

**PROMUEVE ACCIÓN DE AMPARO. INTERPONE ACCIÓN NULIDAD Y DECLARATIVA DE INCONSTITUCIONALIDAD DEL DECRETO 461/2025. SOLICITA MEDIDA CAUTELAR. RESERVA DEL CASO FEDERAL.**

**Señor Juez:**

**JORGE SEGUNDO MATURANO**, en representación de la **ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL**, con domicilio real en la calle Chacabuco 194 piso 2° “A” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituyendo domicilio procesal junto con mi letrado patrocinante, Dr. RODRIGO OCTAVIO TAMAY T° 116 F° 759 CPACF, en la calle Bme. Mitre 1225 Piso 7° “706” Ciudad Autónoma de Buenos Aires y electrónico en 20-29537275-4 (Estudio Jurídico Tamay & Asoc – E mail: [tamayyassociados@gmail.com](mailto:tamayyassociados@gmail.com) Tel.: 7524 8390 Cel.: 11 6603 1701), a V.S. respetuosamente nos presentamos y decimos:

**I- PERSONERÍA**

Que tal como surge del Acta de asunción de autoridades que en copia adjunto (Presentada en Expediente Número EX – 2024-112917717- -APN-DGD#MT) y que fuera presentada en la Dirección Nacional de Asociaciones del Trabajo del Ex Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, y respecto de la cual declaro bajo juramento que es fiel a su original con mandato en vigencia, acredito mi carácter de **SECRETARIO GENERAL** de la **ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL**, en adelante la “Asociación Sindical”, con domicilio real en la calle Chacabuco 194 piso 2° “A” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La Asociación Sindical que represento se encuentra debidamente inscripta y reconocida como tal ante el Registro de Asociaciones Sindicales de Trabajadores (del Ex Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social) con carácter de Entidad Gremial de **Primer Grado** registrada bajo el número 2264, Legajo 7757.

**II- OBJETO**

**A) Pretensión principal:**

Que venimos por la presente a promover formal ACCION DE AMPARO en los términos del artículo 43 de la Constitución Nacional y artículos concordantes de los instrumentos internacionales, por carecer de otra vía judicial idónea.

La demanda se dirige contra: el Poder Ejecutivo Nacional (en adelante “PEN”), con domicilio en Balcarce 50 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Atento a los anuncios oficiales previos disponiendo la disolución de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (en adelante “DNV”), mediante comunicado oficial del Sr. Manuel Adorni, Vocero Presidencial, luego perfeccionado mediante dictado del Decreto DECTO-2025-461-APN-PTE, lo que afecta el principio de legalidad y derechos constitucionales, por tal motivo el objeto de esta acción es: Obtener una sentencia que ordene retrotraer la situación de hecho al estado anterior al dictado del Decreto impugnado, y hasta tanto sea resuelta la cuestión de fondo planteada, atento que su aplicación inmediata genera o generará en lo inmediato, graves, irreparables y actuales perjuicios al Estado Nacional, tal como se desarrolla en esta presentación, y a los trabajadores representados por la entidad que represento, así como el resto (ver apartado IV) de los trabajadores sea de una medida cautelar de no innovar.

La supresión de la DNV por parte del Poder Ejecutivo Nacional no responde a una política pública fundada en estudios técnicos ni en razones de necesidad o urgencia, sino a una política de desarticulación estatal que busca debilitar el rol del Estado en áreas esenciales, exponiendo a los trabajadores y a la ciudadanía en general a perjuicios institucionales, jurídicos, laborales y sociales irreparables, de allí la precariedad del decreto que objeto de esta acción.

La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) está excluida del ámbito de las delegaciones legislativas conferidas al Poder Ejecutivo Nacional por la Ley N.º 27.742, dado su necesidad, no es un dato menor ni meramente interpretativo: representa un límite sustantivo y expreso a la habilitación normativa otorgada por el Congreso, cuya transgresión implicaría una violación directa al principio de legalidad, a la reserva de ley en materia de organización estatal y al régimen constitucional de división de poderes.

El Decreto objeto de este amparo en lo relativo a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD transgrede el principio de legalidad e incumplir los requisitos esenciales establecidos en el artículo 7 de la Ley de Procedimientos Administrativos con sustento en la Constitución Nacional, los que podemos presentar en tres líneas centrales:

1.- Transgresión del principio de legalidad pretendiendo la disolución de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD creada por Ley 11.658, cuyo estatuto orgánico

fuera objeto del Decreto Ley 505/1958 que fuera ratificada por Ley 14467 y su dirección resuelta por las Leyes 16.920 y 17.072, normas estas que no han sido derogadas, ni modificadas por el Decreto DCTO-2025-461-APN-PTE de fecha 7 de julio de 2025 dictado un día antes de fenecer la facultades delegadas otorgadas por la Ley 27.742, vencimiento que se produjo el día 8 de julio de 2025. De lo que resulta transgresión al art. 7 incisos b), c), d), e) y f) de la LPA sustituido por el art. 27 de la Ley 27.742.

2.- Transgrede las bases establecidas en el artículo 2 de la Ley 27.742 que precisa el ámbito de ejercicio de las misma en los incisos a), b) y c) de dicha norma y transgrede elementos esenciales del art. 7 de la LPA inciso f) sustituido por el art. 27 de la Ley 27.742 que establece que “Habrà de cumplirse con la finalidad que resulte de las normas que otorgan las facultades pertinentes del òrgano emisor, sin poder perseguir encubiertamente otros fines, pùblicos o privados, distintos de los que justifican el acto, su causa y objeto. Las medidas que el acto involucre deben ser razonables y proporcionalmente adecuadas a aquella finalidad”.

3.- Por haber sido dictado en funciòn a hechos y antecedentes equívocos y sesgados en transgresiòn a lo establecido por el art. 7 de la LPA, inciso b) sustituido por el art. 27 de la Ley 27.742, que establece que el acto debe sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirven de causa y en el derecho aplicable.

4.- Transgrediendo el artículo 3 de la LPA que establece que la competencia de los òrganos administrativos serà la que resulte, segùn los casos, de la Constituciòn Nacional, de las leyes y de los reglamentos dictados en su consecuencia. Su ejercicio constituye una obligaciòn de la autoridad o del òrgano correspondiente y es improrrogable, a menos que la delegaciòn o sustituciòn estuvieren expresamente autorizadas; la avocaciòn serà procedente a menos que una norma expresa disponga lo contrario. Y en el Decreto establece subdelegaciones no autorizadas legalmente.

Cabe agregar que el art. 11 de la ley 26.122 establece que “las bases a las cuales debe sujetarse el poder delegado no pueden ser objeto de reglamentaciòn por el Poder Ejecutivo”, lo que tambièn es transgredido.

Asì es que transgrediendo dichas normas el artículo 6º del Decreto objeto de esta acciòn establece que: Sustitúyese el artículo 2º del Decreto-Ley Nº 505 del 16 de enero de 1958 por el siguiente: “ARTÍCULO 2º.- El MINISTERIO DE ECONOMÍA, tendrà a su

cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias, **pudiendo delegar dichas funciones a la jurisdicción que considere pertinente**” y tal como se detalla en esta presentación dicha subdelegación se encuentra expresamente prohibida.

Así mismo transgrediendo lo establecido en el artículo 3 de la LPA que prohíbe la delegación cuando la misma no se encuentra autorizada, en el Artículo 36 del Decreto objeto del amparo (recordemos V.S. que dispone ilegalmente en el artículo 1° la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad), delega funciones en cargos correspondientes al mismo organismo que dice “disolver” en las mismas autoridades de aquél, y en ambos casos modifica las bases a las cuales debe sujetarse. –art.11, Ley 26.122-

Así mismo se intenta completar con facultades delegadas prohibidas en materia tributaria la distribución de impuestos a los combustibles (Ley 23.966) y ejercerlas también para modificar el sistema general de caminos (Ley 11.658).

5) Ausencia de consideración de las relaciones laborales – situación de los empleados de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD tal como se trata en el apartado IV) de esta presentación.

La ley 11.658 que crea la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD está vigente; la Ley 14.467 que ratifica el Decreto 505/1958 que no fue derogado: vigente y en el que se precisan las funciones; las Leyes 16.920 y 17.072 que establece la gobernanza del organismo vial: vigentes; los CONVENIOS COLECTIVOS DE TRABAJO que precisan los derechos y obligaciones y relacionados con las funciones de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y cuyo suscriptor por la empleadora es ese organismo vial: VIGENTE, pero así y todo no existe mención alguna en el DECRETO objeto del amparo, de allí la necesidad de suspender la aplicación inmediata que genera o generará en lo inmediato, graves, irreparables y actuales perjuicios al personal y en materia de la red troncal y federal de caminos al Estado Nacional, ello la procedencia de esta acción y la suspensión de los efectos del acto cuestionado mediante la medida cautelar de no innovar que se articula en esta presentación.

**B)** Asimismo se articula MEDIDA CAUTELAR, en la segunda parte de este escrito a los efectos de suspender los efectos del Decreto 461/2025 hasta tanto se resuelva la impugnación de fondo y declare la nulidad del mismo en lo atinente a la DIRECCION

NACIONAL DE VIALIDAD.

### **III- LEGITIMACION. SOLICITA INCONSTITUCIONALIDAD**

#### **1- INTRODUCCIÓN**

La ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL (en adelante, Sindicato de Profesionales) es una Entidad Gremial de Primer Grado, constituida conforme a la Ley 23.551 de Asociaciones Sindicales (LAS), con inscripción gremial vigente y ámbito de representación en todo el territorio nacional.

De acuerdo con su Estatuto Social (acompañado como documentación), el Sindicato agrupa al Personal Superior y Profesional que haya ocupado u ocupe cargos de estructura en la Dirección Nacional de Vialidad (VN), ya sea bajo relación laboral permanente o transitoria, y que posea título universitario o terciario (art. 2° del Estatuto).

El objeto fundamental del Sindicato es la defensa de los derechos laborales, profesionales y gremiales de sus afiliados, tanto en el ámbito administrativo como judicial (art. 4° inc. b).

#### **2- SOLICITA INCONSTITUCIONALIDAD**

La ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL, en ejercicio de su derecho de petición y en defensa de los intereses colectivos de sus afiliados, solicita a V.S. tenga por presentado este escrito y, en su mérito, se sirva declarar la inconstitucionalidad de los artículos 23 incisos a) y b) y 31 inciso a) de la Ley 23.551, por contravenir expresamente las garantías constitucionales de libertad sindical consagradas en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional y en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos con jerarquía constitucional (artículo 75 inciso 22 CN), particularmente el Convenio 87 sobre libertad sindical de la Organización Internacional del Trabajo.

Las normas impugnadas establecen un régimen discriminatorio e irrazonable que afecta directamente los derechos de nuestra entidad como asociación sindical simplemente inscripta.

En primer lugar, el artículo 23 inciso a) limita nuestra capacidad de

representación al establecer que sólo podemos actuar "a solicitud de parte" en defensa de intereses individuales, lo que vulnera el principio de autonomía sindical. Peor aún, el inciso b) del mismo artículo nos restringe la posibilidad de representar intereses colectivos al condicionarlo a que "no hubiere en la misma actividad o categoría asociación con personería gremial", creando así una situación de subordinación injustificada.

Esta regulación resulta manifiestamente contraria al artículo 31 inciso a) que otorga derechos exclusivos a las asociaciones con personería gremial, configurando un trato desigual que carece de justificación objetiva y razonable. La Corte Suprema ha sido clara al señalar que las leyes son susceptibles de control constitucional cuando consagran inequidades manifiestas (Fallos 299:428, "Milone, Juan Antonio c/Asociart"), como ocurre en el presente caso.

La afectación a nuestros derechos se agrava al considerar que el Convenio 87 de la OIT, que integra el bloque de constitucionalidad, garantiza en su artículo 2 el derecho de los trabajadores a constituir las organizaciones que estimen convenientes, sin distinciones artificiales. Asimismo, el artículo 3 establece el derecho de estas organizaciones a elaborar sus estatutos y reglamentos administrativos, elegir libremente a sus representantes y organizar su gestión, sin injerencias de las autoridades públicas.

La normativa impugnada, al crear categorías diferenciadas entre asociaciones sindicales con distinto nivel de reconocimiento, viola estos principios fundamentales. En la práctica, este régimen lesivo ha impedido a nuestra asociación ejercer una defensa plena de los derechos de nuestros afiliados, particularmente en procesos de negociación colectiva y en la representación ante conflictos laborales de alcance general.

Por todo lo expuesto y en virtud de lo dispuesto por el artículo 43 de la Constitución Nacional, corresponde declarar la inconstitucionalidad de los artículos 23 incisos a) y b) y 31 inciso a) de la Ley 23.551, por violar los principios de libertad sindical, autonomía colectiva e igualdad ante la ley. Esta declaración permitirá remover los obstáculos artificiales que actualmente limitan nuestra capacidad de representación y garantizará el pleno ejercicio de los derechos sindicales de nuestros afiliados, en consonancia con los estándares internacionales de protección de los derechos laborales.

### **3- FUNDAMENTO**

### **3.1. VULNERACIÓN DE LA LIBERTAD SINDICAL**

La Ley 23.551 establece un sistema de personería gremial que otorga privilegios exclusivos a las asociaciones sindicales que obtienen este reconocimiento, en perjuicio de las simplemente inscriptas, como la ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL. Este régimen discriminatorio ha sido cuestionado tanto por la jurisprudencia nacional como por organismos internacionales por violar el principio de libertad sindical consagrado en el Convenio 87 de la OIT y en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el precedente “ATE”, declaró la inconstitucionalidad del inciso a) del artículo 31 de la Ley 23.551 por resultar incompatible con los estándares constitucionales e internacionales en materia sindical. El tribunal sostuvo que los privilegios otorgados a las asociaciones con personería gremial, en detrimento de las simplemente inscriptas, exceden el margen permitido por la Constitución y los tratados internacionales, afectando la capacidad de defensa y representación de los intereses individuales y colectivos de los trabajadores.

En línea con este criterio, la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires también declaró inconstitucional una norma que establecía la exclusividad de representación para un sindicato con personería gremial, excluyendo a otras entidades. Este fallo reforzó el principio de que la libertad sindical debe garantizarse sin discriminaciones arbitrarias, aplicando no solo las normas federales sino también las garantías previstas en las constituciones provinciales.

En su sentencia del 11 de noviembre de 2008, la Corte Suprema reiteró que el artículo 41, inciso a), de la Ley 23.551 era inconstitucional por crear una exclusividad en la representación de los trabajadores en favor de las entidades con personería gremial. Como consecuencia, se reconoció que las asociaciones simplemente inscriptas tienen derecho a convocar elecciones de delegados y representar a sus afiliados, sin estar supeditadas a la existencia de un sindicato con personería.

Sin embargo, pese a estos pronunciamientos, el régimen de la Ley 23.551 sigue vigente en sus términos originales, manteniendo restricciones injustificadas que desnaturalizan el derecho de los trabajadores a organizarse libremente. Esta situación afecta directamente a nuestra asociación, limitando nuestra capacidad para:

- Negociar colectivamente en condiciones de igualdad.
- Representar eficazmente a nuestros afiliados en conflictos laborales.
- Participar en instancias de diálogo tripartito con el Estado y los empleadores.

El fundamento último de este reclamo se encuentra en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional, que garantiza a los trabajadores el derecho a organizarse libre y democráticamente, así como en los tratados internacionales de derechos humanos incorporados al bloque de constitucionalidad (artículo 75, inciso 22, CN). En particular, el Convenio 87 de la OIT —reforzado por el artículo 8.3 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales— prohíbe expresamente que los Estados adopten medidas legislativas que menoscaben las garantías de libertad sindical.

La Ley 23.551, al establecer un sistema de privilegios para ciertos sindicatos, viola estos principios y perpetúa una desigualdad injustificada que debe ser declarada inconstitucional.

### **3.2. OBSERVACIONES DE LA OIT**

La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha manifestado en numerosas oportunidades su preocupación por las disposiciones de la Ley 23.551 que regulan el sistema de personería gremial en Argentina, señalando expresamente su incompatibilidad con los principios establecidos en el Convenio 87 sobre libertad sindical. Estas observaciones resultan particularmente relevantes para nuestra Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, que se ve directamente afectada por las restricciones impuestas a las asociaciones simplemente inscriptas.

En sus informes periódicos, la Comisión de Expertos de la OIT ha destacado que el actual régimen legal menoscaba significativamente la capacidad de las asociaciones como la nuestra para representar y defender efectivamente los intereses de sus afiliados, violando así el principio fundamental de libertad sindical. Específicamente, la Comisión ha señalado que, si bien no se opone al reconocimiento de organizaciones más representativas (con personería gremial), considera esencial que este sistema cumpla con ciertas condiciones básicas para no vulnerar los derechos sindicales.

En palabras textuales de la Comisión: *“El reconocimiento de los sindicatos más representativos por la legislación no es en sí contrario al principio de la libertad sindical, a reserva de que se respeten ciertas condiciones. Para la determinación de la organización más representativa debería basarse en criterios objetivos, establecidos de antemano y precisos, con el fin de evitar toda decisión parcial o abusiva. Además, las ventajas deberían limitarse de manera general al otorgamiento de ciertos derechos preferenciales tales como la negociación colectiva, la consulta por las autoridades o la designación de los delegados ante los organismos internacionales”*.

Sin embargo, el sistema establecido en la Ley 23.551 excede estos parámetros al crear privilegios excesivos para las asociaciones con personería gremial, en claro perjuicio de organizaciones como la nuestra. Como señala expresamente la Comisión de Expertos, resulta particularmente preocupante que el artículo 23 de la ley restrinja a las asociaciones simplemente inscriptas a representar “únicamente, a petición de parte, los intereses individuales de sus afiliados”, mientras que el artículo 31 otorga derechos exclusivos a las asociaciones con personería gremial.

Esta situación genera una afectación directa tanto a la libertad sindical individual como a la libertad sindical colectiva:

Desde la perspectiva individual, los trabajadores afiliados a nuestra asociación ven limitado su derecho a ser representados por la organización de su elección, ya que nuestra capacidad de acción está sujeta a requisitos injustificados.

Desde la perspectiva colectiva, nuestra asociación enfrenta obstáculos artificiales para desarrollar plenamente sus actividades, formular su programa de acción y defender las condiciones laborales de sus afiliados, que constituyen la esencia misma del derecho de sindicación.

La Comisión de Expertos ha sido particularmente crítica con esta situación, señalando que estas restricciones impiden que organizaciones como la nuestra puedan “funcionar sin obstáculos ni menoscabos en las garantías previstas por las normas internacionales”. Esta posición ha sido reiterada en múltiples observaciones, destacando la necesidad de modificar la legislación argentina para adecuarla a los estándares internacionales en materia de libertad sindical.

Cabe destacar que estas observaciones de la OIT adquieren especial relevancia en el marco del bloque de constitucionalidad establecido en el artículo 75, inciso 22 de la Constitución Nacional, que otorga jerarquía constitucional a los tratados internacionales de derechos humanos, incluyendo los principios fundamentales del Convenio 87 de la OIT sobre libertad sindical.

Por todo ello, resulta evidente que las disposiciones impugnadas de la Ley 23.551 no solo vulneran los derechos de nuestra asociación y sus afiliados, sino que además contravienen abiertamente los estándares internacionales en materia de libertad sindical, tal como han sido interpretados y aplicados por los órganos de control de la OIT. Esta situación refuerza la necesidad de que se declare la inconstitucionalidad de los artículos cuestionados, a fin de garantizar el pleno ejercicio de los derechos sindicales en condiciones de igualdad y sin discriminaciones arbitrarias.

### **3.3. LEGITIMACIÓN DE LA ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL**

La Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, en su carácter de asociación sindical simplemente inscripta, se encuentra debidamente constituida y reconocida como Entidad Gremial de Primer Grado conforme a lo establecido en la Ley 23.551, contando con todos los requisitos legales para ejercer la representación y defensa de los derechos e intereses de sus afiliados.

Nuestra asociación agrupa al Personal Superior y Profesional que haya ocupado u ocupe cargos de estructura en la Dirección Nacional de Vialidad (VN), poseyendo título universitario o terciario, cualquiera sea su forma de relación laboral, según lo establece el artículo 2° de nuestro Estatuto Social.

El ámbito de representación de nuestra asociación comprende la totalidad del territorio nacional, conforme a lo dispuesto en el artículo 1° de nuestro Estatuto.

Como entidad gremial, tenemos por objeto fundamental la defensa de los derechos laborales, profesionales y gremiales de nuestros afiliados, tanto en el ámbito administrativo como judicial, incluyendo la representación en conflictos individuales y colectivos, la negociación de condiciones laborales y la protección contra medidas arbitrarias

por parte de la empleadora, según lo establecen los artículos 4° y siguientes de nuestro Estatuto.

En ejercicio de esta representación, nuestra asociación cuenta con plena legitimación para instar la presente acción, dado que las restricciones impuestas por los artículos 23 y 31 de la Ley 23.551 a nuestra capacidad de representación colectiva constituyen una vulneración directa de los derechos reconocidos en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional y en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos con jerarquía constitucional (artículo 75, inciso 22 CN), particularmente el Convenio 87 de la OIT sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicación.

Cabe destacar que, conforme a nuestro Estatuto Social y a la normativa aplicable, nuestra asociación tiene entre sus fines específicos:

- Representar y defender los intereses profesionales y laborales de nuestros afiliados ante la Dirección Nacional de Vialidad y demás autoridades competentes;
- Participar en negociaciones colectivas y en la celebración de convenios que afecten a nuestros representados;
- Asistir jurídicamente a nuestros afiliados en conflictos individuales y colectivos; y
- Promover la dignificación de la función pública y la profesionalización de la carrera administrativa.

Por todo ello, la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, en su calidad de entidad sindical simplemente inscripta y en ejercicio de su representación legítima, cuenta con amplia legitimación para promover esta acción en defensa de los derechos colectivos de sus afiliados, buscando remover las restricciones injustificadas que limitan nuestro derecho a la plena representación sindical consagrado en la Constitución Nacional y los tratados internacionales de derechos humanos.

#### **IV- COMPETENCIA**

Vuestra Señoría es competente para entender en la presente acción de amparo conforme surge del análisis integral de los hechos expuestos en la demanda y el derecho invocado como fundamento de la pretensión, atendiendo a los criterios establecidos por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en numerosos precedentes (Fallos: 329:2796; 330:147, 628 y 811, entre otros).

La Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, en su carácter de entidad sindical del personal del organismo, impugna el Decreto 461/2025 del Poder Ejecutivo Nacional que dispuso la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad, entidad descentralizada creada por la Ley 11.658 y regulada por el Decreto-Ley 505/58 ratificado por la Ley 14.467, así como por las Leyes 16.920 y 17.072 que establecen su forma de gobierno.

El núcleo de la controversia gira en torno a la validez constitucional y legal del acto administrativo cuestionado, requiriéndose un análisis exhaustivo de las facultades delegadas por la Ley 27.742 al Poder Ejecutivo y su adecuación a los principios de reserva de ley y legalidad administrativa consagrados en nuestro sistema jurídico.

Si bien esta parte hace referencia a la afectación de derechos laborales de sus representados como consecuencia del decreto impugnado, el eje central del planteo radica en el cuestionamiento a la potestad del PEN para modificar mediante decreto la estructura organizativa del Estado establecida por ley, lo que configura una cuestión eminentemente regida por el derecho administrativo.

Esta caracterización se ve reforzada por la naturaleza federal del organismo cuestionado, que desarrolla sus funciones en todo el territorio nacional en coordinación con las vialidades provinciales a través del Consejo Vial Federal, así como por el hecho de que la decisión sobre la validez del decreto requerirá principalmente la interpretación de normas de derecho público, entre las que se destacan la Ley 27.742 de delegación de facultades, la Ley 19.549 de Procedimientos Administrativos y la Ley 24.156 de Administración Financiera, sin perjuicio de los principios constitucionales en juego.

La jurisprudencia de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal ha sido consistente en reconocer la competencia de este fuero en casos análogos donde se cuestionan actos de reorganización administrativa dictados por el Poder Ejecutivo, tal como ocurrió en los precedentes “Cablevisión SA c/EN - Ministerio de Economía” (Expte. N° 30.966/2011) y “FEMUCA c/ EN-ANSES” (Expte. N° 36.945/2010), donde se sostuvo que cuando la cuestión principal gira en torno a la validez de actos de la administración pública, corresponde la intervención del fuero contencioso administrativo con independencia de los aspectos laborales accesorios que puedan verse afectados.

Más aún, la similitud con el caso “Unión del Personal Superior de la AFIP” (Expte. N° CAF 18.685/24), donde se cuestionó la disolución de un organismo descentralizado mediante decreto, refuerza la competencia de este juzgado, ya que en aquella oportunidad se determinó que la competencia correspondía al fuero contencioso administrativo por tratarse de una controversia que requería principalmente el análisis de normas y principios del derecho público.

Por todo ello, y considerando que la decisión del caso deberá basarse predominantemente en normas de derecho administrativo y principios constitucionales, con un análisis accesorio de aspectos laborales, corresponde confirmar la competencia de este Juzgado Federal en lo Contencioso Administrativo para entender en la presente acción de amparo, debiendo en consecuencia declararla y proceder al análisis de fondo de la cuestión planteada.

## **V- HECHOS**

### **1.- INTRODUCCION**

El decreto DCTO-2025-461-APN-PTE del 7 de julio de 2025 publicado el 8 de julio de 2025 -fecha de vencimiento de las facultades delegadas- establece en el artículo 1°: Dispónese la disolución de la “...*DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (DNV), actuante en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía...*”, así empieza, pero como podrá cotejar VS. la precariedad y apuro por resolver sobre los destinos de una institución centenaria: la Dirección Nacional de Vialidad colocó a la misma en situación de una nulidad absoluta en los términos del artículo 14 de la LPA sustituido por el art. 34 de la Ley 27.742.

### **LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.**

Desde la época colonial existió una red de caminos, siendo los más importantes el Camino Real del Oeste, de Buenos Aires a Santiago de Chile pasando por las ciudades de San Luis y Mendoza y el Camino al Alto Perú, de Buenos Aires a Potosí, pasando por Córdoba, San Miguel de Tucumán y Salta, entre otras ciudades importantes.

Estos caminos tenían postas cada 50-100 km para que los caballos pudieran descansar. En caso de lluvias se volvían intransitables. En el siglo XVII un viaje desde

Mendoza a Santiago demandaba ocho días promedio, a Córdoba 20 días y a Buenos Aires.

A mediados del siglo XIX apareció el ferrocarril en el país y para fin de siglo las principales ciudades estaban conectadas mediante un abanico de rieles a partir de la Capital Federal, con lo que los tiempos para trasladar pasajeros y mercancías por la Argentina disminuyeron considerablemente. De esta manera se dejaron de utilizar los caminos que existían anteriormente.

Entre los años 1858 y 1903 se destinó el equivalente a 160.000 pesos moneda nacional anuales a la vialidad argentina. Esta suma se destinó principalmente a la construcción de puentes.

El 30 de septiembre de 1907 el Congreso Nacional aprobó la Ley 5.315 a partir del proyecto del Ing. Emilio Mitre (hijo del Presidente Bartolomé Mitre) más conocida como Ley Mitre. En uno de sus artículos indica que el 3% del producto líquido de los ramales ferroviarios se debe destinar a la construcción de caminos, para el uso de los automotores que aparecieron en esa época en el país. Con esta ley se logró recaudar 4.400.000 pesos por año.

En 1932 se sancionó la Ley 11.658, por la cual se creaba un Sistema Troncal de Caminos Nacionales, la Dirección Nacional de Vialidad es creada, debía construir y mantener los caminos nacionales y un fondo específico (un monto fijo sobre el precio del combustible) para el mantenimiento de este organismo. En los años subsiguientes, a partir de un consumo anual de alrededor de mil millones de litros por año de combustible, la nueva repartición pública podía disponer de 40 millones de pesos.

Una vez asegurados los fondos, el organismo público se abocó a trazar el mapa de la red nacional de carreteras, compuesta por la red troncal de caminos en las diferentes provincias, y la totalidad de los caminos en las gobernaciones, ya que estos territorios eran controlados directamente por el Gobierno Nacional. Para diferenciar las rutas troncales de las secundarias en las diferentes gobernaciones se acuñó la expresión ruta complementaria.

En 3 de septiembre de 1935 el directorio del nuevo organismo público aprobó su esquema de numeración de rutas nacionales. En los años 40 y 50 con la popularización del automóvil al alcance de la clase media y trabajadora se produjo cambios trascendentales en el sistema vial.

La política vial durante distintos gobiernos incluso los de facto realizaron fuertes

intervenciones en la infraestructura y el transporte a través de la madre de las Vialidades, con obras de trascendencia internacional como el Puente Zarate Brazo Largo, el túnel subfluvial Santa Fe-Paraná o el túnel del Cristo Redentor, estas intervenciones resultaron fundamentales para el desarrollo de la industria nacional, la seguridad y la promoción de zonas turísticas de difícil acceso.

Mediante el dictado del Decreto 505/1958 se estableció el estatuto de funcionamiento de la entidad creada por Ley 11.658, y que fuera ratificada por Ley 14.467 del congreso de la Nación. La administración de la Dirección Nacional de Vialidad fue modificada por la Ley N° 16.920 en fecha agosto 12 de 1966 que estableció que el Gobierno y Administración de la Dirección Nacional de Vialidad estará a cargo de un Administrador General designado por el Poder Ejecutivo y ejercerá todas las funciones y facultades que el Decreto-Ley N° 505/58 ratificado por Ley N° 14.467.

Luego por Ley N° 17.072 de fecha 20 de diciembre de 1966 se creó en la Dirección Nacional de Vialidad el cargo de Subadministrador General,

El trazado de esta red se realizó con ayuda de los gobiernos de las diferentes provincias y gobernaciones sobre la base de la matriz de la norma orgánica de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, al respecto el vigente Decreto 505/1958 ratificado por la Ley 14.467 expresa:

Art. 43.- En las provincias de creación reciente, que no hayan dictado aún su propia Constitución, organizado sus administraciones locales y adherido al régimen de la presente ley, la Dirección Nacional de Vialidad podrá aplicar la cuota de coparticipación federal que les corresponda a la construcción de caminos del sistema troncal nacional u otros complementarios del mismo, dentro de los respectivos territorios, según convenga con las autoridades locales. En el caso de estas provincias, para la distribución del 20% a que se refiere el art. 23 (ap. 3) y por el término de dos años, se tomará, a los efectos del prorrateo, el sexto de los respectivos presupuestos generales del año anterior.

Y agrega:

Art. 44.- Hasta que se haya cumplido el acogimiento de todas las provincias al régimen de la presente ley, la Dirección Nacional de Vialidad practicará dos distribuciones anuales de recursos: una para las provincias no acogidas, en base a las normas y recursos de la ley 11658 y modificaciones y otra para las provincias acogidas, conforme a las

disposiciones de esta ley.

Las matrices normativas de las vialidades provinciales se organizaron de la misma forma que la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD respondiendo a una organización de carácter federal y conformando la adhesión a las normas de la entidad nacional.

Fue la Dirección Nacional de Vialidad que efectuó el señalamiento y la numeración de los caminos nacionales con la adopción para todo el país de un sistema uniforme. (art. 41 DL 505/58)

A través de la misma institución se realizó la actualización del Reglamento General de Tránsito; se estableció las dimensiones y los límites de carga por eje de los vehículos que podrán transitar por los caminos de la red troncal a su cargo y fiscalizará el cumplimiento de las normas fijadas. (ART. 42 dl 505/58).

Y como se desarrolla en el:

**ANEXO I – CREACION – ORGANIZACIÓN- FUNCIONES DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD,**

**ANEXO II** se detalla las RAZONES TECNICAS POR LAS CUALES NO PUEDE DISOLVERSE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y en el

**ANEXO III** bajo el título QUÉ, CÓMO Y CON QUÉ se explica el desarrollo funcional del organismo vial.

**ANEXO IV** bajo el título EQUIPOS DNV JULIO 2025 se describe la totalidad de equipos, su ubicación y el estado funcional de los mismos.

## **2.- LA TRANSGRESIÓN AL PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y LA UNICA ENTIDAD DEPURADA**

### **A.- NULIDAD DEL DECRETO POR NO AJUSTARSE A DERECHO**

El dictado del decreto cuyos artículos son objeto de este amparo, pretende bajo el manto de presuntos actos derivados de una gestión determinada, la denominaremos “la época K”, el vocero del actual gobierno al presentar los decretos dictados en ejercicio de las facultades delegadas y en una bochornosa puesta en escena señaló que, con la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad se acababa una “cueva de corrupción” cuando, en realidad, se puede demostrar que al menos en el caso de esta Institución vial a diferencia de

todas las demás, incluso en esta gestión, existieron consecuencias que saldaron esa corta experiencia (corta para la institución centenaria).

La DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD se fue ajustando a la dirección de las políticas viales de cada gestión de la vida del país sea el gobierno que fuera, tal como se desarrolla en el Anexo I adjunto.

Ahora bien, si la norma que autoriza el ejercicio de facultades delegadas lo es para eficientizar el funcionamiento de las instituciones, entonces puede afirmarse con énfasis que la Dirección Nacional de Vialidad es un claro ejemplo de herramienta eficiente de desarrollo: acompañó y acompaña la salida de la producción agrícola-ganadera; el turismo de sus mejores épocas; mejora y mejoró el tránsito nacional e internacional mediante la implementación de corredores bioceánicos; construyó accesos modernos a ciudades, puentes y túneles con ejemplos premiados de obra amigables con el ambiente; en contraposición: un MINISTERIO DE ECONOMIA o cada uno de sus equivalentes en el transcurso de la vida de la Nación no han tenido mérito alguno que mostrar, menos aún eficiencia.

La eficiencia en el organismo vial es fácil de medir en obras, en cambio en el MINISTERIO en un endeudamiento que supera a todos los países del mundo.

Honorable Juez, podríamos resumir lo dicho de la siguiente manera: desde el nacimiento de la centenaria DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (creada por Ley 11.658 del año 1932, ratificada por la Ley 14.467 y dirigida por mandato de las Leyes 16.920 y 17.072) sean gobierno liberales hizo rutas y puentes, sean gobiernos populares hizo rutas y puentes; pasaron gobiernos de facto hizo rutas y puentes; volvieron gobiernos liberales hizo rutas, puentes y autopistas; volvieron gobiernos populares hizo rutas, puentes y autopistas; volvieron liberales hizo rutas puentes y autopistas; mientras tanto en paralelo los Ministerios de Economías incluyendo el actual, y sean estos liberales, populares o de factos fueron aquilatando una deuda interna y externa de niveles exorbitantes con un grado de opacidad enorme y sin consecuencia alguna.

Pretender cargar en la Institución y sus agentes lo que hacen determinados seres humanos que gestionan desde la autoridad (actual) es descalificable y nos referimos a las palabras del vocero del PEN en la disertación en la que anunció este decreto (y los demás en los que eliminaba estamentos del Estado de control), así es que se harán las presentaciones tendientes reparar el accionar calumnioso del mismo, personaje de boca suelta que

desconoce la historia vial de la Nación que pretenden dirigir, y que en casi media gestión (2 años) han sido los responsables del estado actual de caminos corrompiendo el patrimonio vial que decae por abandono,-ver detalle de la desinversión premeditada del actual gobierno en la red federal troncal nacional) hechos de público conocimiento y que es utilizada para justificar frente a la opinión pública, cada vez más desencantada por el endeudamiento externo y penurias internas.

Es la misma sociedad (encuestas de por medio) que, en cambio encuentra saldada las presuntas situaciones que atravesó el organismo en un pequeño período de su vida institucional.(época K) <https://www.mdzol.com/consumidores/vialidad-nacional-no-era-el-tumor-era-la-arteria-la-motosierra-va-al-lugar-equivocado-n1287150>

Entonces la pregunta que corresponde hacerse como sociedad y protegidos de la liviandad de las redes, si el pretendido decreto que dice disponer la disolución -extremo sobre el que nos dedicaremos en los párrafos siguientes- se ajusta a las bases sobre las que deben ejercerse las facultades delegadas, adelantando que No y si la construcción de ese mismo Decreto que, como se verá, no disuelve lo que pretende disolver, pues no deroga lo que tiene que derogar, ni modifica lo que tiene que modificar, y volviendo a la pregunta: se ajusta al principio de legalidad, el que impera sea el Estado liberal, anarco capitalista, populista o lo que sea, pues en el marco de un estado de derecho ese es el principio jurídico fundamental conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción, no a la voluntad o arbitrio de personas particulares o mandatario y la respuesta también es NO.

Dice el profesor y autoridad en derecho administrativo Dr. Gordillo: esto es un requisito constitucional exigido en los sistemas liberales en atención a la persona humana misma, es decir, al individuo; pero incluso prescindiendo de esa consideración, en cualquier régimen estatal -liberal, autoritario o despótico- se hace técnicamente necesario conferir la máxima oportunidad de defensa para asegurar la efectiva y correcta aplicación de aquello que en el régimen sea la “legalidad objetiva.”

El decreto no se ajusta al principio de legalidad que es la máxima a la que debe ajustar la conducta el Poder Ejecutivo Nacional, pues tal como se detalló no existe derogación ni modificación de la ley 11.658 de creación de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, no hay cita alguna de la norma que ratifica la vigencia del Decreto

505/1958: la ley 14.467; no hay modificación ni derogación de la Ley 16.920 que organiza la dirección por la vía de una Administración General de la Dirección Nacional de Vialidad y no hay derogación, ni modificación de la Ley 17.072 de creación del cargo de Sub Administrador en la dirección de la Administración del organismo vial, y por cierto no hay derogación del estatuto orgánico de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, esto es el Decreto 505/1958 ratificado por la ley 14.467, sino más bien ratificación del mismo pues dicho decreto es el estatuto orgánico de la entidad vial, y en la medida de la vigencia de las normas de creación y dirección LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 1° del Decreto objeto de este amparo es NULO y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD se mantiene vigente.

## **B.- TRANSGRESION A LAS BASES PARA EL EJERCICIO DE LAS FACULTADES DELEGADAS**

### **PARTE 1**

Dice la norma -LEY 27.742, art. 2- que esas facultades tienen por finalidad:

*“a) Mejorar el funcionamiento del Estado para lograr una gestión pública transparente, ágil, eficiente, eficaz y de calidad en la atención del bien común”;*

Tal como lo describimos el organismo vial desde el mismo origen del mismo, hace casi 100 años -1932-, creó y amplió progresivamente la red de caminos atravesando con puentes (entre ellos dos colgantes) y túneles (bajo río Paraná o Cordillera y Montañas) los escollos que impidieran la necesaria comunicación entre regiones de nuestro país, objetivo: el desarrollo; a diferencia y contramano del manejo de las cuentas públicas por parte de las distintas gestiones de la cartera de hacienda, llámese Ministerio de Economía o como se llame, que ha dejado un tendal de deudas.

A diferencia del organismo vial en un corto período de tiempo y cuyos funcionarios políticos que han gestionado de manera inadecuada han sido objeto de las consecuencias de su accionar de manera efectiva, no existe un solo caso en que funcionario alguno de dicha cartera ministerial que hipotecó el país se encuentre juzgado: el imperio de la opacidad.

La medida -decreto objeto de este amparo- es cómo dijimos la opacidad en su máxima expresión, depositando las funciones de mantenimiento y construcción de caminos

en tal nivel de jerarquía (Ministerios y Secretaría) que los controles que garantizan la transparencia están o estarán de antemano condicionados, dado el nivel de los funcionarios de máxima jerarquía repartiendo contratos sin encontrar el límite pues está en la esfera más elevada. <https://www.mdzol.com/consumidores/vialidad-nacional-no-era-el-tumor-era-la-arteria-la-motosierra-va-al-lugar-equivocado-n1287150>

El colocar funciones de extrema especialización en materia de redes federales de caminos en los buro de los economistas es alejar, agrandar la distancia entre las problemáticas y las soluciones, tal como se ha visto con las calamidades acontecidas en las emergencias vividas recientemente: incendios (Córdoba, Chubut, Rio Negro) e inundaciones (Bahía Blanca).

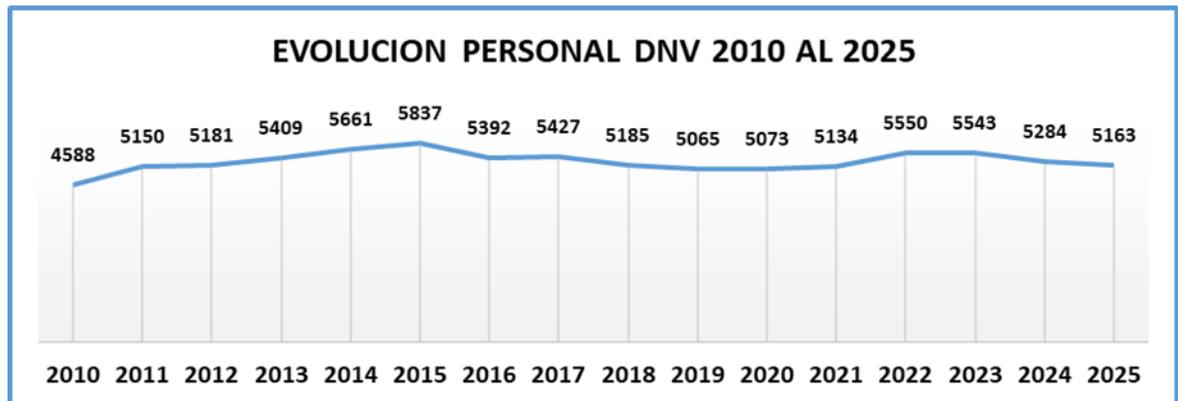
En cambio la entidad vial ha demostrado hasta sin recursos tomar inmediata intervención frente a los cortes producidos por los desplazamientos del Cerro Chenque en Comodoro Rivadavia, Ruta Nacional 3; o frente a los temporales de nieve en el Túnel Cristo Redentor Ruta Nacional 7 asumir la contingencia; la reparación del puente sobre el Arroyo Verde en el límite entre Chubut y Rio Negro en la Ruta nacional N°3, en los desastres que atendidos por la institución vial: erupción del complejo volcánico Puyehue-Cordón Caulle el 4 de junio de 2011 que cubrió de cenizas la Patagonia afectando localidades como Bariloche y Villa La Angostura, tuvo graves consecuencias sobre la infraestructura vial y la movilidad. Vialidad Nacional, junto con otros organismos, trabajó en la limpieza y recuperación de las rutas devolviendo rápidamente la comunicación entre las localidades que habían quedado aisladas, la señalización y la asistencia a comunidades afectadas, y así cantidad de situaciones en las que la intervención inmediata del personal de administración de la propia vialidad nacional resolvió.

2.- Otro de los lineamientos para el ejercicio de las facultades delegadas es:

*“b) Reducir el sobredimensionamiento de la estructura estatal a fin de disminuir el déficit, transparentar el gasto y equilibrar las cuentas públicas”;*

Como se desarrolla en esta presentación la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD contaba con más de 17.000 personas en la década del 70, pasó en la década del 80 a 9000 agentes, en el 2010 a 4500 agentes y en la actualidad cuenta con 5100 agentes, entre planta permanente, planta transitoria y contratos en general -ver APARTADO

FALSEDADES DE INFORMES PREVIOS AL DECRETO objeto de amparo -, lo que desnaturaliza lo señalado en el Decreto que es objeto de este amparo que toma como datos para sugerir con vergonzoso apartamiento de la realidad del organismo vial, presuntos datos generales de 35.481 agentes al 2010 y 88.095 agentes en la actualidad, que nada tiene de relación con el organismo vial, ver cuadro siguiente:



Se soslaya en el decreto la existencia de los Distritos y Campamentos en operación de la Dirección Nacional de Vialidad cubriendo la totalidad del país con 24 distritos distribuidos en cada provincia (dos en Buenos Aires, Bahía Blanca y Buenos Aires, cada uno a cargo de la red por encima y por debajo de la Ruta 226 que atraviesa en diagonal toda la provincia de Buenos Aires) y la Casa Central con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ver ANEXO II y III.

Los acontecimientos de los que fue telón de fondo la Institución vial (época K) son un ejemplo único respecto de gestiones de las distintas administraciones y ello fue por la propia colaboración de sus propios agentes de carrera, a diferencia de otros estamentos del Estado como es el caso del Ministerio que pretende asumir el rol de responsable de la red troncal nacional de caminos en el que no se verificó ninguna consecuencia de cada una de las gestiones que corrompieron las finanzas públicas mediante empréstitos progresivos.

A los efectos señalados basta con haber escuchado al vocero presidencial que, reconoce en su presentación del decreto, ver enlace citado:

<https://youtube.com/live/4pY0S4Vzfr?feature=share>

En el mismo el vocero reconoce la existencia de presuntas cajas de otras instituciones y fideicomisos (al anunciar la medida) pero en ningún caso expresó, evidenció o informó sobre qué accionar tendiente a investigar los hechos que denunciaba realizó el

gobierno, lo que supone que su accionar no es para demostrar hechos disfuncionales con fondos públicos o para transparentarlos dado que nada hacen al su respecto.

**3.-** Así mismo dentro de las bases para el ejercicio de las facultades delegadas expresa:

*c) Asegurar el efectivo control interno de la administración pública nacional con el objeto de garantizar la transparencia en la administración de las finanzas públicas.*

Si bien esta directiva tiene como destinatario los organismos de contralor, sobre los que no se tomó medida alguna, está claro que el decreto objeto del presente amparo no se encuentra enderezado a la finalidad prevista y por eso es necesario sostenerlo mediante las redes sociales mediante la desinformación.

Veamos las expresiones de quien se dice responsable del dictado de normas en ejercicio de facultades delegadas, se llama Federico Adolfo Sturzenegger es un economista y académico argentino que se desempeña como ministro de Desregulación y Transformación del Estado desde el 5 de julio de 2024, durante la presidencia de Javier Milei -según Wikipedia-, como puede cotejarse: economista.

El afirma en la red X: *DISOLUCIÓN DE VIALIDAD. Mediante el Decreto Delegado 461/25 con firma de @JMilei, @GAFrancosOk, @LuisCaputoAR y @PatoBullrich se dispone la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad, creada por el Decreto-Ley N.º 505 del año 1958”.*

Las expresiones de este economista son una muestra de la precariedad con la que acometen funciones pagas por el Estado, pero ineficientes, la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD no fue creada por el Decreto 505/1958 sino por la Ley 11.658, y el primero - 505/58- fue ratificado por Ley 14.467 y su gobernanza por Leyes 16.920 y 17.072.

Continúa expresando este economista devenido en especialista vial que: *“Sus funciones serán redistribuidas entre distintas áreas del Ministerio de Economía, bajo un nuevo esquema institucional más ágil, eficiente y transparente”*, y como expresamos anteriormente es absolutamente inverosímil suponer que mezclar las funciones que se corresponde al estatuto orgánico de una persona jurídica (Dirección Nacional de Vialidad) en el mar de la burocracia ministerial dará como resultado un esquema institucional más ágil, eficiente y transparente, no sólo porque es un desajuste legal que transgrede la vigencia de

normas ni siquiera consideradas en el Decreto objeto de este amparo, sino desde el mínimo sentido común comparar una institución centenaria con especialidad en la red federal de caminos diluida en los pasillos de un Ministerio es una desafortunada broma.

Agrega que la “La razón principal de esta medida es elemental y de sentido común: la Dirección Nacional de Vialidad fue la base del entramado de corrupción más escandaloso de la historia argentina, que terminó con una expresidenta condenada y presa”, o sea que la única entidad que se depuró por los canales institucionales y desfinanciada por el actual gobierno es objeto de injuria mientras la desmedida deuda de gobiernos en los que participó sigue en la búsqueda de responsables (fue, en el macabro 2001, secretario de Política Económica de la República Argentina en el gobierno de Fernando de la Rúa; y entre 2015 y 2018, se desempeñó como presidente del Banco Central de la República Argentina durante la presidencia de Mauricio Macri).

El Decreto objeto de esta acción respecto del organismo vial no tiene en mira asegurar ningún control interno, basta observar el resultado de los hechos acontecidos durante la actual gestión en distintas materias, o las otras medidas dispuestas y anunciadas por el vocero, que en lugar de ejercer las facultades para eficientizar el efectivo control interno elimina a todo lo que implique control interno, en lugar de disponer herramientas para transparentar las utiliza para que sean más opacas. (blanqueo sin norma de respaldos; endeudamiento salvaje).

Fue producto de los controles internos del propio organismo el inicio de la depuración, fue un informe de la Auditoría Interna cuyo perfil del responsable es aprobado por la SIGEN y que para hacer esa tarea se vale de los sistemas informáticos desarrollados por la Dirección Nacional de Vialidad desde hace 25 años para la gestión técnica de las obras, el seguimiento y registración de pagos y la unificación de las actuaciones administrativas.

Esos sistemas que, extrañamente, luego de ser los que demostraron poseer información fidedigna, han querido ser reemplazados o eliminados por las gestiones que sobrevinieron luego del informe que dio origen a la denominada Causa Vialidad.

En el organismo vial los controles han sido los que depuraron al mismo organismo, a diferencia de cualquier otro organismo y ni hablar de la opacidad reinante en el Ministerio de Economía.

**C.- TRANSGRESION A LAS FACULTADES DELEGADAS DEL ART. 3 DE LA LEY 27.742.**

**PARTE 2**

A los efectos de la disolución de la DNV, el Decreto objeto de este amparo se pretendió fundar en las facultades delegadas al PEN mediante la Ley N° 27.742, y como se funda en el presente se persigue de parte de ese honorable “a quo” el pronunciamiento favorable que declare la nulidad del DECRETO DECTO-2025-461 APN-PTE en todo lo atinente a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.

La Ley N° 27.742 facultaba al PEN (vencido ya el plazo para ejercer dichas facultades o modificar cualquier norma nula) de acuerdo al Artículo 3° a disponer, en relación con los órganos u organismos de la administración central o descentralizada contemplados en el inciso a) del artículo 8° de la ley 24.156 que hayan sido creados por ley o norma con rango equivalente:

- a) La modificación o eliminación de las competencias, funciones o responsabilidades dispuestas legalmente cuyo mantenimiento resulte innecesario; y
- b) La reorganización, modificación o transformación de su estructura jurídica, centralización, fusión, escisión, disolución total o parcial, o transferencia a las provincias o a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previo acuerdo que garantice la debida asignación de recursos.

Lo expresado es aplicable en la medida del ajuste a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 27.742 que establece las bases de las delegaciones legislativas y sobre las que nos expedimos en el apartado previo.

De las normas transcriptas resulta que las facultades delegadas encuentran un claro límite a cualquier ejercicio discrecional de las mismas y precisan para su ejercicio un estudio pormenorizado, fundado y basado en los antecedentes documentados a cuyo efecto el PODER EJECUTIVO NACIONAL con intervención del MINISTERIO DE DESREGULACIÓN contaba con un (1) año de plazo.

Tal como se detalla en el presente y tal como luce de los informes que precedieron la medida de disolución de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, fue realizado de manera urgente, precaria, desprolija, falseando datos de la realidad y en los últimos días previos al vencimiento del ejercicio de esas facultades (el informe de elevación

de proyecto de decreto fue elevado el DOMINGO 6 de JULIO de 2025, el proyecto fue modificado el día LUNES 7 de JULIO de 2025 y su versión definitiva recién fue publicada al final del último día previo al vencimiento del ejercicio de las facultades que se produjo el MARTES 8 de JULIO de 2025.

El decreto DCTO 2025-461-APN-PTE es objeto de este amparo por los artículos:

*“ARTÍCULO 1º.- Dispónese la disolución de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) y de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV), actuantes en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA”.*

Que livianamente dispone por un lado la disolución de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, pero que mantiene vigente el estatuto orgánico (Decreto 505/58 y no nombra la ratificación por Ley 14.467), sólo deroga lo que ya estaba derogado: la gobernanza de la institución que se ordenó en las Leyes 16.920 y 17.072.

La norma de creación de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD está vigente la Ley 11.658 es soslayada por el Decreto, lo que invalida el traspaso de funciones al MINISTERIO DE ECONOMÍA, dice el artículo 6 del Decreto objeto de este amparo, respecto del Decreto Ley 505/1958:

*ARTÍCULO 6º.- Sustitúyese el artículo 2º del Decreto-Ley N° 505 del 16 de enero de 1958 por el siguiente:*

*“ARTÍCULO 2º.- El MINISTERIO DE ECONOMÍA, tendrá a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias, pudiendo delegar dichas funciones a la jurisdicción que considere pertinente”.*

*Atenderá, de acuerdo con las provincias, a los sistemas locales de caminos de coparticipación federal que instituye el artículo tercero.*

*En todas las disposiciones del presente y su reglamentación en las que se mencione a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, deberá entenderse que dicha referencia corresponde al MINISTERIO DE ECONOMÍA, o quien este designe”.*

De dicho artículo resulta que se modifica el nombre DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD por MINISTERIO DE ECONOMÍA; se elimina de la norma la definición

de red troncal que se encuentra en el texto original, el que expresaba: *“El actual sistema troncal de caminos nacionales será reestructurado 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”*, entonces a qué red de caminos refiere las pretendidas funciones que preceden en el artículo: estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementaria .

En la redacción original -DECRETO 505/58 ratificado por Ley 14.467- no se autoriza la delegación de esas funciones a diferencia de la versión modificada que dice: *“... , pudiendo delegar dichas funciones a la jurisdicción que considere pertinente.”*, y dicha *“subdelegación se encuentra prohibida”* disponerla por vía del ejercicio de facultades delegadas, así la CSJN ha expresado: *“Las atribuciones especiales que el Congreso otorga al Poder Ejecutivo para dictar reglamentos delegados, pueden ser subdelegadas por éste en otros órganos o entes de la Administración Pública, siempre que la política legislativa haya sido claramente establecida, pero no resulta suficiente invocar una ley genérica o poco específica para justificar que la subdelegación se encuentra permitida, dado que el instituto de la delegación es de interpretación restrictiva, tanto cuando ocurre entre órganos de la administración (artículo 3º de la ley 19.549), como cuando se trata de delegación de facultades de un Poder del Estado a otros, en particular, cuando se delegan facultades legislativas en órganos del Poder Ejecutivo, en tanto se está haciendo excepción a los principios constitucionales de legalidad y división de poderes.”* (Fallos: 335:1227).

Transgrede ello el art. 11 de la ley 26.122 establece que *“las bases a las cuales debe sujetarse el poder delegado no pueden ser objeto de reglamentación por el Poder Ejecutivo”*.

Esa subdelegación esconde en su redacción la vida institucional de los DISTRITOS JURISDICCIONALES de la DIRECCION NACIONAL DEVIALIDAD, esto es los que tienen asiento en las 23 provincias del país, que se desconoce cuál es el destino y junto con ellos de los trascendentes sectores de la red federal que los atraviesan.

#### **SUBDELEGACIONES PROHIBIDAS:**

Se intenta completar con facultades delegadas prohibidas en materia tributaria la distribución de impuestos a los combustibles y ejercerlas para modificar el sistema general de caminos.

El anhelo que trasunta el nulo decreto objeto de esta acción para pretender colocar el estatuto (decreto 505/58) del ente vial creado por la ley 11.658, cuya gobierno se establece por Leyes 16.920 y 17.072 no citada, sobre las que tampoco expresa nada con claro apartamiento del principio de legalidad, pretende dejar abierta la posibilidad, mediante subdelegación no autorizada, que las Provincias se hagan cargo del Mantenimiento de las rutas nacionales, y presumimos pues tampoco nada dice, dejando a la deriva a los 5.000 empleados sobrevivientes de distintas gestiones que, o podrían ser absorbidos o podría ser transferidos a las Provincias, que no sólo nada dice sino que no efectúa ninguna instrucción respecto de los Convenios Colectivos vigentes con ámbito en todo el país como se explicó.

A lo que se suma la existencia de gremios de orden nacional como esta Asociación de Profesional y Personal Superior de la DNV; el Sindicato de Trabajadores Viales y Afines; UPCN, ATE; y 24 gremios de primer grado que representan agentes en cada una de las Provincias aglutinados en su respectiva Federación FEPEVINA; gremios de orden nacional como el Sindicato de Trabajadores Viales.

El anhelo de transferir al sector privado las ruta con transito elevado (+ de 6.000 vehículos/días) se corresponde a la zona central del país, el resto que no alcanza ese tránsito presumimos que la pretensión es que se transfiera las Provincias, experiencia que intentada de manera parcial en el pasado resultó un fracaso, los vaivenes de la economía provocaron que las Provincias devolvieran el mantenimiento a la Nación por falta de pago de los convenios de mantenimiento, y corrió igual suerte con privados en los tramos concesionados por peaje.-

LOCALES INTERIOR EL PAÍS EL MUNDO POLÍTICA POLICIALES

LOCALES 10-07-2025

**DEFENSORÍA DEL PUEBLO**  
**Solicitan informes sobre el destino que se dará al Impuesto a Combustibles luego del cierre de Vialidad Nacional**

La Ley N° 23.966 grava cada litro de nafta y gasoil que cargan los usuarios con un 28% y establece un destino específico, que es el de mantener y reparar las rutas nacionales. Gialluca señaló que el Gobierno nacional, desde 2024, recaudó más de \$ 405 mil millones, de los cuales \$ 267 mil millones fueron retenidos por el mismo y sólo \$ 137 mil millones llegaron a Vialidad Nacional



La ley 23.966 grava cada litro de nafta y gas oíl que cargan los usuarios con un 28% y establece el destino específico, que es el mantener y reparar rutas nacionales, sólo en el año 2024 se recaudaron 405 mil millones, de los cuales 267 mil millones fueron retenidos por el Poder Ejecutivo Nacional y solo 137 mil millones llegaron a Vialidad Nacional.

El anhelo que trasunta el decreto, objeto de esta acción, con la pretendida desaparición de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, que cómo se expresó en esta presentación no es tal, que nuclea a la totalidad de la gestión de caminos/rutas como es el planeamiento, proyecto licitaciones, construcción y conservación de los 40.000 de red federal de caminos, pone al borde del colapso el sistema que financia las Rutas Nacionales y Provinciales y ello debido a la moneda de cambio con las Provincia que es coparticipar con las mismas el impuesto al combustible obligaría a incrementar la coparticipación por este concepto, y ello implica una materia prohibida en el ejercicio de facultades delegadas (está prohibido delegar facultades en materia tributaria), pero así mismo rompe la especificidad de dicho impuesto que fue creado para la construcción y mantenimiento de rutas nacionales y provinciales.

Las facultades delegadas no comprenden modificar el SISTEMA GENERAL DE CAMINOS establecido por la Ley 11.658 que es lo que se pretende por el Decreto objeto de esta acción que desvirtuaría todo el andamiaje caminero tanto nacional como provincial con implicancias incluso en las normas generales de tránsito -Ley 24.449- y las normas provinciales de tránsito de cada Estado Provincial.

Es esclarecedor lo expresado por el Dr. José Leonardo Gialluca, el ombudsman de la Provincia de Formosa luego de requerir informes al respecto:

*rutas nacionales, el Gobierno nacional debe transferir los mismos a los Estados provinciales.*

### **Recaudación**

En 2024 se recaudaron más de 405 mil millones de pesos, detalló Gialluca, de los cuales 267 mil millones fueron retenidos por Nación y sólo 137 mil millones llegaron a Vialidad Nacional. "En la actualidad, están recaudando fondos todos los días y a cada minuto y en cada estación de servicio del país, con un impuesto que es el 28 por ciento de lo que uno carga de combustible. Sin embargo, el Gobierno nacional no lo devuelve a ninguna provincia", advirtió.

Por último, el ombudsman provincial volvió a denunciar que preservar en buen estado las rutas nacionales no constituye un gasto superfluo, son la base sobre la que se mueve la economía. Su deterioro permanente encarece el transporte, afecta al campo, la industria y el turismo, como así también, "lo más grave, incrementa la pérdida de vidas en los siniestros viales que vienen sucediéndose en todo el territorio nacional".

[www.lamañanaonline.com.ar/noticia/95187/solicitan-informes-sobre-el-destino-que-se-dar-al-impuesto-a-combustibles-luego-del-cierre-de-vialidad-nacional/](http://www.lamañanaonline.com.ar/noticia/95187/solicitan-informes-sobre-el-destino-que-se-dar-al-impuesto-a-combustibles-luego-del-cierre-de-vialidad-nacional/)

El gobierno actual definió una estrategia desde el minuto 0, desfinanciando a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD paralizando obras en ejecución y regateando fondos necesarios para la Conservación, como se explicita en el cuadro inserto en esta presentación.

Luego de un año y medio de gestión de este Gobierno y ante el vencimiento de las facultades extraordinarias otorgadas por el Congreso promulgan el decreto 461/2025 que no posee ningún fundamento técnico que lo avale.

Desde el año 2018 se actualizaron los procedimientos administrativos y se inició un proceso para dar mejores respuestas a los usuarios a partir de las políticas generadas en aquel entonces, continuadas incluso durante la cuarentena derivada de la pandemia COVID 19 que fueran abruptamente interrumpidas a fines del año 2023.

La actual Administración dividió la gestión en dos partes: Licitaciones y contratación de empresas para atender 9.000 km de rutas nacional bajo la modalidad de concesión (Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Santa Fe y parte de Entre Ríos) que no tiene avances significativos más que burocracia en el proceso de selección y para el resto del país y la mayor parte de la red: NADA, no hay ninguna respuesta de construcción y mantenimiento, **es gravísimo porque quieren quebrar definitivamente el sistema carretero de la República Argentina.**

Los y las trabajadores de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD está informando y alertando a la sociedad el quiebre que produce una norma de carácter precario e inconsistente, están contactándose con los gobernadores y legisladores para la problemática vial del país se trate donde debe hacerse el Congreso de la Nación, y ello pues será imposible reconstruir esta Institución y el sistema carretero argentino.

Como dato importante la economía del país se mueve mediante transporte en CAMIONES de los 350.000 camiones que a diario recorren las Rutas Argentinas siendo el 90% lo hacen por Rutas Nacionales.

El trabajador ha concurrido a la Justicia a fin de evitar la aplicación del Decreto en cuestión y que si existe el deseo y la voluntad de rediscutir un nuevo esquema (Plan Director de Caminos) se realice con la participación de Gobernadores, Intendentes y actores

directos.

Esta es la red nacional de caminos:

| Ruta | Extremos                                             | Provincias                                                                         | Longitud (km) |
|------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1    | Buenos Aires y Tolosa                                | Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y Provincia de Buenos Aires                 | 50            |
| 3    | San Justo y Bahía Lapataia                           | Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego                     | 3.060         |
| 5    | Luján y Santa Rosa                                   | Provincia de Buenos Aires y Provincia de La Pampa                                  | 545           |
| 7    | Buenos Aires y Paso Internacional Cristo Redentor    | CABA, Provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza             | 1.224         |
| 8    | Ingeniero Pablo Nogués y Villa Mercedes              | Provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, y San Luis                           | 695           |
| 9    | Buenos Aires y La Quiaca                             | CABA, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy | 1.967         |
| 11   | Rosario y Puente internacional San Ignacio de Loyola | Santa Fe, Chaco y Formosa                                                          | 980           |
| 12   | Zárate y Puente Internacional Tancredo Neves         | Provincia de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones                       | 1.560         |
| 14   | Ceibas y Bernardo de Irigoyen                        | Entre Ríos, Corrientes y Misiones                                                  | 1.127         |
| 16   | Corrientes y cercanías de San José de Metán          | Corrientes, Chaco, Santiago del Estero y Salta                                     | 707           |

|     |                                             |                                                                                                        |       |
|-----|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 181 | San Benito y cercanías de Concordia         | Entre Ríos                                                                                             | 227   |
| 19  | Santo Tomé y Córdoba                        | Santa Fe y Córdoba                                                                                     | 337   |
| 20  | Córdoba y Santa Lucía                       | Córdoba, San Luis y San Juan                                                                           | 582   |
| 22  | Cercanías de Argerich y Zapala              | Provincia de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén                                               | 685   |
| 23  | Cercanías de San Antonio Oeste y Dina Huapi | Río Negro                                                                                              | 605   |
| 25  | Rawson y Tecka                              | Chubut                                                                                                 | 534   |
| 26  | Rada Tilly y 52 km al noreste de Río Mayo   | Chubut                                                                                                 | 210   |
| 33  | Bahía Blanca y Rufino                       | Provincia de Buenos Aires y Provincia de Santa Fe                                                      | 787   |
| 34  | Rosario y Profesor Salvador Mazza           | Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy                                                  | 1.488 |
| 35  | Bahía Blanca y Santa Catalina               | Provincia de Buenos Aires, La Pampa y Córdoba                                                          | 701   |
| 36  | Cercanías de Río Cuarto y Córdoba           | Córdoba                                                                                                | 217   |
| 38  | Villa Carlos Paz y San Miguel de Tucumán    | Córdoba, La Rioja, Catamarca y Tucumán                                                                 | 807   |
| 40  | Cabo Vírgenes y La Quiaca                   | Santa Cruz, Chubut, Río Negro, Neuquén, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy | 5.224 |
| 50  | Pichanal y Aguas Blancas                    | Salta                                                                                                  | 71    |
| 51  | Ciudad de Salta y Paso Sico                 | Salta y Jujuy                                                                                          | 293   |
| 52  | Purmamarca y Paso de Jama                   | Jujuy y Salta                                                                                          | 263   |
| 60  | Villa del Totoral y Paso de San Francisco   | Córdoba, La Rioja y Catamarca                                                                          | 794   |

|     |                                                                  |                                          |     |
|-----|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----|
| 64  | Rumi Punco y La Banda                                            | Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero | 164 |
| 65  | Andalgalá y Tucumán                                              | Catamarca y Tucumán                      | 126 |
| 66  | RN 34 y San Salvador de Jujuy                                    | Jujuy                                    | 38  |
| 68  | Ciudad de Salta y Cafayate                                       | Salta                                    | 183 |
| 74  | Patquía y Nonogasta                                              | La Rioja                                 | 113 |
| 75  | Ciudad de La Rioja y Aimogasta                                   | La Rioja                                 | 129 |
| 76  | Los Baldecitos y Paso Pircas Negras                              | San Juan y La Rioja                      | 385 |
| 77  | Desiderio Tello y RN 38                                          | Córdoba y La Rioja                       | 102 |
| 78  | Famatina y Limite con la Provincia de Catamarca                  | La Rioja                                 | 94  |
| 79  | Quines y Casa de Piedra                                          | San Luis, La Rioja y Catamarca           | 367 |
| 81  | Ruta 11 (Ciudad de Formosa) y Ruta 34                            | Formosa y Salta                          | 680 |
| 86  | Clorinda y Puerto Irigoyen                                       | Formosa                                  | 556 |
| 89  | Avia Terai y Taboada                                             | Chaco y Santiago del Estero              | 348 |
| 95  | Villa General Güemes y Ceres                                     | Formosa, Chaco y Santa Fe                | 675 |
| 98  | Vera y Pinto                                                     | Santa Fe y Santiago del Estero           | 286 |
| 101 | Bernardo de Irigoyen y RN 12                                     | Misiones                                 |     |
| 105 | Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz y San José | Misiones                                 | 46  |
| 117 | RN 14 y Puente Internacional Agustín P. Justo-Getúlio Vargas     | Corrientes                               | 13  |
| 118 | Saladas y Paraje Vallejos Cué                                    | Corrientes                               | 196 |
| 119 | Paraje Cuatro Bocas y Mercedes                                   | Corrientes                               | 109 |
| 120 | Puerto Valle y RN 14                                             | Corrientes                               | 58  |
| 121 | Santo Tomé y Puente de la Integración                            | Corrientes                               | 8   |

|     |                                                     |                                          |     |
|-----|-----------------------------------------------------|------------------------------------------|-----|
| 122 | RN 14 y Yapeyú                                      | Corrientes                               | 6   |
| 123 | RP 27 y RN 14                                       | Corrientes                               | 214 |
| 127 | RN 12 y Paraje Cuatro Bocas                         | Entre Ríos y Corrientes                  | 260 |
| 130 | San José y Villaguay                                | Entre Ríos                               | 82  |
| 131 | Diamante y Crespo                                   | Entre Ríos                               | 41  |
| 135 | RN 14 y Puente General Artigas                      | Entre Ríos                               | 15  |
| 136 | Gualeguaychú y Puente Libertador General San Martín | Entre Ríos                               | 34  |
| 141 | Paraje El 14 y Pie de Palo                          | San Juan y La Rioja                      | 204 |
| 142 | Costa de Araujo y Encón                             | Mendoza y San Juan                       | 112 |
| 143 | Paraje Caranchos y Pareditas                        | Mendoza y La Pampa                       | 629 |
| 144 | San Rafael y El Sosneado                            | Mendoza                                  | 132 |
| 145 | Bardas Blancas y Paso Internacional Pehuenche       | Mendoza                                  | 76  |
| 146 | San Rafael y Luján                                  | Mendoza y San Luis                       | 395 |
| 147 | San Luis y Paraje La Chañarienta                    | San Luis                                 | 128 |
| 148 | Límite interprovincial de San Luis y Villa Dolores  | Córdoba                                  | 41  |
| 149 | Uspallata y San Juan                                | Mendoza y San Juan                       | 346 |
| 150 | Patquía y Paso de Agua Negra                        | La Rioja y San Juan                      | 389 |
| 151 | Cipolletti y Algarrobo del Águila                   | Río Negro y La Pampa                     | 315 |
| 152 | Paraje Padre Buodo y Casa de Piedra                 | La Pampa                                 | 293 |
| 153 | Media Agua y RN 149                                 | Mendoza y San Juan                       | 109 |
| 154 | Paraje La Cotita y La Adela                         | La Pampa                                 | 136 |
| 157 | Recreo y San Miguel de Tucumán                      | Catamarca, Santiago del Estero y Tucumán | 310 |
| 158 | San Francisco y Río Cuarto                          | Córdoba                                  | 285 |
| 168 | Santa Fe y Paraná                                   | Santa Fe y Entre Ríos                    | 35  |
| 173 | Barrancas y Puerto Aragón                           | Santa Fe                                 | 6   |

|     |                                                               |                                            |     |
|-----|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----|
| 174 | Rosario y Victoria                                            | Santa Fe y Entre Ríos                      | 60  |
| 175 | RN 11 y Puerto General San Martín                             | Santa Fe                                   | 3   |
| 177 | Villa Constitución y Empalme Villa Constitución               | Santa Fe                                   | 8   |
| 178 | Pergamino y Las Rosas                                         | Buenos Aires y Santa Fe                    | 206 |
| 188 | San Nicolás de los Arroyos y General Alvear                   | Buenos Aires, La Pampa, San Luis y Mendoza | 803 |
| 193 | Zárate y Solís                                                | Buenos Aires                               | 31  |
| 205 | Ezeiza y San Carlos de Bolívar                                | Buenos Aires                               | 290 |
| 226 | Mar del Plata y General Villegas                              | Buenos Aires                               | 623 |
| 228 | Necochea y Tres Arroyos                                       | Buenos Aires                               | 140 |
| 231 | RN 40 en Lago Espejo - Paso internacional Cardenal Samoré     | Neuquén                                    | 32  |
| 232 | RN152 en Puelches RN22 en Chelforó                            | La Pampa y Río Negro                       | 117 |
| 234 | RN 40 en Junín de los Andes - RN 237 junto al río Collón Curá | Neuquén                                    | 57  |
| 237 | RN 22 en Arroyito - RN 40 en lago Nahuel Huapi                | Neuquén                                    | 361 |
| 242 | RN 22 en Las Lajas - Paso Internacional Pino Hachado          | Neuquén                                    | 60  |
| 249 | Bajo Hondo y Punta Alta                                       | Buenos Aires                               | 10  |
| 250 | Zanjón de Oyuela - Choele Choel                               | Río Negro                                  | 287 |
| 251 | RN 22 en Río Colorado - RN 3 en San Antonio Oeste             | Río Negro                                  | 204 |
| 252 | RN 3 en Grünbein - Ingeniero White                            | Buenos Aires                               | 6   |
| 259 | RN 40 en Esquel - Paso internacional Río Futaleufú            | Chubut                                     | 75  |

|     |                                                      |            |     |
|-----|------------------------------------------------------|------------|-----|
| 260 | RN 40 y Paso Internacional<br>Huemules               | Chubut     | 107 |
| 281 | RN 3 y Puerto Deseado                                | Santa Cruz | 126 |
| 288 | Puerto de Punta Quilla y Tres<br>Lagos               | Santa Cruz | 272 |
| 293 | RN 40 y Paso internacional<br>Laurita - Casas Viejas | Santa Cruz | 10  |

Está claro, NO existe previsión alguna referida a los puentes y grandes puentes en el decreto que pretende disolver a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, lo que su mala gestión -desfinanciamiento- combinada con el cambio climático serán sin duda una fuente de terribles consecuencias si persiste la idea de eliminar a la autoridad especialista en ellos.

Se incluye en el objeto de la impugnación el ARTÍCULO 7° del Decreto que intenta reemplazar a la autoridad vial federal en la necesaria conformación del Consejo Vial Federal institución que ha regido los sistemas del sistema general de caminos y ha permitido el desarrollo de la red federal y provincial que permite la comunicación entre los distintos Estado integrantes de nuestro país federal, dice el decreto objeto de amparo:

- Sustitúyese el artículo 12 del Decreto-Ley N° 505 del 16 de enero de 1958 por el siguiente:

*“ARTÍCULO 12.- Créase un Consejo Vial Federal, constituido por UN (1) representante del MINISTERIO DE ECONOMÍA y los titulares de los organismos viales provinciales, o sus representantes, para estudiar y coordinar la obra vial del país y considerar y proponer soluciones a los problemas de interés común. Se reunirá, por lo menos, UNA (1) vez al año, en la sede que se fije al efecto. A esas reuniones los titulares de los organismos podrán concurrir con los asesores técnicos que en cada caso designen, estos últimos con voz pero sin voto. Las recomendaciones del Consejo se tomarán con el voto de DOS TERCIOS (2/3) de sus miembros presentes. Sus recomendaciones no serán vinculantes”.*

Se incluye en el objeto de la impugnación lo establecido en el artículo 8 que pretende modificar y poner en cabeza del MINISTERIO DE ECONOMIA las funciones de

planificación de obras viales dentro de la red troncal federal de caminos, como se explicita en el cuerpo de esta presentación.

Dice el ARTÍCULO 8º.- *Sustitúyese el inciso h) del artículo 23 del Decreto N° 976 del 31 de julio de 2001 por el siguiente:*

*"h) a cubrir las obligaciones que surjan del Plan de Obras del MINISTERIO DE ECONOMÍA en los Corredores Viales Nacionales".*

Es objeto del presente amparo los artículos 32, 33, 34, 35 y 36 en los que se visualiza a la perfección la precariedad y urgencia con la que se dictó la norma de tamaño trascendencia en la que se pretende disolver una institución de casi un siglo de vigencia y artífice del desarrollo del país.

A los efectos de redactar una norma es sumamente importante ceñirse a determinadas pautas de lógica legislativa pues de lo contrario la interpretación de las mismas pueden llevar a contradicciones y al desajuste del derecho; son elementos mínimos el uso de esas técnicas legislativas para evitar la nulidad de las normas por autocontradicción, lo cierto es que ello acontece en el Decreto dictado muy probablemente por el apuro que se visualiza en la precariedad, desorden y que se autofulmina.

El decreto que es objeto de este amparo expresa en el artículo 1º que disuelve a la Dirección Nacional de Vialidad, y luego se esfuerza por colocar en lugar en el que se haya referido a la entidad vial colocando en su reemplazo al MINISTERIO DE ECONOMÍA.

En el artículo 2 del Decreto objeto del amparo se señala: "En todas las disposiciones del presente y su reglamentación en las que se mencione a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, deberá entenderse que dicha referencia corresponde al MINISTERIO DE ECONOMÍA, o quien este designe".

O sea, en todas las disposiciones de ese decreto (461/2025) y su reglamentación, y en ese Decreto no hay mención alguna de la Ley 11.658, 14.467, 16.920 y 17.072, de creación, estatuto orgánico y dirección del organismo, el Decreto no se ajusta a derecho.

Está claro que cuando refiere a las disposiciones del presente lo hace en que toda mención de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en el Decreto 505/1958, y debería entenderse que refiere al MINISTERIO DE ECONOMÍA, o sea estaría el Ministerio de Economía pretendiendo subrogarse en una entidad descentralizada y no traspasa las funciones aunque eso sea lo que pretende pues pretende hacer aplicable un estatuto orgánico

de una entidad con personalidad jurídica en funciones ministeriales, soslayando que dicho estatuto fue ratificado por Ley del congreso la 14.467 y modificado por las Leyes 16.920 y 17.072, las que no son siquiera mencionadas por el Decreto objeto de la presente acción.

No es un error es producto de la ausencia de un estudio concienzudo, de aristas legales desentrañadas, que muestra la absoluta falta de conocimiento sobre la problemática de la red federal de caminos y que hacer con ella, y por eso el pretendido sostenimiento con discursos de presentación sobre el cierre de una cueva de corrupción, o sea detectar un acto de corrupción de determinadas personas en una gestión conllevan a que toda una Institución sea corrupto.

<https://www.mdzol.com/consumidores/vialidad-nacional-no-era-el-tumor-era-la-arteria-la-motosierra-va-al-lugar-equivocado-n1287150>

Lo cierto V.S. es que el Decreto objeto de esta acción no modifica, no deroga la ley 11.658 de creación de la Dirección Nacional de Vialidad, no modifica ni deroga la ley que ratifica el Decreto Ley 505/58: la ley 14.467, no modifica y no deroga las leyes 16.920 y 17.072 de gobernanza de la institución, y en especial no sólo no deroga el Decreto Ley 505/58 (deroga lo que fue modificado por las Leyes 16.920 y 17.072) sino que lo ratifica, todo lo cual indica que es NULA la disolución de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD por desajuste del derecho y dicha institución está vigente.

El Decreto objeto del amparo en su conformación no disuelve a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, se mantienen vigentes las normas de creación, del ESTATUTO de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD dictado por el Decreto Ley 505/1958 y RATIFICADO por Ley del Congreso 14.467 (gobierno constitucional del Dr. Arturo Frondizi) y de gobernanza Leyes 16.920 y 17.072 en definitiva se mantiene vigente el organismo extremo del que se pretende expreso pronunciamiento de V.S.

Existe otro extremo que no ha considerado el Decreto en la medida de la vigencia del Decreto 505/1958, de la ausencia de modificación o derogación de la ley que ratifica al mismo la Ley 14.467 es de imposible incorporación dicho estatuto como tal en los cuadros de la Secretaria del Ministerio o Cartera a la que alude, dado que el Ministerio no cuenta con competencia específica para asumir acciones que por Ley 11.658, 14.467, 16.920 y 17.072 le otorga a la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y por la ratificación que el mismo reconoce en su dictado, pues como puede observar V.S. **NO HA SIDO DEROGADO**, es

más como se dijo es ratificado, y lo que derogó son aquellas normas que no eran operativas precisadas en el artículo 34<sup>1</sup> del decreto objeto de esta acción (arts. del Dec. Ley 505/58 y del Decreto 6937/58), pues habían sido reemplazadas por otras Leyes que ni siquiera fueron citadas en el Decreto objeto de este amparo.

Veamos, por Ley N° 16.920 en fecha agosto 12 de 1966 se estableció que VISTO la necesidad de proveer al inmediato desenvolvimiento de la Dirección Nacional de Vialidad y CONSIDERANDO que se impone adecuar el ordenamiento de dicha entidad aprobado por Decreto-Ley 505/58, ratificado por Ley N° 14.467, a los fines de asegurar una administración eficiente y dinámica. El presidente de la Nación Argentina, sanciona y promulga con fuerza de LEY - ARTICULO 1° - El Gobierno y Administración de la Dirección Nacional de Vialidad estará a cargo de un Administrador General.

ARTICULO 2° - El Administrador General será designado por el Poder Ejecutivo y ejercerá todas las funciones y facultades que el Decreto-Ley N° 505/58 ratificado por Ley N° 14.467 y decreto reglamentario, confieren al Presidente y Directorio de la mencionada repartición. Las condiciones para su designación, y su remuneración, serán las previstas para el Presidente de la entidad.

ARTICULO 3° - Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

ARTICULO 4° - La presente ley entrará en vigencia en el día de la fecha.

ARTICULO 5° - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Dicha norma derogó la forma de la Administración de la Dirección, no existiendo mención alguna en el Decreto objeto de amparo que esta norma sea objeto de modificación o derogación.

Luego por Ley N° 17.072 de fecha 20 de diciembre de 1966 se estableció: Artículo 1° - Créase en la Dirección Nacional de Vialidad el cargo de Subadministrador General, cuyo titular tendrá la misión de asistir y secundar al Administrador General y

---

<sup>1</sup> ARTÍCULO 34.- Deróganse el artículo 1° del Decreto N° 532 de 9 de junio de 2020, los artículos 1° al 10 y 13 de la Ley N° 26.363, el artículo 10 de la Ley N° 27.514, el Decreto N° 1787 del 5 de noviembre de 2008; los Decretos Nros. 1842 del 10 de octubre de 1973, 2658 del 23 de octubre de 1979, el artículo 96 de la Ley N° 24.449, los artículos 26 y 27 de la Ley N° 27.445, **los artículos 1°, del 4° al 11, del 13 al 16 y 39 del Decreto-Ley N° 505 del 16 de enero de 1958 y los artículos 1° al 5° del Decreto N° 6937 del 30 de octubre de 1958.**

resolver los asuntos que éste le confíe. Las resoluciones que dicte, por delegación, en tales asuntos, tendrán el mismo valor jurídico que las del Administrador General.

Artículo 2° - El Subadministrador General revistará fuera del escalafón, no gozará de garantía de estabilidad, y tendrá igual remuneración que la fijada en el presupuesto de dicha repartición para el Ingeniero Jefe.

Artículo 3° - Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se incluirán en el presupuesto de la repartición, a cuyo efecto se practicarán los reajustes pertinentes.

Artículo 4° - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Esta ley también está vigente no ha sido citada ni para modificarla, ni para derogarla, y coherente con la vigencia del Decreto 505/58 y su ratificación por Ley 14.467.

En el artículo 34 del Decreto objeto de este amparo va más allá disponiendo la derogación de los artículos 1°, del 4° al 11, del 13 al 16 y 39 del Decreto-Ley N° 505 del 16 de enero de 1958 y los artículos 1° al 5° del Decreto N° 6937 del 30 de octubre de 1958.

En definitiva, la única derogación de artículos del Decreto 505/58 que se pretenden refieren a normas que ya los habían reemplazado por la vigencia de las Leyes 16.920 y 17.072 vigentes

## **D.- TRANSGRESION A LAS FACULTADES DELEGADAS DEL ART. 3 DE LA LEY 27.742**

### **PARTE 3**

Bajo el título “Reorganización administrativa” el artículo 3 de la ley 27.742 faculta en relación a los órganos u organismos de la administración general o descentralizada contemplados en el art. 8 de la Ley 24.156 que hayan sido creados por ley o norma con equivalente y desarrolla en dos incisos la extensión de esas facultades, cita:

a) La modificación o eliminación de las competencias, funciones o responsabilidades dispuestas legalmente cuyo mantenimiento resulte innecesario; y

b) La reorganización, modificación o transformación de su estructura jurídica, centralización, fusión, escisión, disolución total o parcial, o transferencia a las provincias o a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previo acuerdo que garantice la debida asignación

de recursos.

La norma es clara en cuanto verbos precisos que implicaban una aplicación integral, completa y sin condiciones o delegaciones, de lo contrario, como en el caso, existe un claro apartamiento del art. 11 de la ley 26.122 que establece que “las bases a las cuales debe sujetarse el poder delegado no pueden ser objeto de reglamentación por el Poder Ejecutivo”, esto es:

En el inciso a) del art. 3 de la Ley 27.742 expresa:

- Modificación o eliminación de las competencias dispuestas legalmente.
- Modificación o eliminación de las funciones dispuestas legalmente.
- Modificación o eliminación de las responsabilidades dispuestas legalmente.

A los efectos de ejercer esas facultades debía acreditarse que las mismas FUERAN INNECESARIAS, lo que conforme resulta del decreto objeto del amparo no resulta, y ratifica la existencia de esas competencia, funciones y responsabilidades.

El Decreto no encuadra en la norma al no señalar, ni acreditar la innecesaridad de la existencia de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD. No existe mención alguna de la ausencia de necesidad de la atención de la red vial federal, tampoco cita ninguna de las leyes o normas equivalentes de su creación (Leyes 11.658, 14.467, 16.920, 17.072) y por ello no sólo no elimina o modifica competencias, funciones o responsabilidades sino las ratifica con la vigencia del Estatuto Orgánico de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Decreto Ley 505/58 ratificado por Ley 14.467.

No existe en el Decreto objeto del amparo ejercicio efectivo de las facultades delegadas pues en el período de un año que contó para dar una solución integral a la arbitraria pretensión: NO lo hizo; el artículo 1<sup>a</sup> del decreto o el pretendido artículo 6 del decreto (este considera que cambiando el nombre al estatuto orgánico de la entidad vial resuelve y presume que hace operativa la disolución) NO es el ejercicio de las facultades que autoriza la ley 27.742, tampoco el cumplimiento de sus condiciones para ejercerla: debía ser efectiva e integral, y el mismo Decreto objeto del amparo reconoce en el art. 36<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> ARTÍCULO 36.- **Hasta tanto se dicten los actos administrativos** que aprueben las estructuras organizativas correspondientes de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, de la AGENCIA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN y de la AGENCIA DE CONTROL DE CONCESIONES Y SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE y se operativice la reasignación de las competencias de las actuales COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT), AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), **DIRECCIÓN**

la necesidad de la existencia de una entidad especializada y de su continuidad en las funciones, pues no tiene forma de prescindir de existencia de la RED VIAL FEDERAL y la necesaria atención de la misma, la que se agrava cuando pretende subdelegar a quien sea, sin determinar a quién. Recordemos que la ley 27.742 le brindaba la posibilidad de transferencia con las respectivas partidas a Provincias o Ciudad Autónoma con las respectivas partidas: NO LO HIZO.

La urgencia y precariedad con la que se dictó el Decreto 461-2025 en ejercicio de facultades delegadas; el tratamiento del mismo a dos días del vencimiento de las facultades, domingo 6 de julio de 2025, es una muestra acabada que no estaba en mira la disolución y que no existió proyecto alguno cierto, integral y definitivo en tal sentido.

En el inciso b) del artículo 3 se señala que las facultades pueden ejercerse para la:

*“b) La reorganización, modificación o transformación de su estructura jurídica, centralización, fusión, escisión, disolución total o parcial, o transferencia a las provincias o a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previo acuerdo que garantice la debida asignación de recursos”.*

En todos los casos son términos que implicaban acciones de aplicación integral, completa, definitiva, en el caso no se reorganizó, no se modificó, ni se transformó la estructura jurídica: sigue vigente; no se fusionó; no se escindió; y como se explicó no se disolvió ni total ni parcialmente, tampoco se transfirió a Provincia alguna o a Ciudad de Buenos Aires, sólo puso en evidencia un anhelo que hoy preocupa a todos los habitantes de la Nación.

El art. 11 de la ley 26.122 establece que “las bases a las cuales debe sujetarse el poder delegado no pueden ser objeto de reglamentación por el Poder Ejecutivo” lo que nos conduce a su apartamiento.

Enlaces, alarma y preocupación.

<https://www.laarena.com.ar/la-pampa/la-pampa-rechaza-la-disolucion-de-vialidad-nacional-el-impacto-social-es-una-aberracion--20257817210>

<https://www.rionegro.com.ar/politica/gravisima-denuncia-por-el-cierre-de->

---

**NACIONAL DE VIALIDAD (DNV)** y JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, se mantendrán transitoriamente vigentes las funciones preexistentes.

[vialidad-milei-y-sturzenegger-son-responsables-del-genocidio-en-las-rutas-4203876/](https://www.mejorinformado.com/regionales/2025-7-8-10-17-17-hay-un-abismo-entre-corregir-y-destruir-fuerte-critica-de-ministro-rionegrino-al-cierre-de-vialidad-nacional)

<https://www.mejorinformado.com/regionales/2025-7-8-10-17-17-hay-un-abismo-entre-corregir-y-destruir-fuerte-critica-de-ministro-rionegrino-al-cierre-de-vialidad-nacional>

[https://informedigital.com.ar/cgt-protesto-por-el-cierre-de-vialidad-nacional-y-advirtio-sobre-el-riesgo-de-mas-accidentes-y-despidos-laborales/#google\\_vignette](https://informedigital.com.ar/cgt-protesto-por-el-cierre-de-vialidad-nacional-y-advirtio-sobre-el-riesgo-de-mas-accidentes-y-despidos-laborales/#google_vignette)

<https://www.radiofueguina.com/2025/07/quien-se-va-a-hacer-cargo-de-un-accidente-fatal-por-falta-de-mantenimiento-planteo-lopez/>

<https://www.infobae.com/economia/2025/07/09/la-camara-argentina-de-la-construccion-rechazo-el-cierre-de-vialidad-nacional/>

<https://laranchada.com.ar/polemica-por-la-disolucion-de-vialidad-nacional-la-camara-de-la-construccion-alerta-por-obras-y-trabajo/>

<https://www.pagina12.com.ar/840617-salta-sin-rutas-las-consecuencias-de-la-disolucion-de-vialid>

<https://www.rionegro.com.ar/politica/fin-de-vialidad-nacional-que-funciones-cumpla-en-neuquen-y-rio-negro-4204050/>

<https://winfo.ar/politica/2025/07/vidal-sobre-la-disolucion-de-vialidad-nacional-analizamos-alternativas-desde-la-provincia-aunque-impliquen-un-costo-economico>

<https://comercioyjusticia.info/lo-ultimo/cordoba-la-provincia-mas-perjudicada-por-el-cierre-de-vialidad-nacional/>

<https://revistacodigos.com/disolucion-vialidad-preocupacion-en-misiones/>

<https://agenfor.com.ar/2025/07/caffa-es-muy-grave-la-disolucion-de-la-direccion-nacional-de-vialidad/>

<https://www.lesquiui.com/politica/2025/7/10/preocupacion-por-el-futuro-de-las-rutas-nacionales-tras-la-disolucion-de-vialidad-no-se-puede-transferir-rutas-sin-los-fondos-560329.html>

<https://tendenciadenoticias.com.ar/politica/elias-de-perez-pide-conocer-el-impacto-del-cierre-de-vialidad-nacional-en-tucuman>

<https://www.jujuydice.com.ar/noticias/nacionales-6/la-motosierra-llego-a-vialidad-y-peligra-la-finalizacion-de-la-rn34-entre-salta-y-jujuy-56055>

<https://diarioafil.com.ar/contenido/14830/crece-la-preocupacion-de-intendentes-ante-la-disolucion-de-vialidad>

[https://www.radiodos.com.ar/192927-benicio-szymula-sobre-cierre-de-vialidad-nacional-el-argumento-del-gobierno-nacional-es-falaz#google\\_vignette](https://www.radiodos.com.ar/192927-benicio-szymula-sobre-cierre-de-vialidad-nacional-el-argumento-del-gobierno-nacional-es-falaz#google_vignette)

<https://www.maracodigital.net/Rechazo-de-la-pampa-a-la-disolucion-de-vialidad-nacional-y-entes-de-seguridad-vial.html>

<https://www.datagremial.com/informacion-general/la-itf-y-la-catt-rechazan-la-disolucion-de-vialidad-nacional-20252192240>

<https://www.lacapital.com.ar/politica/disolucion-vialidad-que-pasa-santa-fe-las-rutas-las-concesiones-y-los-trabajadores-n10205906.html>

La CSJN revocó la sentencia que había ratificado la constitucionalidad una norma, pues permitir el empleo de facultades delegadas a través de un instrumento que no cumplía los recaudos para ello, implicaba además de la violación del principio de legalidad. (Fallos: 326:3168).

### **3.- DESVIO DE PODER - APARTAMIENTO DE LOS VERDADEROS HECHOS Y ANTECEDENTES**

El artículo 7 de la LPA sustituido por el art. 27 de la Ley 27.742 establece los requisitos esenciales del acto administrativo, el inciso b) prescribe que deberá sustentarse en los hechos y antecedentes que le sirvan de causa y en el derecho aplicable.

En el punto 2 de esta presentación apartados A al D señalamos los apartamientos y transgresiones que NULIFICAN el DECRETO objeto de la presente acción, a continuación, detallaremos las falsedades en las que se asienta el mismo, que resultan de los informes previos que constan en las actuaciones administrativas que se adjuntan a este proceso, sin perjuicio de requerir para su certificación como documentación en poder de la demandada.

El decreto objeto de esta acción pretende fundarse en informes que falazmente expresan la existencia de:

- i.- Incremento del personal de 2010 a 2024;
- ii.- Estructura superior sobredimensionada, personal administrativo muy superior al necesario;

- iii.- licitaciones en lugar de ejecución propia;
- iv.- falta de control por señalar falsamente que se autocontrola;
- v.- sobredimensionamiento de equipos en función del personal.

A ellos vamos.

Dentro de los considerandos que intentan dar sustento al decreto 461/25 objeto de la presente acción se encuentran tres informes técnicos en los cuales se apoya el mismo. Estos informes, denominados técnicos, son una burla a su definición y las afirmaciones que contienen son falsas en lo que respecta a la Dirección Nacional de Vialidad a saber:

#### **1- Orden 5.: IF-2025-13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE**

Informe cuya referencia es *“Respuesta al requerimiento formulado sobre evaluación de eficiencia funcional de Organismos del Sector Público Nacional”*, en esta presentación, la Subsecretaría de Desarrollo y Modernización del Empleo Público, da respuesta a un requerimiento efectuado por nota NO-2025-13829981-APN-STEYFP#MDYTE de la Secretaría de Transformación del Estado y Función Pública dependiente del MINISTERIO DE DESREGULACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL ESTADO.

En la citada nota NO-2025-13829981-APN-STEYFP#MDYTE, con motivo de iniciar un **proceso de evaluación de la eficiencia funcional** de los distintos órganos y organismos que conforman la Administración central y descentralizada, en ejercicio de la facultad delegada por el artículo 3° de la Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos N° 27.742 y en el contexto de la declaración de emergencia pública efectuada por la referida ley, deviene necesario adoptar acciones tendientes a maximizar la eficiencia del gasto público y, por lo tanto, efectuar una revisión de los recursos.

Razón de lo expuesto, es que la Secretaría solicita un informe que contenga el detalle de la evolución histórica del empleo público y la dotación de personal por el período comprendido entre los años 2010 a 2024, y el listado de la dotación de personal civil de la Administración Pública centralizada, descentralizada y otros entes del Estado actualizada a la fecha.

En respuesta a este requerimiento, surge el mencionado informe IF-2025-

13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE, el cual adjunta como embebidos un archivo pdf con la previsualización de la nota respuesta, identificado como “previsualización (50).pdf – Reggi.pdf, una planilla de cálculo Excel identificada como “resumen – Informe dotación – Reggi. xls” y un archivo pdf identificado como “Informe Dotación – Reggi.pdf”.

En la Planilla de cálculo, se puede observar el detalle anual del personal del estado desde 2010 a la fecha de manera totalizada en todo el estado nacional, separado en tres grandes grupos: “CENTRALIZADA”, “DESCENTRALIZADA” y “OTROS ENTES PUBLICOS”, esta información es la que da lugar al pdf identificado como “Informe Dotación – Reggi.pdf” donde se observa de manera gráfica la evolución y cantidad de agentes del Estado Nacional de estos tres grandes grupos.

Ahora bien, como puede apreciarse del informe, NO EXISTE una discriminación por organismo, dato que sería esencial para determinar el objeto de la encomienda, recordamos que es el “**proceso de evaluación de la eficiencia funcional**”, por el contrario, el informe “técnico” se reduce a la gráfica del total de empleado públicos nacionales de los años 2010 a 2025.

#### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Dotación de Personal**

El decreto en sus considerandos dice *“Que conforme surge del informe elaborado por la SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO Y MODERNIZACIÓN DEL EMPLEO PÚBLICO de la SECRETARÍA DE TRANSFORMACIÓN DEL ESTADO Y FUNCIÓN PÚBLICA del MINISTERIO DE DESREGULACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL ESTADO (IF-2025-13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE) los organismos descentralizados registraban en el año 2010 una dotación de TREINTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y UN (35.481) agentes, cifra que ascendió a OCHENTA Y OCHO MIL NOVENTA Y CINCO (88.095) agentes para el año 2024, lo que evidencia un incremento sustancial en su dotación”*

Tal como indicamos, NO EXISTE una discriminación por organismo puesto que si lo hubieran realizado se habrían encontrado con la dotación de personal de la Dirección Nacional de Vialidad en el año 2010 era de 4.588 agentes y en la actualidad es de 5.163 agentes, demostrando que NO EXISTE un incremento en su planta, salvo el producido por la ampliación de la red y los nuevos desafíos generados entre otros de aplicación de recursos a evaluaciones de impactos ambientales, tratamiento de los nuevos derechos en materia de

expropiaciones (por caso Autopista Presidente Perón con más de 4000 expropiaciones).

Dato no menor la facultad expropiatoria<sup>3</sup> de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, con controles de SIGEN, AGN, PTN, ACCION SOCIAL, MINISTERIO PUBLICO Y PODER JUDICIAL DE LA NACION, que de acuerdo al Decreto objeto de esta acción quedaría en manos de vaya a saber quién, recuerdo V.S. lo expresado en ese acto administrativo impugnado mediante sub delegaciones prohibidas, dice: “...*pudiendo delegar dichas funciones a la jurisdicción que considere pertinente.*”

Tal como demuestra el cuadro adjunto, podemos afirmar que la Dirección Nacional de Vialidad ha mantenido históricamente su dotación, la cual concuerda con la dotación mínima que requería la Jefatura de gabinete de Ministros en el año 2024.

| CANTIDAD AGENTES DNV 2010 - 2025 |           |           |         |
|----------------------------------|-----------|-----------|---------|
| AÑO                              |           |           | TOTAL   |
|                                  | DICIEMBRE | DICIEMBRE | GENERAL |
| 2010                             | 2229      | 2359      | 4588    |
| 2011                             | 2267      | 2883      | 5150    |
| 2012                             | 2095      | 3086      | 5181    |
| 2013                             | 1965      | 3444      | 5409    |
| 2014                             | 1811      | 3850      | 5661    |
| 2015                             | 1680      | 4157      | 5837    |
| 2016                             | 1067      | 4325      | 5392    |
| 2017                             | 1047      | 4380      | 5427    |
| 2018                             | 949       | 4236      | 5185    |
| 2019                             | 881       | 4184      | 5065    |
| 2020                             | 860       | 4213      | 5073    |
| 2021                             | 827       | 4307      | 5134    |
| 2022                             | 825       | 4725      | 5550    |
| 2023                             | 1642      | 3901      | 5543    |
| 2024                             | 1597      | 3687      | 5284    |
| 2025                             | 1562      | 3601      | 5163    |

<sup>3</sup> CAPÍTULO V – decreto ley 505/58 ratificado por Ley 4.467

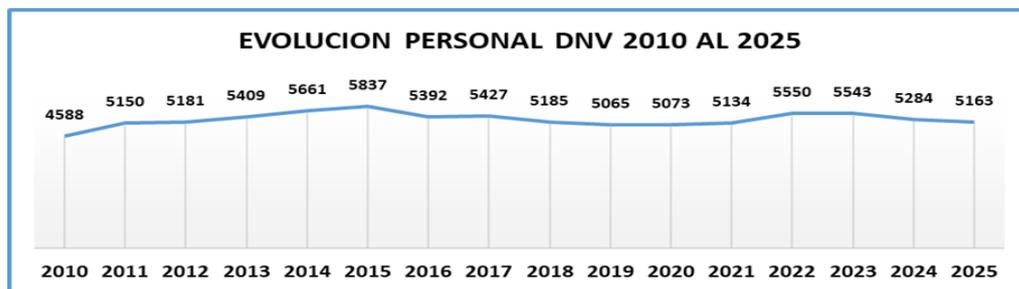
Trazado. Expropiaciones

Art. 25.- La Dirección Nacional de Vialidad estudiará, proyectará, construirá, reconstruirá y conservará el sistema troncal de caminos nacionales, sus obras anexas y sus modificaciones de acuerdo con lo establecido en el art. 2.

Declárase de utilidad pública -y sujetos a expropiación- todos los terrenos, servidumbres o materiales requeridos para la apertura, trazado y construcción de los caminos previstos en la presente ley, sus obras anexas, complementarias y sus futuros ensanches y ampliaciones.

En cada caso, la Dirección Nacional de Vialidad declarará la afectación al dominio público de los bienes necesarios para sus obras y entablará los juicios de expropiación correspondientes: pudiendo celebrar arreglos extrajudiciales con los propietarios para la adquisición directa de esos bienes.

Cuando se trate de obras combinadas con afectación de zonas adyacentes y subdivisión especial de las mismas, los respectivos planes requerirán la aprobación del Congreso.



## 2- Orden 6: IF-2025-50221577-APN-DNDO#MDYTE

En este Informe cuya referencia es “**INFORME TÉCNICO - Organismos Desconcentrados y Descentralizados -Febrero 2025**”, generado a requerimiento de la nota NO-2025-13823914-APNSTEYFP#MDYTE del Sr. Secretario de Transformación del Estado y Función Pública con motivo del inicio de un **proceso de evaluación de la eficiencia funcional** de los distintos organismos que conforman la Administración central y descentralizada, en virtud de la facultad delegada por el artículo 3° de la Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos N° 27.742 En el contexto de la declaración de emergencia pública efectuada por la referida ley, deviene necesario adoptar acciones tendientes a maximizar la eficiencia del gasto público y, en consecuencia, revisar las estructuras de los organismos vigentes cuyas funciones puedan ser redundantes.

En la citada nota se solicita por la presente tenga a bien remitir a esta Secretaría, a la mayor brevedad posible, un informe que contenga el detalle de cantidad de organismos desconcentrados y descentralizados vigentes, discriminados por Autoridades Superiores, Alta Dirección Pública (sustantivo, apoyo y control), Nivel Inferior y Cargos Fuera de Nivel, e indique asimismo los registros de los cuales surge dicha información.

En respuesta a este requerimiento, surge el mencionado informe IF-2025-50221577-APN-DNDO#MDYTE, el cual posee como adjunto un archivo pdf identificado como “Informe Técnico – Tabla Detalle Organismos Desconcentrados y Descentralizados Vigentes.pdf” en el cual se detallan, organismo por organismo, el personal jerárquico identificado como “Alta Dirección Pública”, es decir, Cargos de primer nivel jerárquico (“Autoridad Superior”) que son los jefes superiores de los servicios públicos, directamente subordinados a la autoridad política y los cargos de segundo nivel jerárquico (“Apoyo”, “Sustantivo”, “Control”) que son aquellos que dependen directamente del primer nivel

jerárquico y son responsables de la gestión de áreas específicas dentro de los servicios públicos; “Nivel Inferior” y “Cargo Fuera de Nivel”.

Para el Caso puntual de la Dirección Nacional de Vialidad, se puede observar que el citado adjunto informa 2 funcionarios como “Autoridad Superior”, 3 funcionarios como “Apoyo”, 34 funcionarios como “Sustantivo” y 1 funcionario como “Control”, contabilizando un total de 40 funcionarios de alto rango.

### **Falacia y/o manipulación de los Datos - Autoridades**

El decreto en sus considerandos dice: *“Que según el informe técnico elaborado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE DISEÑO ORGANIZACIONAL de la SECRETARÍA DE TRANSFORMACIÓN DEL ESTADO Y FUNCIÓN PÚBLICA del MINISTERIO DE DESREGULACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL ESTADO (IF-2025-50221577-APN-DNDO#MDYTE) existían, al 7 de febrero de 2025, CIENTO ONCE (111) organismos desconcentrados y descentralizados, de los cuales CUARENTA (40) son desconcentrados y SETENTA Y UNO (71), descentralizados.*

*Que de ese informe se desprende que los organismos desconcentrados y descentralizados cuentan con un elevado número de unidades organizativas y con CUATROCIENTAS SETENTA Y SIETE (477) autoridades superiores, lo que dio lugar a una estructura excesivamente onerosa para el PODER EJECUTIVO NACIONAL.”*

Este informe, al igual que el anteriormente analizado IF-2025-13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE, hace un relevamiento general, manifestando que los 111 organismos evaluados poseen 477 Autoridades Superiores, 2944 unidades organizativas de Alta Dirección, 2205 Departamentos, Divisiones o unidades equivalentes de nivel inferior y 57 cargos de nivel, cuya suma asciende a 5683 unidades organizativas y cargos, concluyendo, en los considerandos del decreto que, a partir de este informe, se dio lugar a una estructura excesivamente onerosa para el PODER EJECUTIVO NACIONAL no existiendo un análisis de las estructuras funcionales de los organismos evaluados que es lo que realmente debería hacerse si lo que en realidad se pretende es un informe con motivo del inicio de un **proceso de evaluación de la eficiencia funcional** .

En particular, para el caso de la Dirección Nacional de Vialidad, informa que posee 40 Cargos de primer nivel jerárquico, sobre la cual no cabe la afirmación de *“estructura excesivamente onerosa para el PODER EJECUTIVO NACIONAL “* que se hace

en los considerandos del Decreto dado que esta estructura es la necesaria para su operación conforme lo determino la Decisión Administrativa N° 1112/2017 y está conformada por el Administrador General, el Subadministrador, los Jefes de Distrito (uno por cada Provincia), el Auditor Interno, y las Gerencias Ejecutivas y las Gerencias Regionales.

### **3- Orden 9: IF-2025-72925664-APN-ST#MEC**

En el Informe cuya referencia es “INFORME TÉCNICO SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN” elaborado por la Secretaria de Transporte en el marco del “Requerimiento de Evaluación de Eficiencia Funcional de Organismos del Sector Público Nacional”, el mismo tiene como objeto analizar la pertinencia funcional de los órganos y organismos que integran la Administración Pública Nacional, en el ámbito del sector transporte, entre ellos, la Dirección Nacional de Vialidad.

En lo que a la Dirección Nacional de Vialidad respecta, este pretendido informe técnico, relata, bajo el punto:

“I. Estado situación del organismo”, el presupuesto asignado para su funcionamiento, las fuentes de financiamiento de ese presupuesto, un resumen de la cantidad de personal y su ubicación, el tipo de relación laboral de esos agentes, los convenios colectivos y gremios existentes, la cantidad de empleados que posee la DNV, la estructura organizativa de primer nivel operativo aprobado por Decisión Administrativa N° 1112/2017 y la estructura inferior, informa que se desarrollan tareas de mantenimiento con alcance limitado y un detalle de esas tareas y por último el número de equipos de los que dispondría. En resumen, en una carilla, pretende realizar el diagnóstico de lo que sería la situación actual del organismo.

#### **Falacia y/o manipulación de los Datos - Presupuesto**

El presupuesto asignado a la Dirección Nacional de Vialidad para el año 2024 fue de 600.000 millones de pesos, de los cuales solo se autorizó el uso de 431.000 millones de pesos haciendo caer al organismo en una subejecución presupuestaria histórica, tal como se demuestra en la tabla que se adjunta:

| Ejercicio | Crédito Vigente \$ | Crédito Devengado \$ | % EJECUCION | Valor medio anual U\$S | Crédito Vigente U\$S | Crédito Devengado U\$S |
|-----------|--------------------|----------------------|-------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| 1996      | 490.113.262        | 400.124.252          | 82%         | 1,00                   | 490.113.262,00       | 400.124.252,00         |
| 1997      | 574.835.235        | 473.344.035          | 82%         | 1,00                   | 574.835.235,00       | 473.344.035,00         |
| 1998      | 625.396.890        | 542.641.561          | 87%         | 1,00                   | 625.396.890,00       | 542.641.561,00         |
| 1999      | 520.143.271        | 470.705.859          | 90%         | 1,00                   | 520.143.271,00       | 470.705.859,00         |
| 2000      | 391.615.081        | 317.728.915          | 81%         | 1,00                   | 391.615.081,00       | 317.728.915,00         |
| 2001      | 292.470.179        | 241.599.506          | 83%         | 1,00                   | 292.470.179,00       | 241.599.506,00         |
| 2002      | 372.510.355        | 271.681.138          | 73%         | 3,21                   | 116.046.839,56       | 84.635.868,54          |
| 2003      | 630.870.864        | 555.169.964          | 88%         | 2,95                   | 213.854.530,17       | 188.193.208,14         |
| 2004      | 1.282.987.510      | 1.157.899.021        | 90%         | 2,94                   | 436.390.309,52       | 393.843.204,42         |
| 2005      | 2.118.947.747      | 2.103.221.671        | 99%         | 2,92                   | 725.667.036,64       | 720.281.394,18         |
| 2006      | 3.930.384.840      | 3.839.784.285        | 98%         | 3,07                   | 1.280.255.648,21     | 1.250.744.066,78       |
| 2007      | 5.575.714.091      | 5.067.928.631        | 91%         | 3,16                   | 1.764.466.484,49     | 1.603.774.883,23       |
| 2008      | 7.415.394.385      | 7.209.396.792        | 97%         | 3,14                   | 2.361.590.568,47     | 2.295.986.239,49       |
| 2009      | 7.751.970.952      | 7.715.923.910        | 100%        | 3,63                   | 2.135.529.187,88     | 2.125.598.873,28       |
| 2010      | 10.450.489.769     | 10.417.528.721       | 100%        | 3,88                   | 2.693.425.198,20     | 2.684.930.082,73       |
| 2011      | 13.628.971.757     | 13.570.839.883       | 100%        | 4,30                   | 3.169.528.315,58     | 3.156.009.275,12       |
| 2012      | 14.172.614.309     | 14.139.263.017       | 100%        | 4,77                   | 2.971.197.968,34     | 2.964.206.083,23       |
| 2013      | 16.971.481.746     | 16.897.869.645       | 100%        | 5,09                   | 3.334.279.321,41     | 3.319.817.219,06       |
| 2014      | 20.332.533.060     | 20.218.234.696       | 99%         | 8,03                   | 2.532.071.364,88     | 2.517.837.446,58       |
| 2015      | 23.389.591.438     | 23.176.028.773       | 99%         | 9,79                   | 2.389.130.892,54     | 2.367.316.524,31       |
| 2016      | 36.305.087.413     | 32.505.497.080       | 90%         | 14,77                  | 2.458.028.937,91     | 2.200.778.407,58       |
| 2017      | 50.386.256.463     | 48.137.336.831       | 96%         | 16,55                  | 3.044.486.795,35     | 2.908.600.412,75       |
| 2018      | 63.325.052.996     | 61.199.073.945       | 97%         | 28,75                  | 2.202.610.538,99     | 2.128.663.441,57       |
| 2019      | 92.385.847.901     | 81.561.725.822       | 88%         | 50,03                  | 1.846.608.992,62     | 1.630.256.362,62       |
| 2020      | 81.443.053.865     | 79.222.589.630       | 97%         | 74,27                  | 1.096.580.771,04     | 1.066.683.581,93       |
| 2021      | 174.341.248.468    | 172.450.172.039      | 99%         | 100,58                 | 1.733.359.002,47     | 1.714.557.288,12       |
| 2022      | 229.135.016.586    | 222.838.205.469      | 97%         | 136,89                 | 1.673.862.346,31     | 1.627.863.287,82       |
| 2023      | 473.496.849.216    | 448.978.214.442      | 95%         | 311,28                 | 1.521.128.402,78     | 1.442.361.264,59       |
| 2024      | 599.784.309.755    | 431.439.856.443      | 72%         | 954,54                 | 628.349.057,93       | 451.987.194,30         |
| 2025      | 454.480.546.760    | 299.004.285.183      | 66%         | 1.129,53               | 402.362.528,45       | 264.715.665,08         |

NOTA: Los datos "Credito Vigente" y "Credito Devengado" son obtenidos del "Sistema Integrado de Información Financiera" e-SIDIF y el valor adoptado para el dólar es la media anual del valor oficial de la moneda.

La Dirección Nacional de Vialidad, independientemente del gobierno de turno, tal como se desprende de la tabla incorporada, ha tenido una alta ejecución presupuestaria, con periodos en los cuales dicha ejecución ha sido total, siempre que la gestión institucional en ejercicio le girara los fondos asignados dado que, si bien la DNV cuenta con presupuesto propio, la disponibilidad es regulada por el Ministerio de Economía.

Como se puede apreciar, para el año 2024, solo se le permitió disponer del 72 % de su presupuesto, siendo este el valor más bajo en los últimos 30 años. Ni siquiera en la época en la cual la situación del país fue alarmante en términos políticos y sociales como el periodo 2001 – 2002, o durante la pandemia 2020/2021 se pudo observar una ejecución presupuestaria tan baja.

Otro tema no menor es la magnitud del presupuesto asignado al organismo, en la tabla se puede observar de qué manera en el último año este ha sido disminuido de manera drástica, entre los años 2.007 a 2.023, el organismo recibió, en promedio, un presupuesto superior a los 2.000 millones de dólares anuales, en el año siguiente, este disminuyó a 452 millones de dólares recibidos en 2024, es decir, una reducción del 73 % en su presupuesto contra un incremento del 25,8 % del tránsito en el periodo 2007-2024.

Con este panorama presupuestario, es decir, contar con solo el 22 % de los recursos habituales recibidos en los últimos 17 años, surge el tendencioso informe IF-2025-72925664-APN-ST#MEC que afirma que el organismo desarrolla tareas de mantenimiento con alcance limitado.

Se sostiene en los informes que estas tareas concentran su accionar en “labores de limpieza, reparación menor de baches o el mantenimiento preventivo de la infraestructura vial”, que doce tipos de tareas concentran aproximadamente el 80% del tiempo destinado a actividades operativas y las describe y enumera de la siguiente manera “mantenimiento vegetal (corte de pasto y desmalezado manual) representa el 40,23%. Le siguen el perfilado de calzada y banquetas (12,21%), el bacheo en frío (9,25%), el señalamiento vertical (5,07%) y el relleno de erosiones (3,42%). Por su parte, la limpieza y/o perfilado de zona de camino representa el 3,02% del tiempo de actividad, el retiro de derrumbes, aludes y avalanchas representa el 2,86%, la limpieza y/o rectificación de cauces representa el 1,72%, el despeje de calzada 1,61%, y la limpieza de alcantarillas el 1,35%.”

Esta “evaluación” del organismo habla de la profunda ausencia de conocimiento

de las personas que colectaron esos datos e ignorancia de quien desarrolló el informe o de una evidente manipulación tendenciosa dado que no solo la descripción de tareas es sesgada, sino que también omite la integralidad de tareas que se desarrolla en la DNV, cuyas actividades principales con necesidad de presencia territorial se encuentran detalladas en el más adelante del presente escrito al demostrar la “Falsedad y/o manipulación de Datos – Personal Operativo” cuando el informante sostiene que *“de los 4.053 agentes de los distritos, el 67% cumple funciones administrativas, técnicas o jerárquicas, y solo el 33% realiza tareas operativas en territorio, lo que evidencia un sobredimensionamiento administrativo y técnico respecto del componente operativo.”*

El “informe” indica que la Dirección Nacional de Vialidad cuenta con 4.948 equipos, dato que también es inexacto puesto que si habla de la totalidad de equipos tal como se encuentran registrados en el “Sistema Informático de Mantenimiento y Control de Equipos” SIMCE, el número total asciende a 5.198 equipos.

El informante desconoce u omite deliberadamente a qué denomina la DNV equipos y por consiguiente, al momento de desarrollar el punto “II. Fundamentos que justifican la reorganización” incurre en un “error” al afirmar que existe “una relación de 0,76 unidades automotoras livianas y 0,65 equipos principales por agente operativo.

La relación mencionada en el párrafo que antecede es para justificar que hay más de un equipo cada dos operarios, para hacer notar una desproporción entre los recursos materiales disponibles y la capacidad operativa para su utilización, y poder concluir que se afecta la eficiencia en la gestión y asignación de dichos activos.”

Ese error que se pretende considerar como emblemático resulta de falsear manipulando los datos sobre la cantidad de agentes que realizan tareas operativas, desde ya adelantamos que la composición del personal no es como dice el informante de 67 % Administrativo y 33 % operativo. **Esto está alejadísimo de la realidad.**

La realidad, tal surge del desarrollo de la *Falacia y/o manipulación de los Datos – Personal Operativo*” donde se demuestra que la composición del personal de la Dirección Nacional de Vialidad con actividad territorial es de 82 % personal operativo y 18 % personal técnico-administrativo, segmento este último que contiene la estructura superior Distrital.

Se remite al ANEXO III con el detalle de cada una de las actividades y la real necesidad de personal del organismo.

Con todas las inexactitudes demostradas en el punto “I. Estado situación del organismo”, el informante pasa al siguiente punto

“II. Fundamentos que justifican la reorganización”, (lo que por cierto no es una reorganización conforme lo explicado en el PUNTO III -HECHOS- punto 2: apartados A al D), basa su desarrollo en los cambios que habría sufrido la red vial a lo largo del tiempo en tres dimensiones:

- a- un cambio en su extensión y características,
- b- un cambio en lo institucional
- c- una mutación en la modalidad de contratación,

Con este análisis “tridimensional” indica que “Las tres llevaron a una progresiva disociación entre la estructura de la DNV y las funciones y necesidades que efectivamente demanda el sistema vial argentino”

En el punto a), explica que con el paso de los años y luego del advenimiento del automóvil, la red vial se expandió en sentido longitudinal, luego fueron asfaltadas para finalmente ir creciendo de manera horizontal pasando de “rutas más angostas a rutas más anchas”.

#### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Cambio en la Red Vial**

La infantil mirada que sorprende a cualquier profesional con un grado de experticia técnico ingenieril: espanta por el grado de liviandad y desconocimiento técnico con el cual se define la red vial nacional y su progresiva expansión en el tiempo siendo, perdón V.S. pero resulta casi ofensivo el uso de términos como “rutas más angostas” o “rutas más anchas”, demostrativas de falta a la verdad, manipulación de datos y falta de rigor técnico con el cual se pretende fundar un supuesto informe técnico que sustente la disolución de un organismo centenario (de 93 años).

En el punto b), detalla que en 1930 la red nacional era de 50.000 km y las redes viales provinciales eran similares y que hoy la red vial nacional es de 40.000 y las redes viales provinciales crecieron a 200.000 km que, sumados a las redes municipales resultan un total de 600.000 km, para concluir que se evidencia un crecimiento sostenido de las redes provinciales y municipales “en detrimento” de las nacionales.

#### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Evolución de la Red Vial**

Al igual que para el punto a), poco es lo que se puede decir desde un punto de

vista técnico ingenieril, más bien resulta incomprensible la utilización del término “en detrimento” como si existiese algún tipo de comparación posible entre la red nacional y las redes provinciales y mucho menos con las redes municipales.

La totalidad del entramado vial argentino es fundamental para sostener la comunicación entre sus pueblos, conectar centros productivos, propender al desarrollo de regiones, etc. y no existe una competencia entre ellas dependiendo de las jurisdicciones a las que se encuentren alcanzada su competencia: municipal, provincial o nacional. Son un entramado vial complementario, ninguna crece o disminuye “en detrimento” de otra, simplemente son el resultado de casi 100 años de evolución de la actividad regida por la Dirección Nacional de Vialidad y cada una cumple un rol fundamental dentro del esquema comunicacional del país, de allí el sistema de convenios y asignación de recursos que resulta de las leyes de creación 11.658, Decreto Ley 505/58 ratificada por Ley 14.467, artículos vigentes 37 y 38.

En todo el incremento de la red vial como sistema responde al dictado del Decreto Ley N° 9875/56, el gobierno nacional que creó el “Plan de Caminos para Fomento Agrícola” para todo el territorio de la República Argentina que estableció un fondo con aportes del gobierno nacional destinado a dos categorías de redes viales que debían ser creadas por los municipios y comunas que adhirieran a la normativa: la red denominada de primera categoría, conformada por las rutas colectoras con conexión con las redes pavimentadas provinciales o nacionales y la red denominada de segunda categoría, conformada por los Caminos Rurales.

El Plan se insertaba en un escenario en donde se verificaba un crecimiento de la actividad agraria destinada a los mercados externos, en especial durante los años sesenta. Este proceso no sólo encontró un soporte en la difusión de tecnología, sino también en políticas más favorables hacia el sector.

Fue la Dirección Nacional de Vialidad la que tuvo un papel protagónico, clave en la implementación del Plan de Consorcios Camineros, fue la encargada de la planificación y ejecución de este plan con el objetivo de organizar la red vial del país, incluyendo la creación de consorcios para la conservación y mejora de caminos vecinales o rurales.

En el año 1979 el gobierno nacional dictó el decreto 1595/1979 cuyo objeto fue la remodelación de la red nacional de caminos que estableció el intercambio de jurisdicción

de caminos entre el estado nacional y los gobiernos provinciales mediante recíprocas transferencias: la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD es la rectora de lineamientos que de manera acodada con las ADMINISTRACIONES DE LAS VIALIDADES PROVINCIALES definieron todo el sistema de red de caminos.

Hace 93 años, la pionera Dirección General de Vialidad, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, fue creada y adquirió la denominación de Dirección Nacional de Vialidad mediante el dictado de la Ley 11.658, uno de sus objetivos principales fue el establecido en su artículo tercero que dice: “Art. 3.º - Créase un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República.

Agrega: La Dirección Nacional de Vialidad hará un estudio general de las necesidades viales del país y proyectará la red a construirse.

Al estudiar la red troncal de caminos, dice la norma, la Dirección tendrá especialmente en cuenta y dará preferencia a la construcción de los radiales a los puertos, a los de acceso, a las estaciones ferroviarias, a los que unan las provincias y territorios nacionales, a los de acceso a los países limítrofes y a los que intercomunican a las ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos y aéreos: que ha hecho el decreto pretender eliminar ese preciso párrafo del artículo 2 del Decreto Ley 505/58 ratificado por la Ley 14.467, vaya a saber con qué intenciones pero el mantener ese acto objeto de esta acción de amparo desequilibra el sistema de caminos federales, provinciales y municipales por el sólo anhelo de disolver una entidad centenaria y con sospechosos destinos que justamente la ausencia de lo que se quiere hacer inhabilita a dicho acto, dado que se aparta de las precisas directivas de los arts. 2 y 3 de la Ley 27.742; del art. 11 de la Ley 26.122 y del art. 3 de la LPA.

Continúa la norma creadora de la Dirección Nacional de Vialidad: “Institúyese, asimismo, un sistema de ayuda federal a las provincias destinada a la construcción de caminos, de acuerdo con las condiciones que establece la presente ley.”

La función señalada en el párrafo precedente, entre muchas otras, es la que llevo y lleva adelante el organismo, definió y sigue definiendo la red troncal, fue y es actor principal en el desarrollo de las redes provinciales y municipales, es la razón Legal y Técnica por la cual hoy la República Argentina cuenta con una Red Troncal de de 40.491 km, una red provincial del orden de los 200.000 km y una red municipal o terciaria que supera los

400.000 km.

Este entramado vial federal de más de 640.000 km fue desarrollado con la planificación, coordinación, financiamiento y ejecución entre la Dirección Nacional de Vialidad y las Vialidades Provinciales que nacieron a consecuencia del dictado del CAPITULO V de la Ley 11.658 que expresa: Ayuda federal a las provincias que en su artículo 22 establece “La Dirección Nacional de Vialidad acordará del fondo nacional de vialidad, una ayuda a las provincias para la construcción de caminos, de acuerdo con lo que se establece en el presente capítulo.” y en su artículo 23 dice “Toda provincia que desee acogerse a los beneficios establecidos en este capítulo, deberá hacerlo por ley provincial que servirá de convenio entre la provincia y la nación, y con las siguientes disposiciones: a) Creación de un organismo encargado de la administración de todo lo referente a la vialidad provincial en general y en particular a la aplicación de las disposiciones de las leyes convenios sobre vialidad y administración de los fondos que se creen;” en conclusión, su evolución no es en detrimento de la red troncal, es el complemento necesario para asegurar la conectividad de un País”.

En el punto c) del informe se menciona que desde la época de facto a la actualidad la modalidad de contratación fue mutando de un sistema de obra pública a concesiones de obra pública -lo afirmado tiene correlato con el dictado de la Ley de Concesiones 17.520 del año 1967-.

Afirma que en la actualidad la DNV no construye con personal y equipo propio, sino que lo hace a través de privados desde hace décadas mediante concesiones o licitaciones públicas y que “Algo similar ocurre con sus actividades residuales, tales como el mantenimiento en condiciones de la red nacional, muchas de las cuales han sido concesionadas a privados, si bien persisten algunas tareas ejecutadas de manera directa por la propia Dirección”. (el subrayado me pertenece)

Sostiene que el sistema de concesiones “adoleció de importantes falencias de control ya que la Dirección se consolidó al mismo tiempo como contratante y auditora de sí misma, lo que derivó en irregularidades significativas en la gestión de los recursos públicos” y que por ello “resulta indispensable la adopción de medidas tendientes a corregir estas deficiencias a fin de asegurar el mantenimiento de las condiciones de la red vial nacional”

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Sistemas de Contratación**

Al igual que para los puntos a y b, desde el punto de vista técnico ingenieril lo redactado es un relato falaz queriendo imponer una posición tendenciosa con el único objetivo de desprestigiar a la institución vial, muy alejado de la encomienda que le es encargada, “Requerimiento de Evaluación de Eficiencia Funcional de Organismos del Sector Público Nacional”.

Hace mención a que la Dirección Nacional de Vialidad no construye con personal y equipo propio, sino mediante concesiones o licitaciones públicas, es decir que se hacen a través de Licitaciones Públicas de Concesiones o de Licitaciones Públicas de Obras dado que ambos sistemas de gestión, definidos por la Ley de Obras Públicas 13064 del año 1947 y sus modificatorias y la Ley de Concesiones 17.520 del año 1967 y sus modificatorias, se contratan mediante una Licitación Pública Nacional e incluso internacional.

Desde el año 1947 cualquier organismo que realice Obra Pública debe realizar llamados a Licitación Pública Nacional y/o Internacional, lo mismo que para Concesiones desde el año 1967. Nuevamente el informante manipula la información para construir un relato tendencioso contra la DNV.

Manifiesta que el organismo no construye con personal y equipo propio, situación que es así desde la implementación del “Proceso de Reorganización Nacional” instaurado por el gobierno de facto a partir del año 1976, proceso al cual la Dirección Nacional de Vialidad no estuvo al margen, se llevó a cabo un proceso de “disciplinamiento” de la clase trabajadora en general y de los trabajadores estatales en particular, a través de dos vías: ya sea por medio del secuestro y desaparición, o mediante la reducción de los planteles laborales de las distintas empresas y reparticiones públicas.

En efecto, el plantel de personal de la DNV en el año 1975 era de 16.988 agentes y en el año 1981 era de 9.600 agentes y desde el año 2010 a la fecha el plantel se ha mantenido en el orden de los 5.000 agentes, tal se desprende de la Tabla incorporada en el presente informe.

Este “Proceso de Reorganización Nacional” también estuvo caracterizado por el aumento de la participación privada o “terciarización” y transferencia al sector privado de una parte significativa de las actividades que antaño eran efectuadas por personal propio del organismo lo cual es lógico puesto que las necesidades de construcción y mantenimiento no

entienden de política y para el año 1981 a la Dirección Nacional de Vialidad le habían reducido en casi un 50 % su personal. Esta tendencia no mejoro con el advenimiento de la democracia, para fines de la década de los 90, el plantel de la DNV era de 2.600 agentes.

En la citada década del 90, se implementaron por primera vez en el país las concesiones con cobro de peaje en las rutas de mayor tránsito, alrededor de 9.000 km, estas concesiones, al igual que las que la siguieron hasta el presente 2025 siempre fallaron por la misma razón, nunca se le ha permitido a la Dirección Nacional de Vialidad determinar cuáles son las rutas y tramos que por sus características y tránsito son aptos para ser concesiones puras, es decir, concesiones que con lo recaudado con el cobro de peajes sea suficiente para que ambas partes puedan mantener las condiciones contractuales previstas y por quiénes fueron manejados la gestión de concesiones por el Cartera Ministerial de la época.

En aquella época del gobierno de los 90 el responsable de la cartera Ministerial reformista no era ajeno a los entretelones de las privatizaciones, desde 1995 hasta 1998 se desempeñó como economista jefe de YPF en ese entonces la empresa petrolera había sido vendida en parte a Repsol.

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Falencias de Control**

Respecto a que el sistema de concesiones “adoleció de importantes falencias de control ya que la Dirección se consolidó al mismo tiempo como contratante y auditora de sí misma”, es una mentira más del informe que aquí se objeta, en especial soslaya la existencia de un Órgano de Control de Concesiones (OCCOVI) que funcionaba en la órbita de la cartera ministerial pues el concedente era el Poder Ejecutivo Nacional, lo que se asemeja a lo que se intenta en la actualidad con el decreto que es objeto de esta acción.

Se estableció que el OCCOVI fuera dirigido por un Director Ejecutivo y un Subdirector

Ejecutivo, que juntos conformarían la Dirección Ejecutiva. Al igual que en el modelo de OCRABA, el nombramiento de estos funcionarios se establecía como responsabilidad del Poder Ejecutivo Nacional en función de la recomendación del Secretario de Obras Públicas y del Ministro de Infraestructura y Vivienda (Decr. 87/01).

El nuevo organismo ganaba en autarquía y disponía de un mayor presupuesto que el del OCCV, pues contaba con recursos propios, integrados por el 0,5 % sobre la recaudación neta de peaje, 1% sobre el producido por explotación de áreas de servicio y el

redondeo de la tarifa de peaje al público.

Más allá de la denominación que adquiriera el organismo responsable de regular el sector, es evidente que el rol jugado a lo largo de la primera concesión de redes viales ha sido muy limitado. La Secretaría de Obras Públicas siempre ha desarrollado un papel principal al momento de discutir las reglas de juego y condiciones de servicio. Desde su constitución, el organismo regulador se caracterizó por una limitada autoridad para establecer políticas, ordenamientos, ajustes tarifarios, compensaciones indemnizatorias y aplicar multas y sanciones. Además, la continua intervención de la Secretaría de Obras Públicas, cualquiera sea su titular, en la definición de las reglas del sector, desdibujó la misión organizacional de estos. <https://www.aacademica.org/000-024/234.pdf>

**Cuadro 1:** Características de los organismos que cumplieron las funciones de control en distintos períodos históricos

| Característica                         | DNV                                                                        | OCCV                                                                                                     | OCCOVI                                                                                                                                    |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Origen</b>                          | Ley 11.658 (creación DNV)<br>Decr. 823/89*<br>(Reconversión vial)          | Res. DNV 81/92<br>(crea la unidad)<br>Res. DNV 722/93<br>(atribuciones y funciones)                      | Decr. 87/01<br>(crea organismo)<br>Decr. 1915/04<br>(asigna atribuciones para contratación y ejecución de obras)                          |
| <b>Alcance del Control</b>             | Control técnico de las concesiones de rutas nacionales                     | Control técnico, legal y financiero de las concesiones de rutas nacionales                               | Control técnico, legal y financiero de las concesiones de rutas nacionales, redes de acceso a Bs. As. Y Mendoza y Puente Rosario-Victoria |
| <b>Concesiones Reguladas</b>           | 18 corredores viales                                                       | 18 corredores viales                                                                                     | 18 corredores viales**<br>4 autopistas de acceso a Bs. As<br>1 autopista de acceso a Mendoza<br>Puente Rosario-Victoria                   |
| <b>Tipo de administración</b>          | Autárquico                                                                 | Unidad organizativa                                                                                      | Descentralizado                                                                                                                           |
| <b>Dependencia Jerárquica</b>          | Secretaría de Obras Públicas                                               | DNV                                                                                                      | Descentralizado en la órbita de la Secretaría de Obras Públicas                                                                           |
| <b>Autoridades</b>                     | Director Nacional de Vialidad (nombrado por el PEN) y un Consejo Directivo |                                                                                                          | Dirección Ejecutiva (Director Ejecutivo y Subdirector Ejecutivo)                                                                          |
| <b>Nombramiento de las Autoridades</b> | El Director Nacional es nombrado por el PEN                                | La DNV era responsable de definir las autoridades y todo el equipo de trabajo del organismo              | Ambas autoridades son nombrados por el PEN a propuesta de la Secretaría de Obras Públicas                                                 |
| <b>Estabilidad en sus funciones</b>    | No tiene                                                                   | No tiene                                                                                                 | No tiene                                                                                                                                  |
| <b>Controles sobre el organismo</b>    | AGN; SIGEN                                                                 | AGN; SIGEN; el Congreso (principalmente por la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones) | AGN; SIGEN; el Congreso (principalmente por la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones)                                  |
| <b>Financiamiento</b>                  | Presupuesto Nacional                                                       | Presupuesto Nacional, a través de la DNV                                                                 | 0,5 % Recaudación neta de peaje, 1% por explotación de áreas de servicio, redondeo de la tarifa de peaje al público                       |

\* En el proceso de reconversión vial, se interviene la DNV, se organiza la transferencia provincial y la concesión de rutas. A través de ese y otros decretos y resoluciones se otorgan atribuciones de regulación a la DNV (ver Anexo con legislación)

\*\* En la primera etapa del organismo (hasta noviembre de 2003) fue responsable por 18 corredores viales. Posteriormente, a partir de la concesión producida en 2003 el organismo pasó a ser responsable de la regulación de 8 corredores viales (6 concesionados en 2003 más 2 que provenían del proceso anterior)

**Fuente:** Elaboración propia

Debemos señalar que se desconoce u omite en el informe de sustento del decreto objeto de esta acción, la existencia de los múltiples organismos que realizan auditorías sobre instituciones como la Dirección Nacional de Vialidad, entre ellos:

- Sindicatura General de la Nación – SIGEN: organismo que posee una Unidad de Auditoría Interna en la DNV cuyo responsable es designado por la propia Sindicatura quien realiza de manera regular y periódica múltiples auditorías sobre todas las áreas que conforman el organismo.
- Unidad Auditoría Interna: unidad con dependencia funcional de la SIGEN encargada de realizar la auditoría permanente del organismo en todas sus áreas.
- Auditoría General de la Nación: realiza de manera regular y periódica auditorías a la DNV.
- Bancos y organizaciones Internacionales: tales como el BIRF, el BID, la CAF, que desembolsan diferentes préstamos para inversión en la red vial nacional y realizan auditorías regulares de esos préstamos.

El informe desconoce tal como se grafica en el cuadro encriptado la existencia de órganos específicos de Control de Concesiones cuya dependencia y dirección y los resultados de los mismos estuvieron teñidos de la injerencia Ministerial, tal como se explicó más arriba.

Por otro lado, desconoce u omite, la independencia funcional de las diferentes Gerencias Ejecutivas que conforman la estructura superior de la Dirección Nacional de Vialidad, esta Gerencias funcionan de manera independiente entre sí, es decir, quien elabora los pliegos para el llamado a licitación no tiene relación con quien realiza las contrataciones y estos no tienen relación con la Gerencia que efectúa el control de los contratos.

Estos Gerentes Ejecutivos responden al Administrador General, pero suponer, como intenta dar a entender el informante, que esto es un sistema que genera falencias en los controles sería lo mismo que suponer que la dependencia de las diferentes secretarías de Estado de un ministerio genera falencias por depender de un mismo ministro.

Así mismo en el punto c, sostiene que la Dirección Nacional de Vialidad posee “actividades residuales”, catalogando dentro de este “rubro” a las tareas de mantenimiento en condiciones de la red nacional, es decir, el mantenimiento de la red nacional es una

actividad residual para el encargado de elaborar este informe.

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Actividades Residuales**

Evidentemente el informante desconoce, u omite, que el mantenimiento de la red vial nacional es una de las principales tareas asignadas al organismo desde su creación por Ley 11658 de 1932 y su Estatuto Orgánico aprobado por Decreto Ley N° 505 del 16 de enero de 1958 que establece en su “Art. 2°- La Dirección Nacional de Vialidad tendrá a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias” claramente esta NO ES UNA ACTIVIDAD RESIDUAL.

Luego de efectuar su erróneo, sesgado y falso análisis tridimensional, el informante concluye que “Por lo tanto, la disolución de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD tiene el objetivo de completar un proceso que, en los hechos, ya se ha venido desarrollando, tanto en lo que respecta a la transferencia de competencias a las provincias, como en lo relativo a la concesión de las actividades al sector privado.

Y expresa -el informe- que esa reconfiguración estructural propone consolidar un modelo de gestión más eficiente y acorde a las realidades actuales, a partir de la implementación de un sistema de supervisión y auditoría independiente que garantice niveles de transparencia y control que la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD no ha logrado asegurar de forma sostenida.

Obviamente, la conclusión a la que arriba es tan falsa e infundada como lo es su informe, el cual debería haber sido un análisis integral a los efectos de realizar una “Evaluación de Eficiencia Funcional de Organismos del Sector Público Nacional.”

Si bien hasta aquí el informante habría dado ya su errónea conclusión, continúa haciendo alarde, jactándose mediante una serie de observaciones, lógicamente tan falsas e infundadas como todo lo que ha venido desarrollando, continuando con su relato indica “Por su parte, en lo que respecta a la dotación de personal de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, de los 4.053 agentes de los distritos, el 67% cumple funciones administrativas, técnicas o jerárquicas, y solo el 33% realiza tareas operativas en territorio, lo que evidencia un sobredimensionamiento administrativo y técnico respecto del

componente operativo.”

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Personal Operativo**

Afirmar que solo el 33 % de los agentes de los 24 Distritos de la Dirección Nacional de Vialidad realiza tareas operativas en territorio es quizá la mayor de las falsedades que se pueden observar en este “informe”, para demostrarlo y sin ahondar en los detalles y fundamentos que se encuentran debidamente explicados en el ANEXO III de esta presentación del cual surge que que el plantel actual de la Dirección Nacional de Vialidad **es Insuficiente**, haremos una rápida cuenta del personal que compone un Distrito Tipo de la Dirección Nacional de Vialidad.

La Dirección Nacional de Vialidad posee 24 Distritos, 100 Campamentos, 100 Puestos de Control de Pesos y Dimensiones y atiende de manera directa los principales pasos internacionales terrestres del País. Tal como dice el informante, posee 4.053 agentes distribuidos en todas las provincias lo que lleva a un promedio de 170 agentes por Distrito.

Las principales tareas que se realizan y el personal CON PRESENCIA TERRITORIAL necesario para ello, a diferencia de las solo 12 que encontró el informante, son:

- Tareas de Relevamiento: Permiten conocer cual es el estado de la red vial a fin de planificar las intervenciones que requiera, las principales son:
- Inventario Vial: Consiste en el relevamiento anual de la totalidad de los elementos componentes de la vía tales como el tipo de calzada, las obras de arte existentes, el señalamiento, iluminación, defensas, intersecciones, cruces FFCC, y todo otro tipo de evento que se encuentre dentro de la zona de camino a lo largo de toda la red vial nacional, detallando para cada uno sus características geométricas, dimensiones, materiales, etc. Para esta tarea se requieren 2 agentes por Distrito.
- Evaluación Visual de Pavimentos: Consiste en el relevamiento del estado en que se encuentra la calzada y banquetas, obteniendo de manera regular los datos de fisuración, ahuellamiento, desprendimiento, baches, hundimientos y todo otro daño o desperfecto visible sobre calzada o banquetas. Esta tarea se desarrolla anualmente recorriendo la totalidad

de las rutas efectuando paradas cada 1 km para recabar los datos del estado de la calzada y banquetas mediante mediciones. Para esta tarea se requieren 3 agentes por Distrito.

- Relevamiento del estado estructural de la red mediante el uso de equipos: Esta función, permite mediante el empleo de equipamiento específico, como son los equipos para medición de deflexiones, conocer el estado estructural de la red vial. Esta tarea se lleva a cabo con la utilización de actualmente 10 equipos ubicados estratégicamente en distintos puntos del país. Para esta tarea se requieren 4 agentes por equipo
- Relevamiento de condiciones superficiales de calzada mediante el uso de equipos: incluyen las mediciones efectuadas por equipos que permiten conocer el perfil longitudinal de la calzada, su perfil transversal, su rugosidad, su fricción, retroreflectividad del señalamiento horizontal y vertical, etc. Estas actividades son complementarias a la evaluación visual permitiendo y en conjunto permiten conocer acabadamente el estado actual de la red y cómo evoluciona su deterioro. Para esta actividad se requieren 4 agentes por equipo.
- Censo de Tránsito: Esta tarea consiste en determinar la cantidad y tipo de vehículos que transitan por nuestra red y conocer también cuáles son los recorridos que los mismos realizan. Para el desarrollo de esta tarea, se cuenta con contadores electrónicos de tránsito, campañas de clasificación de vehículos y la realización de censos para conocer el origen y el destino de los mismos. Para esta tarea se requieren 2 agentes por Distrito
- Relevamiento visual del estado de las obras de arte mayores (Sigma Puentes): Al igual que para la calzada de rodamiento, nuestras obras de arte mayores (puentes) requieren un relevamiento anual a fin de determinar el estado en que se encuentran y la evolución de su eventual deterioro. Para esta tarea se requieren 2 agentes por Distrito
- Registro de Accidentología Vial (SIAT): actividad fundamental para poder conocer aquellos sectores de la red vial que, por sus características,

cambio de uso, cambio climático, razones exógenas, nivel de deterioro, falta de capacidad, diseño desactualizado, etc. pueden haberse transformado en zonas de alta peligrosidad, denominados puntos negros debido a la recurrencia de accidentes que son identificados mediante el relevamiento regular realizado por el personal de Vialidad. Para esta tarea se requieren 2 agentes por Distrito

- **Proyectar:** Conocido el tipo de intervención a realizar, su momento y ubicación, es necesaria la realización del respectivo Proyecto Ejecutivo, el cual permite la realización del llamado a licitación de las citadas intervenciones, conocidas habitualmente como “obras o concesiones” Para esta actividad es necesario contar con 8 agentes por Distrito.
- **Gestión Ambiental:** La totalidad de las obras a construir o concesiones de obra tienen que cumplir con lo estipulado en el manual MEGA de la Dirección Nacional de Vialidad, para asegurar su cumplimiento y atender las distintas requisitorias que la temática ambiental demanda. Para esta actividad es necesario contar con 2 agentes por Distrito
- **Seguridad e Higiene:** Al igual que para el caso de la gestión ambiental, la capacitación y el control en la aplicación de las normas de seguridad e higiene vigentes hacen necesario contar con al menos 2 agentes por Distrito
- **Construir – Supervisión de obras:** las obras proyectadas conforme la planificación surgida de los datos relevados y de acuerdo con las exigencias técnicas requeridas en los pliegos, incluidas las ambientales y de seguridad e higiene, se efectúan generalmente mediante la contratación de empresas privadas “obras o concesiones” que son supervisadas por personal altamente capacitado. Estas supervisiones, encargadas de verificar que la contratista se ajusta a todo lo estipulado en los pliegos, verificando la calidad de lo ejecutado mediante la realización de diferentes ensayos de laboratorio, verificando mediante equipamiento específico que se cumplan las condiciones geométricas de las diferentes tareas que se realizan, que las tareas se ajustan a las técnicas

constructivas correctas. Cumplidos los estándares de calidad requeridos contractualmente, se debe efectuar la medición y cómputo de lo ejecutado para elaborar la documentación que integra la certificación de obra y toda la documentación adjunta que respalda dicho certificado. Para esta actividad es necesario contar con 3 agentes por obra lo que implica una media de 35 agentes por Distrito.

- Mantener – Mantenimiento por Administración: finalizadas las obras, o en aquellos tramos donde no es necesaria aun una intervención mayor, es obligatorio realizar el mantenimiento de la red, este se lleva adelante con algo mas de “12 actividades residuales” y para ello es necesario contar con 60 agentes por Distrito. Las tareas a realizar son:

1. Bacheos de Calzada y Banquina Pavimentada
2. Sellado de Juntas y Fisuras en Calzadas de Hormigón
3. Sellado de Fisuras en Pavimentos y Banquinas Asfálticas
4. Reparación de Baches en Calzadas y Banquinas de Ripio
5. Limpieza de la Zona del Camino
6. Limpieza y Perfilado de Cunetas y desagües longitudinales en general
7. Limpieza de Alcantarillas, sus Accesos y Desagües
8. Conservación de Obras de Arte Menores (Alcantarillas)
9. Perfilado y compactación de Calzadas de Ripio y consolidadas
10. Perfilado de Banquinas de Ripio
11. Perfilado de Banquinas y Taludes
12. Mantenimiento y Limpieza de Barandas metálicas y defensas camineras
13. Retiro, Reparación y Recolocación de Barandas metálicas
14. Colocación de Barandas Metálicas y Defensas Camineras
15. Mantenimiento, Reparación y Colocación de Colchonetas y Gaviones para Protección de márgenes, encausamiento, estribos y apoyos en Puentes y Estabilización en Zonas de Derrumbes
16. Conservación de Puentes de Hormigón y Metálicos
17. Corte de Pasto y Malezas incluido Corte Manual

18. Limpieza, Poda y Mantenimiento General de Bosquecillos y Zonas de Detención y Descanso

19. Mantenimiento de Sistemas de Iluminación
20. Remoción, Reposición y Reparación de Señales Verticales
21. Limpieza de Señales Verticales
22. Mantenimiento del señalamiento horizontal
23. Pegado de tachas reflectivas
24. Colocación de Mojones
25. Mantenimiento edilicio

Existen tramos de la red vial que, por su ubicación, necesitan, además de las actividades desarrolladas en el párrafo anterior, intervenciones adicionales, como ser la red en zona cordillerana que sufre en invierno las consecuencias de las nevadas y en el verano las consecuencias de las lluvias y el deshielo, en estos sectores es necesario sumar tareas de:

Mantenimiento Invernal (Tratamiento de Nieve y Hielo)

Detección y Monitoreo:

- Implementar sistemas de monitoreo para prever condiciones climáticas adversas.

Tratamiento de Superficies:

- Aplicación de sal y otros agentes deshielantes para prevenir la formación de hielo.
- Uso de arena o gránulos para mejorar el agarre en superficies heladas

Remoción de Nieve:

- Limpieza de caminos mediante el uso de máquinas quitanieves.
- Movilización de nieve acumulada hacia áreas designadas.

Señalización:

- Colocación de señales de advertencia sobre condiciones invernales.
- Mantenimiento de la visibilidad de las señales existentes

Mantenimiento de Equipos:

- Asegurar que los vehículos y equipos de mantenimiento estén en condiciones óptimas.

- Capacitación del personal en el uso de herramientas y equipos.

#### Educación y Concientización:

- Campañas informativas sobre seguridad vial durante diferentes condiciones climáticas adversas.

#### Mantenimiento Estival (Deshielo, Lluvias, Aludes, Derrumbes)

##### Control de Aguas Pluviales:

- Mantenimiento y limpieza de desagües y alcantarillas para evitar inundaciones.
- Instalación de sistemas de drenaje adecuados en zonas propensas a lluvias intensas.

##### Prevención de Aludes y Derrumbes:

- Evaluación y estabilización de laderas mediante técnicas de ingeniería civil.
- Monitoreo constante de áreas de riesgo y señalización de advertencia.

##### Inspección y Reparación de Infraestructura:

- Revisar puentes, caminos y estructuras para detectar daños causados por lluvias o deslizamientos.
- Reparación de pavimentos agrietados o dañados.

##### Control de Vegetación:

- Desmalezado y control de vegetación en caminos para evitar obstrucciones.
- Reforestación en áreas vulnerables a la erosión.

#### Educación y Concientización:

- Campañas informativas sobre seguridad vial durante diferentes condiciones climáticas adversas.

- **Control de Pesos y Dimensiones:** Las carreteras son diseñadas estructuralmente para resistir el tráfico y cargas que por ella transitan, las cargas poseen un valor máximo permitido que es el utilizado para los

cálculos estructurales del pavimento para asegurar una evolución en su deterioro compatible con el tiempo esperado para que la inversión realizada provea a los usuarios condiciones de transitabilidad confortables y seguras. El Control de Pesos y Dimensiones es una tarea primordial que debe ser llevada a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad. Esta actividad **NO ES UNA ACTIVIDAD RECAUDATORIA**; es una actividad que preserva el patrimonio e inversión realizada. Su **NO** realización es simplemente permitir que la ruina estructural de las rutas se acelere exponencialmente, haciendo que las inversiones realizadas resulten en una dilapidación de recursos, ya que un sistema vial deteriorado no solo compromete la seguridad de los usuarios, sino que también incrementa los costos de mantenimiento, afectando negativamente el desarrollo económico y social del país. Para esta actividad que debe ser realizada las 24 hs del día los 365 días del año se necesitan 60 agentes por Distrito, lamentablemente, por decisión política, en la actualidad solo se encuentran operativos el 50 % de estos puestos de control y no operan las 24 hs por falta de personal dado que el personal disponible es de 20 agentes por Distrito.

Lo hasta aquí detallado son las principales tareas que requieren presencia territorial y para su realización un Distrito promedio cuenta con 140 agentes operativos sobre un total de 170 agentes en total lo que indica que el 82 % de los agentes de la Dirección Nacional de Vialidad son operativos y en muchos casos realizan más de una tarea en campo debido a la falta de personal.

El 18 % restante, de suma importancia para el funcionamiento del Distrito, realiza las actividades transversales a las operativas, estas son:

- ADMINISTRACION Y FINANZAS
- RECURSOS HUMANOS
- JURIDICOS
- INFORMATICA

Claramente el error, ignorancia, malicia, omisión o falseamiento de datos del

informante lo lleva a suponer que la Dirección Nacional de Vialidad solo realiza tareas operativas en campo cuando mantiene, desconociendo u omitiendo voluntariamente el resto de las actividades que solo pueden ser realizadas en la ruta y no desde una oficina y por si su error fuera poco, desconoce 13 de las al menos 25 actividades que se realizan en el mantenimiento por administración y obviamente desconoce, u omite maliciosamente, que es el mantenimiento invernal y el mantenimiento estival. Con estos “errores”, es fácil entender, aunque de ninguna manera justificar, que crea que solo el 33% del personal de un distrito es operativo y realiza “actividades residuales”.

En otro de los puntos de lo que ya hemos demostrado como el relato del informante, este manifiesta que “se registra un cargo cada 3,25 agentes entre gerencias, subgerencias, divisiones y seccionales, y una relación de 0,76 unidades automotoras livianas y 0,65 equipos principales por agente operativo. Es decir, hay más de un equipo cada dos operarios, lo cual denota una desproporción entre los recursos materiales disponibles y la capacidad operativa para su utilización, afectando la eficiencia en la gestión y asignación de dichos activos.”

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Composición Estructural Relación personal jerárquico y Estructura Superior**

A esta altura del desarrollo del relato realizado por un informante que ignora u omite de manera maliciosa, surge la afirmación que existe un cargo cada 3,25 agentes entre gerencias, y que, al igual que la totalidad de los datos dibujados en su relato, carecen de sustento técnico que lo avale. La Actual estructura de la Dirección Nacional de Vialidad posee, como todas las estructuras organizativas, diferentes niveles.

Tal como se puede observar en el IF-2025-50221577-APN-DNDO#MDYTE, el cual posee como adjunto un archivo pdf identificado como “Informe Tecnico – Tabla Detalle Organismos Desconcentrados y Descentralizados Vigentes.pdf”, que hemos rebatido cuando analizamos este supuesto “informe técnico”, la Dirección Nacional de Vialidad, informa que posee 40 Cargos de primer nivel jerárquico, sobre la cual no cabe la afirmación de “estructura excesivamente onerosa para el PODER EJECUTIVO NACIONAL “ que se hace en los considerandos del Decreto dado que esta estructura es la necesaria para su operación conforme lo determino la Decisión Administrativa N° 1112/2017 y está conformada por el Administrador General, el Subadministrador, los Jefes de Distrito (uno por cada Provincia),

el Auditor Interno, las Gerencias Ejecutivas y las Gerencias Regionales. Debajo de esta estructura superior, se encuentra la apertura inferior del organismo acorde a las múltiples actividades que desarrolla y que ya hemos desarrollado a lo largo de nuestro informe pero que entendemos puede resultarle desmedida al informante que considere que la Dirección nacional de Vialidad solo realiza 12 “Actividades Residuales”.

### **Falacia y/o manipulación de los Datos – Equipos**

En relación al “análisis” del equipamiento que posee la DNV, una vez más incurre en un “error” aunque a estas alturas es claro que más que un error es una clara falsedad en el manejo de la información que a continuación explicaremos:

El informante sostiene que la DNV tiene más de un equipo y un automotor liviano por agente operativo, calculo que posee múltiples errores o, como es habitual, manipula para sostener la decisión ya tomada de disolver Vialidad.

Como adelantamos en la introducción al análisis de este IF-2025-72925664-APN-ST#MEC, el informante indica que la Dirección Nacional de Vialidad cuenta con 4.948 equipos, dato que también es inexacto puesto que si habla de la totalidad de equipos tal como se encuentran registrados en el “Sistema Informático de Mantenimiento y Control de Equipos” SIMCE, el número total asciende a 5.198 equipos, pero lo que también desconoce u omite quien elabora este “informe”, es a que denomina la DNV equipos y por consiguiente, al momento de desarrollar el presente punto incurre en un “error”.

El primero de los errores es decretar que Vialidad solo posee 1.300 agentes operativos, ya hemos demostrado que posee 3.300, el segundo error es desconocer que son equipos para la Dirección Nacional de Vialidad.

La Dirección Nacional de Vialidad, al igual que lo ha hecho para el control y seguimiento del resto de sus actividades, ha desarrolla un sistema informático para el control y mantenimiento de sus equipos, denominado SIMCE. En este Sistema Informático se encuentran la totalidad de los equipos que posee la DNV, su denominación, rubro, patente, legajo, tipo de equipo, estado, ubicación, etc.

Dentro de este sistema, los equipos, tal como surge de la planilla de cálculo presentada como ANEXO IV, denominada “Equipos DNV Julio 2025.xlsx”, se encuentran divididos en 10 Rubros definidos como:

- EQUIPOS DE DEMARCACION VIAL: Es el equipamiento manual

utilizado para la realización de demarcación horizontal en las rutas y aptos para la realización de tareas menores de tales como reparaciones puntuales sobre el señalamiento existente o la ejecución de nuevos señalamientos en distancias acotadas.

- EQUIPOS AUXILIARES: como su nombre lo indica, son herramientas de uso general que, si bien requieren mantenimiento y control, razón por la cual se encuentran en el SIMCE, en general son complementarias al resto de los equipos o tareas que con ellos se desarrollan, en este rubro se encuentran grupos electrógenos, torres de iluminación, hidrolavadoras, motocompresores, amortiguadores de impacto, etc.

- EQUIPOS DE RELEVAMIENTO: Son los equipos utilizados para efectuar las actividades explicadas en el ANEXO III denominadas “Relevamiento del estado estructural de la red mediante el uso de equipos” y “Relevamiento de condiciones superficiales de calzada mediante el uso de equipos”, está compuesta por Deflectógrafo Lacroix, Deflectógrafo de Impacto, Rugosímetro, Perfilómetros, Equipo Multifuncion, Griptester, etc.

- EQUIPOS VIALES PRINCIPALES: Como su nombre lo indica es las máquinas y equipos pesado autopropulsados tales como: Motoniveladoras, Palas Cargadoras, Tractores, Retorexcavadoras, Topadoras, Gruas, Minicargadoras, Barrenieves, Fresadoras, Fresadoras de Nieve,

- EQUIPOS VIALES SECUNDARIOS: Es el equipo que complementa al principal, en su mayoría no son autopropulsados con lo cual requieren de un equipo principal o unidad automotora para su uso, entre ellos se encuentran: casillas rodantes, rastras de disco, desmalezadoras, acoplados, hormigoneras, etc.

- HERRAMIENTA MENORES: Equipo menor que requiere mantenimiento como ser: motoguadañas y motosierras.

- NO DEFINIDO

- UNIDADES AUTOMOTORAS LIVIANAS: En este rubro se encuentran: Camionetas, vehículos sedan, Utilitarios, Furgones, etc.

- UNIDADES AUTOMOTORAS PESADAS: En este rubro se centralizan principalmente los camiones que pueden ser: volcadores, regadores, taller mecánico, taller de mantenimiento, taller de señalamiento, con equipamiento para el mantenimiento invernal, etc.

- UNIDADES AUXILIARES: Equipos que necesitan de una unidad tractora para funcionar tales como: carretones, tráiler, semirremolques, acoplados, equipo de señalamiento preventivo, tanques, etc.

El total de equipos que a Julio de 2025 se encuentra registrado en el sistema, ANEXO IV, es de 5.198 unidades distribuidas en los Rubros detallados según el siguiente cuadro:

| <b>RUBRO</b>                  | <b>CANTIDAD</b> | <b>FUNCIONANDO</b> | <b>NO<br/>FUNCIONANDO</b> |
|-------------------------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| EQUIPOS DE DEMARCACION VIAL   | 5               | 5                  | 0                         |
| EQUIPOS AUXILIARES            | 101             | 87                 | 14                        |
| EQUIPOS DE RELEVAMIENTO       | 31              | 28                 | 3                         |
| EQUIPOS VIALES PRINCIPALES    | 857             | 660                | 197                       |
| EQUIPOS VIALES SECUNDARIOS    | 1703            | 1315               | 388                       |
| HERRAMIENTA MENORES           | 40              | 32                 | 8                         |
| NO DEFINIDO                   | 4               | 2                  | 2                         |
| UNIDADES AUTOMOTORAS LIVIANAS | 1332            | 1066               | 266                       |
| UNIDADES AUTOMOTORAS PESADAS  | 709             | 561                | 148                       |
| UNIDADES AUXILIARES           | 416             | 374                | 42                        |
| <b>TOTALES</b>                | <b>5198</b>     | <b>4130</b>        | <b>1068</b>               |

Del cuadro resumen extraído del ANEXO IV, podemos observar que a Julio de 2025 la Dirección Nacional de Vialidad posee 4.130 equipos en funcionamiento.

Para entender mejor a que nos referimos daremos un ejemplo. Para la Dirección nacional de Vialidad, conforme lo tiene registrado en su sistema de equipos SIMCE, un grupo electrógeno, un motocompresor, un martillo neumático, una aserradora y un trailer de señalamiento son equipos, un operario para realizar la demolición de una losa de

pavimento necesita de todos esos equipos para llevar adelante la demolición, en este caso, el informante concluiría Vialidad posee 5 equipos por agente.

En conclusión, el informante manipulo los datos para lograr un informe que sostenga un anhelo político que trasunta una decisión tomada y enviaron a realizar la tarea a persona o personas que no estaba calificada a ese fin. Cualquiera sea la causa, el informe es absolutamente falso.

Por último, y luego de realizar el relato falso e infundado, el informante realiza conclusiones grandilocuentes puesto que sus supuestos hallazgos y recomendaciones permitirán “alinear la estructura organizativa estatal de manera de contar con una proporción inversa entre administrativos y operarios, sin desatender el nivel actual de mantenimiento, a fin de alcanzar un ahorro anual estimado de flujo de fondos del orden de USD 87,9 millones”.

Para demostrar la falsedad de este nuevo dato millonario, y ponerlo a escala para su mejor interpretación, es suficiente mencionar que en el año 2024 la Dirección nacional de Vialidad pagó en concepto de ejecución de obras USD 106 Millones, es decir que, según el informante, con su propuesta de cierre y desmembramiento de la Dirección Nacional de Vialidad podrá ahorrar casi el equivalente a un año de ejecución de obras.

De lo expresado resulta que el acto administrativo general se encuentra viciado por no fundarse en los hechos y antecedentes ciertos, verdaderos, sino en un sumatoria de datos sesgados y falsos.

## **VI- PROCEDENCIA DE LA ACCIÓN DE AMPARO**

La acción de amparo interpuesta por la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional contra el Decreto 461/2025 del Poder Ejecutivo Nacional reúne todos los requisitos de procedencia establecidos en el artículo 43 de la Constitución Nacional, configurándose como la vía idónea para la protección de los derechos constitucionales afectados.

En primer término, el decreto impugnado constituye un acto de autoridad pública emanado del máximo órgano ejecutivo del Estado, que dispone la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado creado por la Ley 11.658 y regulado por el Decreto-Ley 505/58 ratificado por Ley 14.467, así como por las Leyes 16.920 y 17.072 que establecen su forma de gobierno.

Este acto administrativo afecta de manera directa e inmediata derechos fundamentales de los trabajadores representados por la actora, entre los que se destacan los consagrados en el artículo 14 bis de la Constitución Nacional referidos a la protección integral del trabajo y los derechos laborales en general; el artículo 16 que garantiza la igualdad ante la ley; y el artículo 17 que protege la propiedad, incluyendo el derecho a los salarios y las remuneraciones adquiridas.

Asimismo, el decreto vulnera normas de jerarquía constitucional como el Convenio 87 de la Organización Internacional del Trabajo sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicación, y el Pacto de San José de Costa Rica que consagra las garantías judiciales y la protección judicial efectiva.

La arbitrariedad del acto impugnado resulta manifiesta al pretender disolver mediante un simple decreto un organismo creado por ley, desconociendo el principio de legalidad que rige la organización administrativa del Estado y excediendo las facultades delegadas por la Ley 27.742, lo que configura un claro desvío de poder.

La procedencia del amparo se ve reforzada por la ausencia de otro medio judicial más idóneo para la protección de los derechos afectados, ya que la vía ordinaria resultaría ineficaz e inoportuna frente a la urgencia que plantea la disolución del organismo y la afectación inmediata de los derechos laborales de más de 5.000 agentes.

La simplicidad de la cuestión jurídica planteada -centrada en el control de constitucionalidad y legalidad del acto administrativo- y la necesidad de obtener una solución rápida y efectiva que evite daños irreparables, justifican plenamente la elección de esta vía excepcional.

El decreto impugnado adolece de vicios de inconstitucionalidad e ilegalidad que tornan imperiosa la intervención de este Tribunal, destacándose: la violación del principio de legalidad al pretender modificar mediante decreto una estructura organizativa establecida por ley; la afectación al federalismo al alterar unilateralmente la composición del Consejo Vial Federal sin participación de las provincias; y la vulneración de derechos laborales adquiridos por los trabajadores en virtud de convenios colectivos vigentes.

Esta situación de manifiesta ilegitimidad del acto administrativo impugnado, sumada a la ausencia de otra vía judicial efectiva y a la urgencia en la protección de los derechos constitucionales afectados, configuran los presupuestos necesarios para la

procedencia de la acción de amparo en los términos del artículo 43 de la Constitución Nacional y la jurisprudencia consolidada de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

## **VII- SOLICITUD DE MEDIDA CAUTELAR**

En virtud de los gravísimos perjuicios que acarrea la aplicación inmediata del Decreto 461/2025, solicito a Vuestra Señoría se sirva disponer con carácter urgente una medida cautelar innovativa que ordene la suspensión de sus efectos hasta la resolución definitiva del presente proceso.

Esta petición se funda en la concurrencia de los requisitos legales exigidos para la procedencia de medidas de esta naturaleza, a saber:

En primer lugar, existe **verosimilitud del derecho invocado (fumus boni iuris)**, evidenciada por: a) la manifiesta ilegalidad del decreto que excede las facultades delegadas por la Ley 27.742, pretendiendo disolver mediante acto administrativo un organismo creado por ley (Ley 11.658), lo que requiere necesariamente intervención legislativa; b) la jurisprudencia consolidada de la Corte Suprema que protege la estabilidad de organismos públicos (Fallos 327:3756, 329:2318) y el principio de legalidad en la organización administrativa del Estado.

En segundo término, se configura el **peligro en la demora (periculum in mora)** por los gravísimos daños que se están produciendo: a) daño institucional de magnitud, al afectarse el mantenimiento de los 40.000 km de la red vial nacional y obras estratégicas como puentes y túneles de importancia crítica para la conectividad del país; b) daño laboral inmediato a los 5.100 agentes que ven amenazada su estabilidad y derechos adquiridos; c) afectación del carácter alimentario de las remuneraciones, con consecuencias irreparables para los trabajadores y sus familias que dependen de estos ingresos para su subsistencia.

La **irreparabilidad del daño** resulta evidente considerando que: a) la disolución generaría un vacío institucional de imposible o muy difícil reversión, con consecuencias catastróficas para la infraestructura vial del país; b) el eventual restablecimiento posterior del organismo no repararía los daños ya causados a la red vial ni a la situación laboral de los trabajadores afectados.

En cuanto a la **caución**, atento la notoria verosimilitud del derecho invocado y

la naturaleza de los intereses en juego, ofrecemos caución juratoria para responder por los eventuales perjuicios que la medida pudiera ocasionar, sin perjuicio del mejor criterio de V.S. sobre este particular.

El fundamento jurídico de esta medida cautelar innovativa (que no se limita a mantener la situación existente sino que busca restablecer el statu quo anterior) se encuentra en la jurisprudencia que ha admitido este tipo de medidas excepcionales cuando: a) existe riesgo de daño irreparable (CNAT, Sala X, "Sindicato de Luz y Fuerza", 21/03/2002); b) se afectan derechos de naturaleza alimentaria (CSJN, "ATE c/ EN", 18/06/2013); c) el estado de hecho requiere modificación para garantizar la efectividad del proceso (Claudio M. Kiper, "Medidas Cautelares", p. 413).

En conclusión, la procedencia de la medida cautelar solicitada se fundamenta en la necesidad imperiosa de proteger derechos constitucionales, prevenir daños irreparables a la infraestructura nacional y a los trabajadores, y preservar el principio de legalidad que debe regir la organización administrativa del Estado, valores todos ellos que justifican ampliamente la intervención urgente de V.S. para suspender los efectos del decreto impugnado hasta la resolución definitiva de este proceso.

### **VIII- RESERVA DEL CASO FEDERAL**

En el supuesto de que la decisión que recaiga en autos no respete las prescripciones de la Constitución Nacional o resulte arbitraria, en perjuicio de los derechos e intereses colectivos tutelados por la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, reservo expresamente la facultad de interponer el recurso extraordinario federal previsto en el artículo 14 de la Ley 48, conforme a los requisitos establecidos por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Esta reserva se funda en la eventualidad de que la resolución judicial: 1) **Viole normas constitucionales**: En particular, los derechos y garantías reconocidos en los artículos 1º, 14, 14 bis, 16, 17, 18, 19, 28, 31, 43, 75 incisos 22 y 23, y 99 inciso 2º de la Constitución Nacional, así como en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos con jerarquía constitucional (artículo 75, inciso 22, CN), especialmente el Convenio 87 de la OIT sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicación, y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. 2) **Adolezca de arbitrariedad**: Si la

resolución judicial careciere de fundamentación suficiente, incurriere en una interpretación irrazonable de las normas aplicables, o no evaluare adecuadamente las pruebas aportadas en autos, configurando una decisión manifiestamente injusta o caprichosa. 3) **Afecte derechos federales:** Cuando la decisión implique una incorrecta aplicación del derecho federal, una interpretación contraria a la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, o un tratamiento discordante con fallos plenarios y/o precedentes vinculantes sobre materias análogas, en particular respecto de: a) La interpretación de las facultades delegadas por la Ley 27.742; b) El alcance del principio de legalidad en la organización administrativa; c) La protección de los derechos de los trabajadores en el ámbito público; d) La tutela efectiva de los derechos sindicales y de asociación.

Esta reserva se formula sin perjuicio de ejercer cualquier otro recurso o acción que corresponda en derecho para la defensa de los intereses de los trabajadores representados y la preservación del sistema vial nacional, y con expresa remisión a los argumentos desarrollados en los capítulos precedentes de este escrito, que se tienen por reproducidos a todos sus efectos.

### **IX- AUTORIZACIONES**

Autorizamos a compulsar el expediente a los Dras. Dolores Manuela RAMIREZ y/o Selva Andrea TAMAY, en forma indistinta, a quienes también se las autoriza a extraer fotocopias, a la presentación y desglose de escritos, en especial contestaciones de demandas y peritajes como igualmente el diligenciamiento de cédulas (Ley 22.172), oficios, testimonios, mandamientos y demás documentos que fueren menester.

### **X- DERECHO**

La presente acción de amparo encuentra su fundamento jurídico en un sólido entramado normativo que comprende disposiciones constitucionales, tratados internacionales, leyes específicas y precedentes jurisprudenciales que en su conjunto configuran un sistema de protección integral de los derechos vulnerados.

En primer término, cabe destacar que el artículo 14 bis de nuestra Carta Magna consagra de manera expresa los derechos laborales en su doble dimensión -individual y

colectiva-, garantizando particularmente en el ámbito público el principio de estabilidad empleatoria y la protección integral del trabajador, valores que resultan gravemente afectados por el acto impugnado. A ello debe sumarse el artículo 18 de la Constitución Nacional que asegura la inviolabilidad de la defensa en juicio y el debido proceso, así como el artículo 75 inciso 22 que otorga jerarquía constitucional a los instrumentos internacionales de derechos humanos invocados.

El sistema de protección se ve reforzado por los tratados internacionales con jerarquía constitucional, entre los que destacan la Declaración Universal de Derechos Humanos que en sus artículos 22, 23 y 25 reconoce el derecho al trabajo, a condiciones equitativas de labor y a un nivel de vida adecuado; y el Pacto de San José de Costa Rica que en sus artículos 8, 16 y 26 garantiza las garantías judiciales, la libertad de asociación y los derechos económicos, sociales y culturales. Particular relevancia adquieren los Convenios de la OIT nros. 87 sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicación, 98 sobre el derecho de sindicación y negociación colectiva, y 111 sobre discriminación en el empleo y la ocupación, todos ellos incorporados a nuestro ordenamiento jurídico con rango constitucional.

En el plano legal específico, la Ley 23.551 que regula el ejercicio de la libertad sindical y la protección de la actividad gremial; y la Ley 23.592 (art. 1º) que prohíbe todo acto discriminatorio en el ámbito laboral. A estas normas debe agregarse el régimen administrativo establecido en la Ley 19.549 de Procedimientos Administrativos que regula los requisitos de validez de los actos de la administración, y la Ley 24.156 de Administración Financiera que establece el régimen jurídico de los organismos descentralizados.

Esta sólida base normativa configura un sistema de protección que ha sido vulnerado por el Decreto 461/2025 tanto en su aspecto formal -por exceder las facultades delegadas por la Ley 27.742- como sustancial -por afectar derechos fundamentales de los trabajadores y el funcionamiento del servicio público esencial a cargo del organismo-, justificando plenamente la procedencia de la acción de amparo interpuesta.

Asimismo, fundo el derecho de mi parte en la vigencia de la Ley 11.658, 14.467 que ratificó el Decreto Ley 505/1958; la Ley 16.920; la Ley 17.072; los Convenios Colectivos de Trabajo citados en la presente; la Ley 19.549 con las sustituciones realizadas

por la Ley 27.742; la Ley 25.122; 23.966, doctrina y jurisprudencia aplicable.

### **XI- PRUEBA**

A fin de acreditar lo hasta aquí manifestado, se ofrece la siguiente prueba:

#### **1) DOCUMENTAL**

##### **ANEXO I**

a) Copia del Estatuto de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional.

b) Copia del Acta de Asunción de Autoridades de la Comisión Directiva y demás Autoridades de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, presentada por ante la Dirección Nacional de Asociaciones del Trabajo de la Secretaria de Trabajo, Empleo y Seguridad Social del Ministerio de Capital Humano.

##### **ANEXO II**

c) Copia del DECTO-2025-461-APN-PTE de fecha 7 de julio de 2025.

d) Copia de la actuación administrativa en la que recayó el Decreto 2025-461-APN-PTE el te EX-2025-71927372- -APN-CGDYD#MDYT.

##### **ANEXO III**

e) Continuación historia de la Dirección Nacional de Vialidad (Creación-Organización-Funciones)

##### **ANEXO IV**

f) Listado de Equipos julio 2025 de la Dirección Nacional de Vialidad

**2- DOCUMENTAL EN PODER DE LA DEMANDADA ESTADO NACIONAL:** De conformidad con lo previsto por el art. 388 CPCC, solicito que se intime a la demandada a que presente el siguiente documental: **a)** Copia del DECTO-2025-461-APN-PTE de fecha 7 de julio de 2025. **b)** Copia de la actuación administrativa en la que recayó el Decreto 2025-461-APN-PTE el te EX-2025-71927372- -APN-CGDYD#MDYT. **c)** Copia de la Resolución 300/2025 (RESOL-2025-300-APN-DNV#MEC de fecha 6 de marzo de 2025) emitida por la Dirección Nacional de Vialidad; **d)** Copia de la Providencia PV-2024-129872268-APN-DNV#MEC de fecha 27/11/2024 en el marco del EX-2024-129872255- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad; **e)** Copia del Dictamen de Jurídico N° IF-2025-23414703-APN-AJ#DNV de fecha 6 de marzo de 2025 en el marco del EX-

2025-23293924- -APN-DNV#MEC; **f)** Copia de la CD enviada por la Dirección Nacional de Vialidad donde intima al Secretario General de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional a iniciar los trámites jubilatorios; **g)** Copia de todas las actuaciones relacionadas con el expediente EX-2024-129872255- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad; **h)** Copia de todas la actuaciones relacionadas con el expediente EX-2025-23293924- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad. **i)** Respecto a la evolución del personal y ejecución presupuestaria, se solicita el detalle completo de la dotación de personal desde 2010 hasta 2024, especificando la composición por tipo de contratación (planta permanente, transitoria y contratados), distribución geográfica por distritos y campamentos, y clasificación funcional (operativos, técnicos y administrativos). Asimismo, debe acompañarse la dotación mínima requerida por Jefatura de Gabinete para 2024 y un informe comparativo de ejecución presupuestaria 2007-2024 mostrando créditos presupuestarios asignados, créditos efectivamente devengados y porcentaje de ejecución anual. **j)** En relación a la estructura organizativa, se exige copia autenticada de la Decisión Administrativa 1112/2017 que establece la estructura actual, el organigrama oficial vigente con todos los niveles jerárquicos, los manuales de funciones por puesto de trabajo y la relación de cargos vacantes al momento de la emisión del decreto. **j)** Sobre las modalidades de contratación, debe proveerse un informe histórico sobre sistemas de ejecución de obras (por administración directa vs. licitación/concesión), la fundamentación técnica de los criterios de contratación adoptados, el texto completo de la normativa aplicable (Ley 13.064, 17.520 y modificatorias) y la nómina actualizada de concesiones vigentes con sus pliegos técnicos. **k)** En cuanto a los sistemas de control institucional, se requiere información sobre las actuaciones de control realizadas por la Sindicatura General de la Nación (SIGEN), la Unidad de Auditoría Interna (UAI), la Auditoría General de la Nación (AGN) y el ex-Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), así como documentación sobre los sistemas informáticos de gestión utilizados. **l)** Finalmente, respecto al inventario de equipos, se solicita un informe completo del Sistema Informático de Mantenimiento y Control de Equipos (SIMCE) que contenga la clasificación por tipo (viales principales, secundarios, vehiculares), estado operativo de cada unidad (activo/inactivo con especificación de motivos), distribución territorial, antigüedad y horas de servicio acumuladas, junto con los manuales técnicos que establecen los parámetros para

determinar dotaciones óptimas. A cuyo fin solicito que se la intime a su presentación, en el plazo que V.S. determine y bajo apercibimiento de ley.

**3) INFORMATIVA:**

**A) AL JUZGADO NACIONAL EN LO CRIMINAL Y CORRECCIONAL N° 15:** A fin de que se sirva informar el estado de la denuncia interpuesta por el Secretario General Jorge Maturano, en representación de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional, con fecha 9 de abril de 2025, registrada bajo el expediente N° CCC 18.094/25 –que tramita ante este Juzgado–, con intervención de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional N° 45. Se solicita acompañe copia certificada de las actuaciones labradas en la causa.

**B) A LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD** a los efectos de remitir e informar:

- a)** Copia de la Resolución 300/2025 (RESOL-2025-300-APN-DNV#MEC de fecha 6 de marzo de 2025) emitida por la Dirección Nacional de Vialidad;
- b)** Copia de la Providencia PV-2024-129872268-APN-DNV#MEC de fecha 27/11/2024 en el marco del EX-2024-129872255- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad;
- c)** Copia del Dictamen de Jurídico N° IF-2025-23414703-APN-AJ#DNV de fecha 6 de marzo de 2025 en el marco del EX-2025-23293924- -APN-DNV#MEC;
- d)** Copia de la CD enviada por la Dirección Nacional de Vialidad donde intima al Secretario General de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional a iniciar los trámites jubilatorios;
- e)** Copia de todas las actuaciones relacionadas con el expediente EX-2024-129872255- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad;
- f)** Copia de todas las actuaciones relacionadas con el expediente EX-2025-23293924- -APN-DNV#MEC de la Dirección Nacional de Vialidad.
- g)** Respecto a la evolución del personal y ejecución presupuestaria, se solicita el detalle completo de la dotación de personal desde 2010 hasta 2024, especificando la composición por tipo de contratación (planta permanente, transitoria y contratados), distribución geográfica por distritos y campamentos, y clasificación funcional (operativos, técnicos y administrativos). Asimismo, debe acompañarse la dotación mínima requerida por Jefatura de Gabinete para 2024 y un informe comparativo de ejecución presupuestaria 2007-2024 mostrando créditos presupuestarios asignados, créditos efectivamente devengados y porcentaje de ejecución anual.
- h)** En relación a la estructura organizativa, se exige copia autenticada de la Decisión Administrativa 1112/2017 que establece la estructura actual, el

organigrama oficial vigente con todos los niveles jerárquicos, los manuales de funciones por puesto de trabajo y la relación de cargos vacantes al momento de la emisión del decreto. **i)** Sobre las modalidades de contratación, debe proveerse un informe histórico sobre sistemas de ejecución de obras (por administración directa vs. licitación/concesión), la fundamentación técnica de los criterios de contratación adoptados, el texto completo de la normativa aplicable (Ley 13.064, 17.520 y modificatorias) y la nómina actualizada de concesiones vigentes con sus pliegos técnicos. **j)** En cuanto a los sistemas de control institucional, se requiere información sobre las actuaciones de control realizadas por la Sindicatura General de la Nación (SIGEN), la Unidad de Auditoría Interna (UAI), la Auditoría General de la Nación (AGN) y el ex-Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), así como documentación sobre los sistemas informáticos de gestión utilizados. **k)** Finalmente, respecto al inventario de equipos, se solicita un informe completo del Sistema Informático de Mantenimiento y Control de Equipos (SIMCE) que contenga la clasificación por tipo (viales principales, secundarios, vehiculares), estado operativo de cada unidad (activo/inactivo con especificación de motivos), distribución territorial, antigüedad y horas de servicio acumuladas, junto con los manuales técnicos que establecen los parámetros para determinar dotaciones óptimas.

**C) SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN (SIGEN)** a fin de que remita en forma completa toda la documentación e información relativa a sus funciones de control y auditoría sobre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), debiendo especificar: en primer lugar, el marco normativo que regula sus competencias de fiscalización sobre dicho organismo, incluyendo leyes, decretos y resoluciones que establecen el alcance y modalidades de control; en segundo término, deberá proporcionar el listado completo de todas las auditorías realizadas a la DNV en el período 2014-2025, acompañando copias certificadas de los respectivos informes finales que contengan los objetivos, metodología empleada, hallazgos relevantes, recomendaciones formuladas y estado de implementación de las mismas.

**D) UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA (UAI)** a fin de que remita en forma completa toda la documentación e información relativa a sus funciones de control y auditoría sobre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), debiendo especificar: en primer lugar, el marco normativo que regula sus competencias de fiscalización sobre dicho organismo, incluyendo leyes, decretos y resoluciones que establecen el alcance y modalidades de control; en

segundo término, deberá proporcionar el listado completo de todas las auditorías realizadas a la DNV en el período 2014-2025, acompañando copias certificadas de los respectivos informes finales que contengan los objetivos, metodología empleada, hallazgos relevantes, recomendaciones formuladas y estado de implementación de las mismas.

**E) LA AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN (AGN)** a fin de que remita en forma completa toda la documentación e información relativa a sus funciones de control y auditoría sobre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), debiendo especificar: en primer lugar, el marco normativo que regula sus competencias de fiscalización sobre dicho organismo, incluyendo leyes, decretos y resoluciones que establecen el alcance y modalidades de control; en segundo término, deberá proporcionar el listado completo de todas las auditorías realizadas a la DNV en el período 2014-2025, acompañando copias certificadas de los respectivos informes finales que contengan los objetivos, metodología empleada, hallazgos relevantes, recomendaciones formuladas y estado de implementación de las mismas.

**F) EX-ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI)** a fin de que remita en forma completa toda la documentación e información relativa a sus funciones de control y auditoría sobre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), debiendo especificar: en primer lugar, el marco normativo que regula sus competencias de fiscalización sobre dicho organismo, incluyendo leyes, decretos y resoluciones que establecen el alcance y modalidades de control; en segundo término, deberá proporcionar el listado completo de todas las auditorías realizadas a la DNV en el período 2014-2025, acompañando copias certificadas de los respectivos informes finales que contengan los objetivos, metodología empleada, hallazgos relevantes, recomendaciones formuladas y estado de implementación de las mismas.

**G) PROCURADURÍA DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS (PIA)** a fin de que remita en forma completa toda la documentación e información relativa a sus funciones de control y auditoría sobre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), debiendo especificar: en primer lugar, el marco normativo que regula sus competencias de fiscalización sobre dicho organismo, incluyendo leyes, decretos y resoluciones que establecen el alcance y modalidades de control; en segundo término, deberá proporcionar el listado completo de todas las auditorías realizadas a la DNV en el período 2014-2025, acompañando copias certificadas de los respectivos informes finales que contengan los objetivos, metodología

empleada, hallazgos relevantes, recomendaciones formuladas y estado de implementación de las mismas.

**H) SECRETARIA DE TRABAJO DE LA NACIÓN -DIRECCIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DEL TRABAJO-** en caso de desconocimiento de los Estatutos de la Asociación Gremial de Profesionales y Personal Superior de Vialidad Nacional o de la copia del Acta de Asunción de Autoridades de la Comisión Directiva y demás autoridades de dicha asociación, librese oficio a dicha Dirección a fin de que informe bajo declaración jurada si las copias adjuntas al expediente son auténticas y se corresponden con los documentos obrantes en sus registros oficiales. Asimismo, deberá certificar la vigencia Entidad Gremial de **Primer Grado** registrada bajo el número 2264, Legajo 7757, remitiendo copia certificada de los Estatutos Sociales actualizados y el acta de constitución de autoridades vigente.

## **XII- PETITORIO**

Por todo lo expuesto, a V.S. solicito que:

- 1º) Se me tenga por presentado, parte en el carácter invocado, y constituido el domicilio legal y el domicilio electrónico denunciado;
- 2º) Se agregue la documental acompañada;
- 3º) Se tenga por ofrecida la prueba;
- 4º) Se resuelva inaudita parte la medida cautelar solicitada;
- 5º) Se corra traslado de la demanda por el término y bajo apercibimiento de ley;
- 6º) Se tenga presente la reserva del caso federal;
- 7º) Oportunamente, se haga lugar a la presente acción de amparo, declarando la inconstitucionalidad y nulidad del Decreto N° 461/2025 de fecha 7 de julio de 2025, con costas a cargo de la demandada.

*Proveer de conformidad*

**SERA JUSTICIA**

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.