(S-1357/2026)

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

El Senado de la Nación

RESUELVE

Citar al señor Jefe de Gabinete de Ministros, CPN Diego César Santilli, en los términos del artículo 71 de la Constitución Nacional y el artículo 214 del Reglamento de la Cámara de Senadores de la Nación a fin de brindar un informe pormenorizado sobre el desvío de los recursos del Sistema Vial Integrado para inversiones financieras y la subejecución del Fondo Fiduciario de Infraestructura Vial, con el consiguiente abandono y deterioro de las rutas nacionales.

Se resuelve asimismo, y en los mismos términos, citar al Ministro de Economía, Lic. Luis Andrés Caputo.

Ana I. Marks. –Daniel P. Bensusan. - Juliana Di Tulio Candida C. López. Martin I. Soria Carlos A. Linares. - Mariano Recalde. - Jorge M. Capitanich. - Adán H. Bahl. – María C. Giménez Navarro. - Alicia M. A. Kirchner. – María T. M. González

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

En 2001, Argentina estaba en el final de su “largo ciclo neoliberal” (1976 y 2001)[1]. A principios de ese año, el gobierno de Fernando De la Rúa

[1] Pucciarelli, A. (2011). *Los años de Menem: la construcción del orden neoliberal.* Buenos Aires: siglo XXI.

solicitó al Congreso una delegación de facultades legislativas. Ello se concretó en marzo de ese año, cuando este Poder Legislativo aprobó la Ley N° 25.414. Esta norma autorizó al Poder Ejecutivo a: “la fusión o centralización de entes autárquicos, reparticiones descentralizadas o desconcentradas o la descentralización de organismos de la administración central, pudiendo otorgarles autarquía”, “desregular y mejorar el funcionamiento y la transparencia del mercado de capitales y de seguros, garantizando el debido control del sector”, “modificar la Ley de Ministerios, según lo estime conveniente”, “crear exenciones, eliminar exenciones excepto aquellas que beneficien los consumos que integran la canasta familiar o las economías regionales, Sociedades Cooperativas, Mutuales, Asociaciones y Obras Sociales Sindicales”, “crear tasas o recursos no tributarios con afectación específica para el desarrollo de proyectos de infraestructura, los que serán definidos con criterio federal y distribución equitativa en todo el territorio nacional”, entre otras (art. 1°).

En uso de esas facultades delegadas, el gobierno dictó el Decreto 976/2001, de fecha 31 de julio de 2001. Este decreto creó el Fideicomiso de Infraestructura del Transporte para financiar obras viales y de infraestructura ferroviaria. En concreto, estableció “en todo el territorio de la Nación, con afectación específica al desarrollo de los proyectos de infraestructura y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes en los términos del artículo 1°, apartado II, inciso c) de la Ley N° 25.414 y de manera que incida en una sola de las etapas de su circulación, una tasa sobre la transferencia a título oneroso o gratuito, o importación, de gasoil o cualquier otro combustible líquido que lo sustituya en el futuro, cuyo valor será de $ 0,05 por litro, denominada Tasa sobre el Gasoil” (art. 3°). Además, se dispuso “la intangibilidad de los bienes que integren el FIDEICOMISO” (art. 11).

Esta norma resuelve con claridad que toda la “recaudación correspondiente a la Tasa sobre el Gasoil deberá ser depositada en una cuenta creada por la Administración Federal de Ingresos Públicos” (actual ARCA) en el Banco Nación, “cuyo único beneficiario será el fideicomiso” (art. 12). ¿Y quiénes son los beneficiarios de este fideicomiso? Los concesionarios viales, los contratistas, concesionarios y/o encargados de proyecto de obras y servicios de infraestructura ferroviaria y las empresas concesionarias de los Corredores de la Red Vial Nacional (art. 14). Es decir, que los fondos recaudados por la tasa al gasoil deben ser destinados a mantener y mejorar el “Sistema Vial Integrado” (SisVial).

En diciembre de 2023, cuando asume el presidente Javier Milei, anunció su intención de llevar adelante su agenda para “destruir al Estado desde adentro”. Para ello envió al Congreso un proyecto de ley -conocido como Ley Bases- para solicitar la delegación de facultades legislativas y concentrar poder para implementar las reformas del “Consenso de Washington”.

La Ley Bases fue finalmente sancionada el 27 de junio de 2024, bajo el N° 27.742. Esta norma declaró “la emergencia pública en materia administrativa, económica, financiera y energética por el plazo de un año” (art. 1). Delegó al Poder Ejecutivo facultades para reformar el Estado, eliminar organismos, entes públicos, fondos fiduciarios y fondos de financiamiento y privatizar empresas.

Entre junio de 2024 y julio de 2025, el Poder Ejecutivo dictó 157 decretos de carácter legislativo, de los cuales 61 se dictaron en función de la delegación de la Ley Bases. Esta medida produjo una concentración de

poder, que permitió “una avanzada sin control sobre las instituciones públicas”[2].

Nuestra Constitución ha adoptado el sistema clásico, consistente en el reparto de órganos y funciones dentro de una tríada: poder legislativo, poder ejecutivo y poder judicial. Esto responde a la idea de establecer una estructura de contención en pos de asegurar y garantizar a los gobernados sus derechos y evitar la concentración de poder que siempre culmina en autoritarismo, tiranía u omnipotencia.

Cualquier ejercicio de funciones por un órgano más allá de la competencia atribuida, destruye nuestra forma de gobierno, que impone la supremacía constitucional, no siendo lícito dicho ejercicio.

Y, fue tal la concentración que el gobierno decidió tomar un nuevo endeudamiento con el Fondo Monetario Internacional y aprobarlo por decreto, sin autorización previa del Poder Legislativo. Entre otras medidas, y so pretexto del uso de las facultades delegadas, el gobierno aprobó el Decreto 461/2025, que dispuso una profunda reestructuración y disolución de organismos del sector vial y de transporte en el ámbito del Ministerio de Economía. Así, dispuso la supresión de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

[2] Centro de Economía Política Argentina. (2025). *Impactos del primer año de vigencia de la Ley Bases.* Buenos Aires: Centro de Economía Política Argentina. https://mcusercontent.com/e9c6f62a4dc825f6a9dab4e88/files/81c88aa3-6292-bbdf-b49b-06f34530ed53/2025.07.06_Impactos_del_primer_a_ntilde_o_de_vigencia_de_la_Ley_Bases_Julio_2025_CEPA.pdf

Desde este Honorable Congreso, ambas cámaras resolvimos el rechazo a este Decreto 461/2025 (Resolución 94/2025 de la Cámara de Diputados y Resolución 55/2025 del Honorable Senado)[3].

A pesar del límite que pusimos a la política de desinversión y abandono de la infraestructura vial, el gobierno de La Libertad Avanza y el PRO decidieron no ejecutar los recursos del Fideicomiso de Infraestructura del Transporte, creado por el Decreto 976/2001. Durante el año 2024, este fondo recaudó $360.238 millones, pero sólo se ejecutó el 11,3%: $40.668 millones. En 2025, se recaudaron $692.514 millones y se ejecutaron $270.592 millones: un 39%. Durante los primeros meses de 2026 (enero a mayo), se recaudaron $450.500 millones y la ejecución fue de 18,5% ($83.144 millones)[4].

¿Para qué se usaron estos recursos públicos si no se usaron para las rutas nacionales? Es imprescindible tener presente que estos recursos tienen afectación específica y no se pueden usar para ningún otro destino más que para el mantenimiento y mejora de infraestructura. Sin embargo, el gobierno decidió usarlo para realizar inversiones financieras.

Una investigación periodística lo precisa con claridad: $1.503.252 millones recaudados en dos años y medio. $394.406 millones ejecutados en obras. $1 billón que fue a "inversiones financieras"[5].

El propio vocero presidencial, Adrían Ravier, confirmó el presente 10 de agosto que: "Sin duda, una parte de esos impuestos va a Vialidad y la

[3] https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verVinculos.do?modo=2&id=414868

[4] https://www.lanacion.com.ar/politica/el-gobierno-recaudo-15-billon-para-rutas-y-obras-viales-ejecuto-apenas-una-cuarta-parte-y-coloco-mas-nid09082026/

[5] https://x.com/halconada/status/2086842726687842566

otra parte la dispone el Ministerio de Economía como parte de lograr el equilibrio fiscal de una situación muy compleja que heredamos".[6]

Mientras tanto, la Federación de Personal de Vialidad Nacional alerta que entre el 65% y 70% de las rutas nacionales se encuentran en regular o mal estado, debido a la subejecución presupuestaria y la paralización de obras[7].

Esta situación de gravedad requiere de explicaciones serias y precisas. El procedimiento que establece la Constitución nacional es claro. El Jefe de Gabinete de Ministros debe concurrir al Congreso “al menos una vez por mes, alternativamente a cada una de sus Cámaras, para informar de la marcha del gobierno […]” (art. 101). Sin embargo, el último informe del Jefe de Gabinete al Senado fue el 26 de junio de 2025[8]. A pesar de su obligación constitucional, el Sr. Jefe de Gabinete no concurrió a esta casa durante los meses de agosto y octubre de 2025 y marzo, mayo y julio de 2026.

Es imprescindible que citemos de forma urgente al señor jefe de Gabinete de Ministros, CPN Diego César Santilli, a que concurra a este Honorable Senado de la Nación, para informar sobre el desvío de los recursos del Sistema Vial Integrado para inversiones financieras y la subejecución del Fondo Fiduciario de Infraestructura Vial, con el consiguiente abandono y deterioro de las rutas nacionales. En este sentido la Constitución autoriza a cada una de las Cámaras a “hacer venir a su sala a los ministros del Poder Ejecutivo para recibir las explicaciones e informes que estime convenientes” (art. 71).

[6] https://www.clarin.com/politica/vocero-presidencial-admitio-desvio-fondos-mantener-superavit-desato-denuncias-criticas-gobierno_0_uabNwj5E5B.html
[7] https://www.ambito.com/ambito-nacional/advierten-que-casi-el-70-las-rutas-nacionales-se-encuentran-estado-regular-o-malo-n6237944
[8] https://www.senado.gob.ar/prensa/22913/noticias

En igual sentido, y por los mismos fundamentos señalados precedentemente, corresponde asimismo citar al Ministro de Economía, Lic. Luis Andrés Caputo.

Por ello, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de resolución.

Ana I. Marks. -

VERSION PRELIMINAR SUSCEPTIBLE DE CORRECCION UNA VEZ CONFRONTADO CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL