

Proyecto de Ley

El Senado y Cámara de Diputados, etc

DECLARACIÓN DE EMERGENCIA OPERATIVA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL FEDERAL Y RECONSTRUCCIÓN DE CORREDORES PRODUCTIVOS ESTRATÉGICOS

CAPÍTULO I – DECLARACIÓN DE EMERGENCIA Y OBJETO

ARTÍCULO 1º.- Declárase la Emergencia Operativa, Mantenimiento y Seguridad de la Infraestructura Vial de la Red Troncal Nacional e Interjurisdiccional en todo el territorio de la República Argentina por el término de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la promulgación de la presente norma. Exceptúanse de la intervención directa estatal a aquellos tramos concesionados que acrediten cumplimiento efectivo y auditado de los planes de inversión y conservación contractuales. En caso de riesgo inminente para la seguridad vial o mora en las obligaciones del concesionario, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) ejecutará las obras en forma subsidiaria y a costa del concesionario.

ARTÍCULO 2º.- La presente ley tiene por objeto la readecuación técnico-presupuestaria prioritaria para la preservación de la vida, la integridad física, la seguridad pública vial y la fluidez del transporte interjurisdiccional de cargas y pasajeros, garantizando la

continuidad operativa y estructural de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) creada por Ley N° 12.103 y sus modificatorias.

ARTÍCULO 3°.- Orden Público. Las disposiciones contenidas en la presente norma son de orden público y resultarán aplicables en toda la jurisdicción federal. Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a las pautas de armonización técnica y coordinación de fiscalización vial previstas en esta ley.

CAPÍTULO II – PLAN DE INTERVENCIÓN URGENTE Y RECOMPOSICIÓN TÉCNICA

ARTÍCULO 4°.- El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, ejecutará en un plazo no mayor a noventa (90) días corridos un Programa Prioritario de Intervención Vial sobre la totalidad de las rutas de la Red Vial Nacional no concesionadas con Índice de Presentatividad y Serviciabilidad (PSR) crítico. Tendrán prioridad absoluta e inmediata:

a) Los corredores internacionales y bioceánicos, con especial énfasis en las Rutas Nacionales N° 7 (tramo Desaguadero - Paso Internacional Cristo Redentor), N° 40, N° 14, N° 35, N° 157 y N° 22.

b) Los accesos a puertos agroexportadores e industriales del sistema fluvial y marítimo.

c) Las intervenciones de bacheo profundo, repavimentación, reconstrucción de losas, demarcación horizontal

refractaria, señalización vertical normalizada, despeje de banquetas e iluminación en accesos urbanos.

ARTÍCULO 5º.- Dispónese el restablecimiento e intensificación inmediata, en operatividad continua de 24 horas durante los 365 días del año, de la totalidad de los Puestos Fijos y Móviles de Control de Pesos y Dimensiones sobre la Red Vial Nacional, conforme la normativa técnica del Decreto N° 79/1998 y la Ley N° 24.449, encomendando su fiscalización al personal técnico de la Dirección Nacional de Vialidad con el auxilio de las fuerzas de seguridad federales.

CAPÍTULO III – FINANCIAMIENTO, RECURSOS Y GARANTÍAS PROVINCIALES

ARTÍCULO 6º.- Restablécese la intangibilidad y asignación específica de los recursos previstos por el Título III de la Ley N° 23.966 y sus reglamentaciones (Decreto N° 976/2001). El Ministerio de Economía de la Nación y la Tesorería General de la Nación transferirán de manera automática, diaria y directa a las cuentas de la Dirección Nacional de Vialidad (Sistema Vial Integrado - SISVIAL) y a los organismos viales provinciales los porcentajes fijados por ley, prohibiéndose cualquier retención, desvío o postergación bajo la responsabilidad que prevé la Ley N° 24.156.

ARTÍCULO 7º.- Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional a celebrar convenios de compensación de deudas y/o transferencia de fondos con la Provincia de Mendoza y demás jurisdicciones

provinciales para la ejecución subsidiaria de obras de emergencia en rutas nacionales por parte de las vialidades provinciales, cancelando con cargo al Tesoro Nacional las acreencias devengadas e impagas por el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos.

CAPÍTULO IV – CONTROL PARLAMENTARIO Y REGULACIÓN OPERATIVA DEL PERSONAL

ARTÍCULO 8º.- La Auditoría General de la Nación (AGN) efectuará controles semestrales de los fondos destinados a la Dirección Nacional de Vialidad para la realización de las obras previstas en la presente ley, los que remitirá inmediatamente a la Comisión Especial Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas del Congreso de la Nación .

ARTÍCULO 9º.- A los fines de garantizar la operatividad de los distritos viales de todo el país y la conservación por administración directa, el Poder Ejecutivo Nacional instrumentará las partidas necesarias para garantizar la actualización de los haberes del personal de la Dirección Nacional de Vialidad conforme las variaciones del Índice de Precios al Consumidor (IPC) informado por el INDEC, asegurando la dotación técnica indispensable para el cumplimiento del objeto de la presente ley.

ARTÍCULO 10º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Martín Guillermo Aveiro
Germán Martínez
Andrea Freites
Cecilia López Pasquali
Fernanda Miño
Ernesto Alí
Marcelo Barbur
Florencia Carignano
Sergio Dolce
Mario Manrique
Estela Mary Neder
Christian Zulli
Jorge Chica
Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Llevo a consideración de este Honorable Cuerpo el presente Proyecto de Ley, cuyo objeto central es declarar la Emergencia Operativa, Mantenimiento y Seguridad de la Infraestructura Vial de la Red Troncal Nacional por el término de veinticuatro (24) meses, disponiendo mecanismos presupuestarios y técnicos de aplicación inmediata para revertir el estado de abandono crítico que atraviesan los corredores viales de la República Argentina.

Pocas veces en la historia vial de nuestro país, se ha observado una brecha tan dramática e injustificada entre la asignación tributaria legalmente establecida para el sostenimiento de los bienes públicos y la realidad material de nuestras carreteras. La paralización sistemática de la obra pública vial y el ahogamiento financiero a la Dirección Nacional de Vialidad han transformado a nuestras rutas de comunicación en auténticos trampas viales, diezmando vidas humanas, paralizando la logística productiva y vulnerando preceptos constitucionales de cumplimiento obligatorio.

La crisis vial argentina ha superado el umbral de lo tolerable. Según los relevamientos estadísticos oficiales del Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), el 54% de las colisiones fatales producidas en el país ocurren en tramos interurbanos de rutas nacionales y provinciales, correspondiendo un 29% estrictamente a la Red Vial Nacional de jurisdicción federal.

Asimismo, los datos consolidados por el Observatorio ISEV revelan una paradoja demoledora: aunque el volumen total de siniestros leves registró una oscilación a la baja, la tasa de mortalidad y la gravedad intrínseca de los siniestros viales aumentaron drásticamente. Mientras en 2024 la relación de muertos por siniestro era de 0,35, en 2025 escaló a 0,49 muertes por siniestro, registrando un aumento en la mortalidad vial del 22% interanual. De manera contundente, el 62% de las muertes por siniestralidad en la Argentina se producen en el trazado de rutas y autopistas.

Textualmente el ISEEV en su informe 2025 sostiene que:

“LAS CONSECUENCIAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL GRAVE EN 2025 EN ARGENTINA SON MÁS SEVERAS QUE EN 2024.

Si bien la siniestralidad vial grave (cantidad) en 2025 descendió un 12.8 % respecto al año 2024, la gravedad aumentó significativamente. Mientras que en 2024 la relación muerte por cada siniestro era de 0.35, en 2025 alcanzó a 0.49 muerte por siniestro.

La mortalidad vial registrada en 2025 aumentó un 22 % respecto a la registrada en 2024.

TIPOLOGÍA SINIESTRAL 2025

Principales características:

1. Casi 7 de cada 10 siniestros viales graves ocurrieron en zonas urbanas. Pero en los producidos en rutas y autopistas se ocasionaron el 62% de las muertes viales.

2. 4 de cada 10 conductores protagonistas de siniestros graves tenían menos de 30 años. El 84 % eran de sexo masculino.

3. El transporte público de pasajeros, después de 7 años, revirtió su tendencia a la baja en la participación siniestral aumentando un 0.6% en la misma.

4. Casi un tercio de los siniestros viales graves se produjeron en la franja horaria de 06.01 a 12.00 hs.

5. 30% de los siniestros graves ocurrieron durante el fin de semana.

6. El costo social promedio de cada siniestro vial alcanzó a los U\$S 38.650.

7. La cuarta parte (25.17 %) de los siniestros viales ocurrieron en la Región del NEA, así como el 25.60 % de las muertes viales (Santa Fé, Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos)

8. En la Pcia. de Buenos Aires se produjeron el 21 % de los siniestros graves y el 17 % de las muertes viales." (<https://isev.com.ar/observatorio-2025/>)

Esta gravedad se acentúa exponencialmente en los corredores comerciales de transporte internacional y ejes del MERCOSUR. Rutas como la Ruta Nacional N° 14 y, de modo crítico, la Ruta Nacional N° 7 (Corredor Bioceánico del Trasandino), sufren el tránsito de miles de unidades de carga pesada sin control de kilaje, sobre carpetas asfálticas totalmente deformadas, ahuecadas por ahuellamiento y sin bacheo mínimo. La falla estructural de la calzada destruye neumáticos de unidades comerciales, proyecta vehículos pesados a la mano contraria y causa accidentes evitables en la alta montaña y el llano.

Según los últimos dictámenes e informes técnicos del Consejo Profesional de Ingeniería Civil (CPIC), el 68% de la Red Vial Nacional pavimentada requiere intervenciones estructurales urgentes de mejora, rehabilitación o reconstrucción, mientras que solo un 32% se mantiene en parámetros aptos mediante conservación rutinaria.

De esta manera y teniendo en cuenta que el 90% del transporte de cargas del país se realiza por vía automotora, el deterioro del asfalto en los corredores troncales genera un sobrecosto logístico estimado es de más del 20% por desgaste prematuro de neumáticos, rotura de ejes y mayor consumo de combustible, según los relevamientos de la Asociación de Transporte de Cargas de Rosario.

Lo impactante de esta coyuntura no es la escasez de recursos, sino el desvío deliberado e ilegal de los mismos. Los contribuyentes argentinos tributan a diario el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural, regulado por el Título III de la Ley N° 23.966 (Fuente: Ley N° 23.966 - Texto Actualizado INFOLEG). Esta norma, junto con el Decreto N° 976/2001, establece una afectación específica con destino exclusivo a la infraestructura de transporte y la malla vial mediante el Sistema Vial Integrado (SISVIAL), destinando el 28,58% a obras viales y fondos para conservación, amén de la coparticipación a vialidades provinciales.

Sin embargo, tal como se denunciara fundadamente en las presentaciones de la Cámara de Diputados y en los informes rendidos ante el Honorable Senado de la Nación (Fuente: Pedidos de Informe

DNV - Mendoza Today y Diario San Rafael - Informe JGM N° 143), durante el año 2024 el Poder Ejecutivo Nacional recaudó más de 2,5 billones de pesos (\$2.520.915.000.000) por este tributo. A pesar de ello, la Secretaría de Hacienda del Ministerio de Economía retuvo indebidamente los flujos. Gráficamente: en el primer bimestre de 2025, sobre una recaudación del ICL superior a \$600.000 millones de pesos, de los \$86.000 millones que legalmente le correspondían a la Dirección Nacional de Vialidad conforme el Decreto N° 976/01, solo se le giraron exiguos \$18.000 millones.

Esta retención arbitraria vulnera de manera flagrante los principios de la Ley de Administración Financiera N° 24.156 y constituye un claro desvío de asignaciones específicas coparticipables. Las Provincias sufren de manera directa esta postergación.

El caso de la Provincia de Mendoza es paradigmático: al ser la puerta de entrada y salida del comercio trasandino del MERCOSUR por el Paso Cristo Redentor, soporta el desgaste de la Ruta Nacional 7 y de la Ruta Nacional 40.

Durante 2024, Mendoza percibió exiguos \$9.367,9 millones de pesos del ICL —destinando \$5.831 millones a su Dirección Provincial de Vialidad—, una cifra absolutamente insignificante frente al deterioro provocado por el volumen de carga pesada internacional y la parálisis total del presupuesto nacional vial (Ver Informe JEFATURA DE GABINETE N° 143 - Mendoza ICL).

Párrafo aparte merece el estado actual del personal de la Dirección Nacional de Vialidad.

La redacción de este proyecto de ley no surge del mero gabinete legislativo, sino que es el resultado del trabajo conjunto e interactivo con las entidades gremiales del sector, puntualmente la Federación del Personal de Vialidad Nacional (FEPEVINA) y el Sindicato de Empleados de Vialidad Nacional (SEVINA). Los trabajadores de la casa, herederos de una tradición técnica casi centenaria desde la sanción de la Ley N° 12.103 en 1932, nos han aportado diagnósticos certeros de calzada y relevamientos operativos.

Es importante además mencionar que, entre otros, en los autos *“Sindicato de Empleados de Vialidad Nacional Casa Central - Provincia de Buenos Aires (SEVINA) c/ Estado Nacional - Poder Ejecutivo Nacional s/ Amparo Colectivo*, la justicia hizo lugar a una medida cautelar interpuesta por el gremio para suspender los efectos del Decreto 461/2025 y el uso de facultades delegadas de la Ley N.º 27.742 y prohibir cesantías, traslados o reestructuraciones del personal, señalando de modo preliminar que el derecho a la circulación y la seguridad vial se vinculan con derechos fundamentales. Desde esta perspectiva, mantener al personal con sus haberes desactualizados frente a la inflación y recortar su presupuesto operativo no es un "ahorro fiscal", es una dilapidación dolosa del capital público de la Nación

Asimismo, la parálisis del control de balanzas y pesos pesados impone un deterioro preventivo evitable: por cada peso que el Estado ahorra en conservación de rutina y pesaje, debe erogarse

Diputado Martín Guillermo Aveiro

entre 4 y 6 veces más en la reconstrucción estructural posterior de la carpeta asfáltica..

De modo tal que por el presente proyecto se intenta dar operatividad al marco normativo existente y permitir de manera inmediata el adecuado mantenimiento de las vías de comunicación imprescindibles para el desarrollo comercial del país y la seguridad de sus ciudadanos.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el rápido tratamiento y aprobación del presente Proyecto de Ley.

Martín Guillermo Aveiro;
Andrea Freites;
Cecilia López Pasquali
Fernanda Miño
Ernesto Alí
Marcelo Barbur;
Florencia Carignano ;
Sergio Dolce;
Mario Manrique
Estela Marv Neder;
Christian Zulli
German Martínez
Jorge Chica

Diputados de la Nación