredores estratégicos también afectará el comercio exterior y aumentará la siniestralidad vial. La omisión de fondos específicos —como el impuesto a los combustibles— también evidencia un proceso de vaciamiento previo a la disolución.

Por otra parte, cabe señalar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Comisión Nacional del Tránsito (CNTSV) son garantes de la prevención y la educación vial. La ANSV y la CNTSV fueron creadas con el objetivo de planificar, coordinar y ejecutar políticas públicas destinadas a reducir la siniestralidad vial, mediante campañas de concientización, control del tránsito, educación vial y articulación con provincias y municipios.

Su disolución implica la desarticulación de una política pública integral que había logrado notables avances en la reducción de accidentes fatales y en la formación de una ciudadanía vial responsable. Delegar sus funciones exclusivamente a fuerzas de seguridad o trasladarlas a estructuras burocráticas sin experiencia específica en la materia constituye un retroceso grave en la política de seguridad vial.

La ANSV coordinaba operativos conjuntos con fuerzas federales, implementaba el sistema de licencia nacional de conducir y centralizaba estadísticas confiables, todas funciones hoy sin continuidad institucional ni garantía de profesionalismo.

Desde su creación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) logró reducir un 28% las muertes por siniestros viales entre 2008 y 2024, según datos oficiales y fuentes independientes como Luchemos por la Vida. En 2024 se registraron 3.238 siniestros fatales y 3.894 víctimas, cifras similares a las de 2020, pese al aumento de la circulación.

Estos avances se vinculan con políticas impulsadas por la ANSV, como la Licencia Nacional de Conducir, la ley de alcohol cero, el uso obligatorio de casco y, en particular, la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LINTI), reconocida



H. Cámara de Diputados de la Nación „

como modelo en Argentina y el Mercosur. La LINTI unificaba la habilitación de conductores profesionales con criterios claros y controlados. Su eliminación generó un retroceso en seguridad vial, desorden normativo y serias complicaciones para choferes y transportistas, afectando la logística en todo el país. Su trabajo fue reconocido internacionalmente por el Banco Mundial y premiado por el Príncipe Michael de Kent. La OPS destacó que Argentina tiene una de las tasas de mortalidad vial más bajas de Sudamérica y que la ANSV cumplió con la meta de reducción del 50% de víctimas entre 2008 y 2012.

Eliminar la ANSV implicaría desarticular una política pública eficaz y técnica, debilitando la capacidad estatal de prevención, coordinación federal y protección de vidas. Como advirtió la sociedad civil, no es un problema de recursos, sino de voluntad política.

Asimismo, la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), creada por la Ley N° 27.514, era un organismo descentralizado y autárquico con competencia para investigar accidentes e incidentes en los modos aéreo, ferroviario, marítimo y automotor, y emitir recomendaciones preventivas. Su reemplazo por la “Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” restringe injustificadamente su alcance, desprotegiendo a millones de usuarios del transporte terrestre y fluvial.

Además, se pierde la independencia funcional que garantizaba investigaciones objetivas y técnicamente fundadas. Esta decisión vulnera compromisos internacionales asumidos por la República Argentina ante organismos como la OACI y debilita la capacidad estatal para prevenir tragedias como las de Once, Castelar o San Antonio de Areco.

Finalmente, la transformación de la CNRT en una “Agencia de Control de Concesiones y Servicios Públicos de Transporte”, con competencias más concentradas y dependientes del Poder Ejecutivo, elimina instancias de participación, transparencia y control que caracterizaban al organismo anterior. Esto incluye la recepción de reclamos de usuarios, la fiscalización directa de servicios, y la posibilidad de aplicar sanciones autónomas en casos de incumplimientos.

La falta de controles específicos, la disolución de áreas técnicas especializadas y la centralización de competencias en un órgano de diseño reciente, sin trayectoria, ni respaldo normativo sólido, podría derivar en una mayor opacidad administrativa y menor eficiencia en la fiscalización del sistema nacional de transporte.

El proyecto de ley que se somete a consideración no busca una restauración meramente formal, sino que responde a una necesidad institucional urgente: la de preservar organismos públicos con funciones técnicas, estratégicas y federales que



"2025 – Año de la Reconstrucción"



H. Cámara de Diputados de la Nación „

no pueden ser suprimidos por decreto. La defensa de la legalidad, el federalismo, la seguridad vial, la infraestructura pública y la equidad territorial exige revertir el Decreto N° 461/2025.

Por las razones expuestas, solicitamos a las señoras y señores legisladores que acompañen con su voto afirmativo el presente proyecto de ley.

AUTOR: Nóblega Sebastian

Diputado Nacional