

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso de la Nación sancionan con fuerza de Ley:

DEROGACIÓN DECRETO 461/2025

Artículo 1º. - Deróguese el Decreto 461/2025 (B.O. 08/07/2025).

Artículo 2º. – Déjese sin efecto todo acto administrativo o jurídico dictado en virtud del Decreto N° 461/25, así como de los actos posteriores que se deriven del mismo.

Artículo 3º. - Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Pablo JULIANO

Marcela COLI

Fernando CARBAJAL

Danya TAVELA

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A pocas horas de vencer la emergencia que estaba incorporada en la Ley Bases y que, desde el miércoles 9 de julio, varias funciones delegadas por Congreso en el Poder Ejecutivo ya no podrán utilizarse, se decide el dictado del Decreto 461/2025 publicado en el Boletín Oficial del día 7 de julio del corriente año.

Este Decreto dispone la disolución de tres organismos dependientes del Ministerio de Transporte: la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

Las funciones de estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y sus obras complementarias, que son competencia de la DNV, en el nuevo esquema pasarán a la órbita del Ministerio de Economía, que podrá delegarlas a la jurisdicción que considere pertinente. De hecho, en todas las disposiciones que mencionan a la DNV, de ahora en más, se entenderá que se refieren al Ministerio de Economía o a quien éste designe.

Entre los motivos del cierre de Vialidad, en el decreto se menciona una "estructura compleja" con actividades que "no se ajustan a las necesidades actuales de gestión, lo que se refleja en la falta de agilidad en la ejecución de proyectos y altos costos operativos para el Estado Nacional".

Es llamativo el párrafo del Decreto que reza "Se observa una diferencia de eficiencia entre la gestión estatal directa y la concesionada en el mantenimiento vial, sugiriendo que la transferencia de funciones al sector privado podría generar ahorros significativos". En pocas palabras, las rutas serían privadas.

La otra gran función, la fiscalización y el control de las concesiones viales vigentes y futuras, que anteriormente eran parte de las competencias de Vialidad, serán asignadas a la Agencia de Control de Concesiones y Servicios Públicos de Transporte. Esta nueva estructura, según este esquema, no es ni más ni menos que el resultado de la reorganización de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), un ente de control que desaparecerá a manos de esta agencia. La idea del Gobierno es mantener la condición de ente regulador autárquico para "proteger los derechos de los usuarios". La reorganización, dice el decreto, intenta "optimizar el desempeño técnico, establecer un organismo específico de fiscalización, reforzar los

mecanismos de control y garantizar una administración más eficaz y transparente de los recursos públicos". La Agencia de Control de Concesiones y Servicios Públicos de Transporte se erigirá como la Autoridad de Aplicación de las concesiones viales.

Su misión principal será concentrar funciones que requieren de autonomía funcional y operativa, acumulando facultades de los organismos disueltos; Entre las más destacadas se encuentran la fiscalización de los contratos de concesión viales, ferroviarios y del transporte terrestre de jurisdicción nacional.

En paralelo, el mismo decreto dictó la reorganización de la Junta de Seguridad en el Transporte. Esta entidad reducirá considerablemente su alcance y gasto, y pasará a llamarse "Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación".

Su ámbito de actuación quedará limitado exclusivamente al transporte aéreo civil, con el fin de cumplir con los estándares técnicos y normativos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Otro de los organismos disueltos es la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). La mayoría de sus competencias serían transferidas a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, el organismo que manejará gran parte de las estructuras que desaparecen. Sin embargo, hay un punto que llama la atención. La prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional pasarían exclusivamente a Gendarmería. "La Gendarmería Nacional Argentina tendrá a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional", dice la norma.

El texto facultaría a la Gendarmería a "actuar de manera complementaria con organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en tareas de prevención y control de tránsito, mediante convenios específicos".

Los recursos derivados de la contribución obligatoria del 1% que todos los asegurados pagan sobre las primas de seguro automotor (que hasta ahora se asignan a la ANSV) irán a la caja del Ministerio de Economía, que podrá destinarlos a otras jurisdicciones o entidades nacionales si estas llevan a cabo alguna de las funciones relacionadas con estos recursos.

Se crea la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, que se forma mediante la reorganización de la Junta de Seguridad en el

Transporte, originalmente creada por la Ley N° 27.514 como un organismo descentralizado en la órbita del entonces Ministerio de Transporte.

La disolución de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) derivará en más accidentes y un peligro para quienes diariamente transitan las rutas nacionales que actualmente se encuentran gravemente afectadas por la falta de fondos y obras.

Esta decisión es un ataque directo al modelo federal de nuestro país. Las rutas son las venas que conectan a nuestra Argentina productiva, y su implementación deja en vilo a miles de trabajadores cuyas funciones y tareas son fundamentales en la prevención de accidentes, una de las principales causas de muerte de nuestro país.

Esta medida forma parte de reducir a la mínima expresión funciones esenciales del Estado Federal. Las provincias que se puedan hacer cargo de las rutas lo harán, las rentables irán a los privados, estimándose más peajes en 9120 km de rutas a concesionar. Significa dismantelar la capacidad operativa del Estado para intervenir en el desarrollo de infraestructura vial, en favor de un esquema centralizado, vertical y con mayor lugar para la tercerización y privatización de funciones.

También parece oportuno señalar que es gracias a la Agencia de Seguridad vial que en la actualidad existe la Ley de Alcohol Cero y la Ley de Atención a Víctimas, se ha reducido año tras año la siniestralidad vial en un 30 %.

Esto no es una decisión que ahorra. Es eludir responsabilidades, es desconocer la Argentina real y establecer una pérdida de la soberanía vial que implicará que las decisiones sobre rutas, licitaciones y obras pasarán a estar en manos de privados o funcionarios sin anclaje territorial, lo que generarán más riesgo para la seguridad y el control de obras, afectando las economías locales y el empleo público.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares diputados que nos acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

Pablo JULIANO

Marcela COLI

Fernando CARBAJAL

Danya TAVELA