



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

PROYECTO DE LEY

EMERGENCIA DE LA RED VIAL NACIONAL

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación

Artículo 1°. Declaración de emergencia. Declárase la emergencia de la red vial nacional en todo el territorio nacional por el plazo de veinticuatro (24) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, prorrogable por idéntico período por única vez.

Artículo 2°. Acciones a implementar. Durante el plazo que dure la emergencia, el Estado Nacional debe implementar las siguientes acciones:

- a) Relevar y actualizar el inventario vial nacional.
- b) Relevar y actualizar la evaluación de estado de las rutas nacionales.
- c) Implementar obras de rehabilitación y mantenimiento en tramos de rutas cuya evaluación de estado sea malo a muy malo.
- d) Ejecutar obras de mantenimiento por administración, por contratos o por convenios para casos puntuales.
- e) Ejecutar obras de conversión a rutas de terceros carriles para vías de tránsito mediano, dotando a las rutas “doble mano” de un estándar de seguridad superior.
- f) Iniciar estudios de factibilidad para implementar obras de duplicación de calzada o conversión a autovía o autopista en los tramos de rutas de alto volumen vehicular.
- g) Iniciar estudios de factibilidad para llevar adelante obras de circunvalación, enlaces, puentes y accesos a puertos y ciudades.



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

- h) Garantizar el cumplimiento efectivo de todas las obligaciones asumidas por los concesionarios viales.
- i) Garantizar la estabilidad del personal de la Dirección Nacional de Vialidad, quedando prohibidas las desvinculaciones laborales cualquiera fuera la modalidad contractual.

Artículo 3°. Priorización de obras. La priorización de las obras a ser implementadas debe atender a los siguientes criterios:

- a) Tramos de ruta cuyo estado de servicio compromete la seguridad vial.
- b) Accesos a las localidades.
- c) Tramos que presenten Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) elevado y/o con alta proporción de vehículos pesados de tránsito circulante.
- d) Tramos nodales para las actividades productivas, comerciales y de servicios.
- e) Tramos nodales para la interconexión provincial.
- f) Tramos nodales para la vinculación internacional.

Artículo 4°. Informes. La autoridad de aplicación enviará informes semestrales a ambas Cámaras del Congreso de la Nación donde se detalle el grado de avance de las acciones a las que refiere el Artículo 2°.

Artículo 5°. Cláusula presupuestaria. Facúltese al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las asignaciones presupuestarias necesarias para la aplicación de la presente ley.

Artículo 6°. Autoridad de aplicación. La Dirección Nacional de Vialidad o el organismo que en el futuro la reemplace es la autoridad de aplicación de la presente ley.



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

Artículo 7°. Vigencia. Las disposiciones contenidas en la presente ley entran en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Artículo 8°. De forma. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

VARINIA LIS MARÍN
DIPUTADA NACIONAL



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

En el año 1932, se sanciona la Ley Nacional 11.658, por la que se establece a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) como una institución de derecho público de carácter autónomo, crea el sistema troncal de caminos, asignando a la reciente dirección la misión de estudiar las necesidades del país y proyectar la red a ser construida y constituye el Fondo Nacional de Vialidad, integrado principalmente con un impuesto a la nafta, destinado a financiar la ejecución de las obras.

La Ley Nacional 11.658 es reemplazada, posteriormente, por el Decreto-Ley 505/58. La Dirección Nacional de Vialidad se transforma así, en una entidad autárquica de derecho público, teniendo a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificación del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias. Se dispuso, además, la reestructuración del sistema troncal de caminos, teniendo especialmente en cuenta a los que unen las provincias y capitales entre sí, las ciudades importantes, los principales puertos navales y aéreos, las grandes zonas de producción y de consumo, los de vinculación internacional y los de enlace entre rutas troncales.

Mantuvo además, el Fondo Nacional de Vialidad, destinado al estudio, trazado, apertura, proyecto, construcción, conservación, reparación, mejoramiento y reconstrucción de caminos y obras anexas y creó el Consejo Vial Federal (CVF), constituido por representantes de la DNV y de las Direcciones Provinciales de Vialidad.



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

En los regímenes establecidos tanto por la Ley Nacional 11.658 como por el Decreto-Ley 505/1958, la administración de la DNV está a cargo de un directorio cuyos miembros son designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado de la Nación. Sin embargo, en el año 1966 el Decreto-Ley 16.920 dispone que la administración de la Dirección Nacional de Vialidad sea realizada por un Administrador General.

En el año 1989, se sanciona la Ley Nacional 23.697 (Emergencia Económica) que dispone la desafectación de los fondos con destino específico, limitando la autarquía de Vialidad. Con esta modificación, el funcionamiento de este organismo pasa a depender de las partidas presupuestarias que se le asignen en el Presupuesto General de la Administración Nacional.

En el año 2001, el Decreto Nacional 802/01 establece un sistema de desarrollo de la infraestructura vial con participación privada y transforma a la DNV para la administración y la planificación del sistema vial propuesto. Esta norma es el inicio un proceso para convertir a la Dirección Nacional de Vialidad en un ente residual con miras a su posterior liquidación y privatización. Esta situación promovió el reclamo de dirigentes sindicales y representantes políticos, dando lugar al dictado del Decreto Nacional 1377/2001. La normativa crea el Sistema de Infraestructura de Transporte, dentro del Plan Federal de Infraestructura, que incluye el Sistema Vial Integrado (SISVIAL), financiando las obras con tributos sobre los combustibles líquidos.

En la actualidad, nos encontramos con un proceso de abandono absoluto de la red vial nacional a raíz la paralización de la obra pública y el debilitamiento



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

institucional, acaecido por la intención de fusionar a la Dirección Nacional de Vialidad con otros organismos y la desvinculación de su personal.

La provincia de La Pampa, por ejemplo, es atravesada por 1476 kilómetros de rutas nacionales, de los cuales el 42% presenta un estado de servicio malo o muy malo y el 15% en un estado de servicio regular. Las rutas con tramos al borde del colapso son las siguientes: 5, 35, 143, 151, 152, 154, 188 y 232. Los sectores más comprometidos presentan una combinación de fallas importantes, tales como baches, peladuras, deformaciones longitudinales, ahuellamientos, fisuras y banquetas descalzadas o en mal estado. De manera urgente, en estos sectores se hace necesario llevar obras de rehabilitación y mantenimiento. En otros sectores, se necesitan de obras nuevas. Por ejemplo, la transformación a Autovía en el tramo comprendido entre Santa Rosa y La Gloria de la RN 5; y la construcción de terceras trochas en el tramo de la RN 35 comprendido entre Winifreda y Eduardo Castex.

El deterioro del estado de servicio de las rutas nacionales representa un serio riesgo para la seguridad vial. En efecto, los siniestros viales tienen su correlato con el estado de la calzada, pues su deterioro es causa de accidentes y muertes de personas. El deterioro de las rutas nacionales también está afectando a las rutas provinciales. Debido al mal estado de los pavimentos nacionales, el tránsito se desvía hacia los caminos provinciales, que no están preparados para soportar ese flujo de tránsito. Esta situación acelera el desgaste de las rutas provinciales e incrementa los costos para los gobiernos locales. Sin dejar de mencionar, que la intransitabilidad de las rutas nacionales pone en riesgo la conectividad de las provincias, el desarrollo de las economías regionales y la conectividad de nuestro país con el resto de los países integrantes del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

Obran en este Honorable Congreso de la Nación diversas iniciativas parlamentarias. Algunos de estos proyectos, buscan declarar la emergencia vial en rutas nacionales (o tramos de rutas) que atraviesan ciertas provincias. Tal es el caso, de los expedientes 0789-D-2025 (diputado nacional Jorge Chica) y 7579-D-2024 (diputada nacional Sofía Brambilla), entre muchos otros. Otras iniciativas proponen declarar la emergencia de la red vial nacional en todo el territorio. Tal es el caso, de los proyectos 2651-D-2024 (diputado nacional Mario Manrique) y 7390-D-2024 (diputada nacional Micaela Morán).

El proyecto que aquí propongo, está en sintonía con este último grupo de iniciativas. Considero que atender la situación de la red vial nacional es una preocupación común para todas las provincias y, por lo tanto, requiere de un abordaje integral. En esta dirección, se propone declarar la emergencia de la red vial nacional en todo el territorio por el plazo de veinticuatro (24) meses, con posibilidad de prórroga por única vez. Durante ese plazo, se encomienda a la Dirección Nacional de Vialidad implementar una serie de acciones que permitan, en primer lugar, conocer el estado de servicio de nuestras rutas. Y, posteriormente, ejecutar obras de distinta tipología con criterios de priorización aquí definidos. Simultáneamente, es crucial que se garantice la continuidad laboral de las personas trabajadoras de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo planificador de la red vial de caminos, para que se pueda desarrollar esta encomienda.

Señor Presidente, es inimaginable pensar en un proyecto de desarrollo de nuestro país sin la funcionalidad de la red troncal de caminos y sin la existencia de su organismo planificador, como es la Dirección Nacional de Vialidad.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.



“2025 – Año de la Reconstrucción de la Nación Argentina”

VARINIA LIS MARÍN
DIPUTADA NACIONAL