

PROMUEVE DENUNCIA PENAL POR LA POSIBLE COMISIÓN DE LOS DELITOS DE MALVERSACIÓN DE CAUDALES PÚBLICOS (ART. 260 CP), DEFRAUDACIÓN EN PERJUICIO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (ART. 174 INC. 5 CP), INCUMPLIMIENTO DE LOS DEBERES DE FUNCIONARIO PÚBLICO (ART. 248 CP), FALSEDAD IDEOLÓGICA (ART. 293 CP) Y DEMÁS DELITOS QUE SURJAN DE LA INVESTIGACIÓN.

SEÑOR JUEZ

JORGE SEGUNDO MATURANO en carácter de SECRETARIO GENERAL de la ASOCIACION GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL, con domicilio en calle Chacabuco 194 piso 2° "A" de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el patrocinio del 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: tamayyasociados@gmail.com Cel.: 11 6603 1701), me presento y V.S. decimos:

I- OBJETO

La Asociación, por intermedio de su Comisión Directiva, me ha instruido para promover la presente denuncia penal ante V.S., a fin de poner en conocimiento hechos que podrían resultar constitutivos de delitos vinculados con la presunta malversación de caudales públicos, incumplimiento de los deberes de funcionario público y demás figuras penales que pudieran surgir de la investigación.

Los hechos denunciados se relacionan con el presunto desvío y/o retención de fondos públicos con afectación específica destinados al financiamiento de la infraestructura vial nacional, la eventual subejecución de partidas presupuestarias legalmente asignadas a la Dirección Nacional de Vialidad y la consecuente afectación del funcionamiento operativo, técnico y patrimonial del organismo.

Tales circunstancias habrían ocurrido en presunta contradicción con las disposiciones de la Constitución Nacional, la Ley 24.156 y su Decreto Reglamentario 1344/2007, las Leyes 24.629, 25.152, 25.917 y 23.966, los Decretos 802/2001 y 976/2001, y el Decreto Ley 505/58 ratificado por Ley 14.467, entre otras normas aplicables.

OBLIGACIÓN DE DENUNCIAR: Sin perjuicio de la calificación legal definitiva que pudiera corresponder, la reglamentación del artículo 130 de la Ley 24.156

mesa = 11 + 40327153

Incrimcorrfe7. sec14@pjn.gov.ar

(Decreto 1344/2007) establece que: *"Si se hubiere cometido un delito de acción pública deberá formularse la denuncia dispuesta por el artículo 177 del Código Procesal Penal"*.

Por su parte, el artículo 177 del Código Procesal Penal de la Nación dispone: *"Tendrán obligación de denunciar los delitos perseguibles de oficio: 1º) Los funcionarios o empleados públicos que los conozcan en el ejercicio de sus funciones"*.

En virtud de ello, la presente denuncia se dirige contra los funcionarios y autoridades que resulten responsables en el ámbito del Ministerio de Economía, la Secretaría de Transporte y la Dirección Nacional de Vialidad, por la posible comisión de los delitos de malversación de caudales públicos (art. 260 CP), fraude en perjuicio de la administración pública (art. 174 inc. 5 CP), incumplimiento de los deberes de funcionario público (art. 248 CP) y demás figuras que surjan de la investigación, en razón de las presuntas maniobras de desvío o retención de fondos con afectación específica, subejecución presupuestaria y eventual afectación patrimonial y funcional del organismo.

II- HECHOS GENERALES QUE SUSTENTAN LA DENUNCIA

1) Que articulamos e impulsamos la presente denuncia penal en la instancia Criminal y Correccional por la configuración de hechos gravísimos que importan la malversación de fondos y desbaratamiento de derechos que:

- i.- que han colocado a la infraestructura de la red troncal nacional en estado ruinoso;
- ii.- a las personas/usuarios que circulan;
- iii.- El achicamiento intencional de la planta de personal técnico, administrativo y profesionales que sin recursos quedaron en situación de imposibilidad de cumplir con las funciones en la entidad responsable la Dirección Nacional de Vialidad;
- iv.- La exorbitante deuda acumulada en dicho organismo con un grave incumplimiento agravado desde el año 2023;
- v.- La generación de incumplimientos en el financiamiento de los contratos vigentes incluso los financiados internacionalmente.

Las maniobras denunciadas habrían consistido en:

- 1.- La Malversación por Desvío de Fondos Presupuestarios, de Afectación Específicos y de financiamiento Externo.

2.- La Maniobra: El ministro Caputo ha retenido y desviado estos fondos con origen presupuestario, del fideicomiso vial (impuesto al combustible y tasa vial), financiamiento externo perdido por ausencia de ejecución, con destino hacia el Tesoro Nacional desconociendo la aplicación de los mismos pero con indicios graves y concordantes que su uso no ha sido previsto en el presupuesto general de la Nación, privando a la Dirección Nacional de Vialidad, y a los Organismos Viales Provinciales, Concesiones, Contratistas de Obra Pública de los recursos legales para operar generando una deuda equivalente al noventa por ciento del presupuesto aprobado sin cancelar.
<https://infonews.com/caputo-fondos-rutas-impuesto-combustibles-denuncia-retencion-argentina.html>

3.- El Ministro Sturzenegger ha falseado los informes de gestión de la Dirección Nacional de Vialidad para sostener el desmembramiento institucional que ha venido ejecutando desde el año 2024, diezmando a la repartición de personal técnico altamente capacitado transformando en inútil un organismo con casi 100 años de vida para así poder justificar su plan de achicamiento desmedido en servicio de los privados.

4.- La Complicidad Interna: El Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad Ing. Marcelo Jorge Campoy y los Gerentes Ejecutivos Víctor Francisco Farre, Ema Lia Albrieu Cipollina y Fernando Daniel Novoa, han omitido deliberadamente los reclamos de la opinión pública, reclamos administrativos, judiciales para exigir el cumplimiento de los recursos necesarios para el cumplimiento de sus deberes, permitiendo que la red ingresara en situación de colapso y que el endeudamiento cooptara casi la totalidad de las previsiones y la falta de insumos operativos lleven al organismo a una "quiebra técnica" inducida.

5.- El Abandono de la Red Vial (Delito de Peligro y Perjuicio Patrimonial)

La falta de planes de inversión de corto y mediano plazo, la disminución y/o suspensión de los trabajos de conservación preventiva y la disminución y/o paralización de las obras por parte de las Gerencias Ejecutivas, con la anuencia de los 24 Jefes de Distrito, constituye un incumplimiento de deberes que genera un daño patrimonial irreversible.

- Degradación de Activos: La falta de sellado y bacheo transforma un gasto de mantenimiento de \$1 en una necesidad de reconstrucción de \$10 en el corto plazo. Este

diferencial representa la pérdida patrimonial neta sufrida por el Estado Nacional debido a la desidia de los denunciados.

Al respecto nos remitimos al extenso informe elaborado por la Cámara Argentina de la Construcción que da cuenta de este deterioro y el costo que implicara su recuperación. https://www.camarco.org.ar/construcciones-news/el-estado-de-la-red-vial-argentina-valoracion-desafios-y-estrategias-de-recuperacion/?utm_source=chatgpt.com

6.- El Hostigamiento Laboral como "Medio" para evitar el Vaciamiento institucional producto de la malversación de los fondos para la gestión de la red vial y el desbaratamiento de los derechos enumerados con anterioridad.

Para evitar que los técnicos y profesionales de carrera denuncien la malversación y el abandono de rutas, la Gerencia de RR.HH. a cargo de Diego Riveira ha instaurado un régimen de terror laboral:

- Abuso de Autoridad, Incumplimiento de Deberes y Falsedad Ideológica en el Cese de servicios de personal profesional agrupado en la Asociación (denuncia penal CFP 986/2026; DENUNCIADO: CAMPOY, MARCELO JORGE Y OTROS s/INCUMPLIM. DE AUTOR.Y VIOL.DEB. FUNC. PUBL. (ART.249) y ABUSO DE AUTORIDAD Y VIOL. DEB. FUNC. PUBL. (ART.248) DENUNCIANTE: ASOCIACION GREMIAL DE PROFESIONALES - MATURANO, JORGE SEGUNDO, JUZGADO CRIMINAL Y CORRECCIONAL FEDERAL 2 - SECRETARIA Nº 3" del que resultan los fraguados informes de "incompatibilidad" o "mal desempeño" para purgar a referentes técnicos y gremiales. El caso del Ing. Jorge Maturano que suscribe la presente denuncia es un ejemplo emblemático: se dictó su cese mediante la Resolución RESOL-304/2026 antes de que pudiera siquiera ser objeto de imputación y ejercicio de defensa en la indagatoria que se produjo con posterioridad, basándose en expedientes paralelos viciados de nulidad.

- Protocolo de Sanciones Directas Ilegal: La Resolución 707/2024 instauro un régimen disciplinario que evade el Reglamento de Investigaciones Administrativas, utilizado para perseguir a delegados como al Secretario General Adjunto e Interior de la Asociación que represento, Ingeniero José Raúl Rizzo, por el solo hecho de ejercer la tutela sindical y denunciar el vaciamiento.

- Ataque a la Estabilidad Gremial: El desconocimiento de fueros mediante notas internas (NO-2024-129883394) busca dejar al personal en estado de indefensión ante

las intimaciones a jubilar a representantes gremiales con posterioridad a la renovación de autoridades y los traslados compulsivos.

Todos y cada uno de esos hechos configurados por el desvío de fondos y desbaratamiento de derechos (contracara de esas obligaciones/deberes incumplidos) que sin perjuicio de otros tipos penales se encuentran tipificados en el delito de malversación de fondos y desbaratamiento de derechos.

Tal como se señaló por un lado el desvío ilegal de fondos establecido por las normas que obligan al uso para el cual se ha dispuesto y el desbaratamiento de derechos que implica la destrucción, inutilización o frustración de derechos derivados de la distracción dolosa esos recursos.

¿Cómo se relacionan? La malversación (cometida por funcionarios públicos) implica aplicar fondos a fines distintos a los previstos y de esta aplicación indebida de fondos resulta que se desbarate (frustre o inutilice) derecho o garantía legalmente impuestas.

Lo expresado es que ambos tipos penales implican mal uso de dinero y no son sinónimos, la Malversación (Caudales Públicos): Es un delito especial de funcionarios o autoridades públicas que manejan fondos estatales en el que no requiere engaño, sino que el dinero sea usado para un propósito diferente al planeado pero se agrava por la defraudación por desbaratamiento (Art. 173, inc. 11 del Código Penal en Argentina) pues los funcionarios que se detallan como responsables, por acción y omisión, convirtieron los derechos en ilusorio o litigioso colocando al Estado Nacional en una situación de perjuicio incommensurable (puntos i, ii, iii, iv, v).

En resumen, el "desbaratamiento" en un escenario de malversación cuando el desvío de fondos no solo es un uso indebido, sino que anula derecho que implican obligaciones en cabeza de Estado Nacional es de una gravedad institucional suprema.

2) RELACIÓN DE LOS HECHOS

A. Malversación de Fondos con Asignación Específica (Ley 23.966):

Se denuncia el desvío sistemático de los recursos provenientes del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos (ICL). Según la Ley 23.966, el 28,5% de lo recaudado debe alimentar el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte para la Red Vial Federal. Sin embargo, durante los ejercicios 2024 y 2025, el Ministerio de Economía habría retenido y

desviado aproximadamente 0.4 billones de pesos destinados a la red de caminos -Vialidades- para invertirlos en instrumentos financieros y jugosas comisiones (letras y bonos) con el fin de financiar el Tesoro, privando a las rutas de su mantenimiento esencial.

A lo que se suma la no ejecución de las partidas presupuestarias aprobadas por el Congreso Nacional y utilizar los fondos de financiamiento externo malversando su destino.

B. Fraude mediante Falsedad Ideológica en Informes Técnicos:

Un antecedente resulta de los fraguados informes para justificar el dictado del Decreto 461/2025 (disolución de la Dirección Nacional de Vialidad y su posterior continuidad de facto tras la derogación), se utilizaron informes como el IF-2025-13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE que contienen datos deliberadamente distorsionados. Se documentó que el Poder Ejecutivo contabilizó accesorios menores (como martillos neumáticos) como "maquinaria pesada" independiente para inflar artificialmente el ratio de "equipos por agente" y declarar una falsa ineficiencia operativa.

C. Daño Patrimonial por Desinversión Estratégica:

La falta de transferencia de fondos no es un mero ahorro, sino una estafa contable. Según estándares técnicos de ingeniería vial, por cada dólar no invertido a tiempo en mantenimiento preventivo, el Estado deberá gastar entre 4 y 10 dólares en reconstrucción total cuando el pavimento colapse. Esta descapitalización deliberada constituye un perjuicio multimillonario al activo físico más importante de la Nación.

D. Hostigamiento y Coacción al Personal Técnico:

Como parte de la maniobra de vaciamiento, el área de Recursos Humanos de la DNV habría iniciado una campaña de hostigamiento contra los técnicos experimentados (ingenieros y operarios de campo, que representan el 82% de la planta) para forzar su alejamiento y silenciar las críticas técnicas a la entrega de corredores viales a empresas privadas bajo condiciones desfavorables para el Estado.

3) IMPUTADOS

1. Luis CAPUTO (Ministro de Economía)
2. Nicolás POSSE y Manuel ADORNI, Jefe de Gabinete de Ministros.

3. Federico STURZENEGGER (Ministro de Desregulación y Transformación del Estado).
4. Marcelo Jorge CAMPOY (Administrador General de la DNV).
5. Víctor Francisco FARRE (Gerente Ejecutivo de Obras).
6. Ema Lia ALBRIEU CIPOLLINA (Gerente Ejecutiva de Planeamiento y Concesiones).
7. Fernando Daniel NOVOA (Gerente Ejecutivo de Conservación y Mantenimiento).
8. Diego Tomás RIVEIRA (Gerente Ejecutivo de Recursos Humanos).
9. Los 24 Jefes de Distrito de la Dirección Nacional de Vialidad.

Referencias: Noailles, Luis (14/4/1987). CNFed. Crim. y Correc., sala I. Debe haber identidad entre quien administra y quien produzca el cambio de destino.

Granillo Ocampo, Raúl y otros s/ malversación de caudales públicos (29/5/2009). JNFed. Crim. y Corr., sala 2°. Dicta auto de procesamiento por peculado a un ex Presidente de la Nación.

III- FUENTES DE FINANCIAMIENTO DESVIADAS

El financiamiento de los distintos sistemas de gestión de la infraestructura vial federal, integrada por la red troncal nacional y la red secundaria o Provincial se debería efectuar mediante la aplicación de distintas fuentes tanto presupuestarias como por la aplicación de afectación específica y fuentes de financiamiento externo, lo que se desconoce es el destino de esos fondos.

A continuación, se describirá la matriz normativa con afectación específica derivada del impuesto a los combustibles y la tasa vial que, como se dijo es aparte del financiamiento en la gestión por intermedio de las previsiones presupuestarias del organismo Dirección Nacional de Vialidad y el financiamiento externo mediante la ejecución de préstamos internacionales.

1.- IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES Y TASA VIAL (NACION y PROVINCIAS)

La recaudación del impuesto y de la tasa vial integran el fideicomiso de afectación específica y que han sido desviados sin cumplir el objetivo para el que fueron creados y ninguna de las autoridades y funcionarios intervinientes, sea por acción u omisión

han efectuado ninguna actividad administrativa poniendo en evidencia esos incumplimientos a pesar de la catastrófica situación del sistema federal de caminos, y configura una inmensa, por los montos involucrados, MALVERSACION y con esa una DESBARATAMIENTO de los derechos enunciados al principio de este escrito.

V.S. y FISCALIA: A continuación con la angustia de cada integrante de la ASOCIACIÓN GREMIAL DE PROFESIONALES Y PERSONAL SUPERIOR DE VIALIDAD NACIONAL y como ciudadanos de esta gran Nación, observamos como a crisis institucional que importa haber desviado los fondos expresamente previstos para a atención de la gestión del sistema federal de caminos genera indicios consistentes que los fondos hayan ido a destinos que no han podido ser previstos presupuestariamente por ser aplicados a objetos no previstos por la ley en detrimento de todos los habitantes de la Nación.

La ley 23.966 en su versión actualizada prescribe la creación del impuesto a los combustibles cuyo destino, entre otros fue justamente el sistema federal de caminos, dice la norma:

CAPITULO I

(Nota Infoleg: Ver en el presente Capítulo, por art. 55 de la Ley N° 27.701 B.O. 1/12/2022.)

(Por art. 145 de la Ley N° 27.430 B.O. 29/12/2017 se establece que los impuestos establecidos en los Capítulos I y II del Título III de la ley 23.966, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, regirán hasta el 31 de diciembre de 2035. Vigencia: el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial y surtirán efecto de conformidad con lo previsto en cada uno de los Títulos que la componen. Ver art. 148 de la Ley de referencia)

(Nota Infoleg: art. 59 de la Ley N° 27.591 B.O. 14/12/2020 se exime del impuesto sobre los combustibles líquidos y del impuesto al dióxido de carbono, previstos en los capítulos I y II del título III de la ley 23.966 texto ordenado 1998 y sus modificaciones, a las importaciones de gasoil y diesel oil y su venta en el mercado interno, realizadas durante el año 2021, a los fines de compensar los picos de demanda de tales combustibles, que no pudieran ser satisfechos por la producción local, destinados al abastecimiento del mercado de generación eléctrica.)

(Nota Infoleg: por art. 117 de la Ley N° 27.467 B.O. 4/12/2018 se exime del impuesto sobre los combustibles líquidos y del impuesto al dióxido de carbono, previsto en el capítulo I del título III de la presente ley (texto actualizado por ley 27.430) a las importaciones de gasoil y diesel oil y su venta en el mercado interno, realizadas durante el año 2019, a los fines de compensar los picos de demanda de tales combustibles, que no pudieran ser satisfechos por la producción local, destinados al abastecimiento del mercado de generación eléctrica)

COMBUSTIBLES LIQUIDOS

ARTICULO 1° — *Establécese en todo el territorio de la Nación, de manera que incida en una sola de las etapas de su circulación, un impuesto sobre la transferencia a título oneroso o gratuito de los productos de origen nacional o importado, que se detallan en el artículo 4° del presente Capítulo.*

Quedan también sujetos al impuesto los productos consumidos por el responsable excepto los utilizados exclusivamente como combustibles en los procesos de producción y/o elaboración de hidrocarburos y sus derivados.

La excepción a que se refiere el párrafo anterior también se aplicará cuando los productos fueran utilizados por el propio responsable en la elaboración de otros igualmente sujetos al gravamen”.

Y en materia de distribución prescribió la aplicación al Fideicomiso del Transporte, dice a norma que el 28,58% se destina al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte:

CAPITULO IV - DE LA DISTRIBUCION

ARTICULO 19 — *El producido del impuesto establecido en el Capítulo I de este Título y, para el caso de los productos indicados en los incisos a), b), c), d), e), f), g), h) e i) de la tabla obrante en el primer párrafo del artículo 11, el producido del impuesto establecido en el Capítulo II, se distribuirá de la siguiente manera:*

a) Tesoro Nacional: 10,40%

b) Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) -Ley 21.581: 15,07%

c) Provincias: 10,40%

d) Sistema Único de Seguridad Social, para ser destinado a la atención de las obligaciones previsionales nacionales: 28,69%

e) Fideicomiso de Infraestructura Hidrica - Decreto 1381/2001: 4,31%

f) Fideicomiso de Infraestructura de Transporte - Decreto 976/2001: 28,58%

g) Compensación Transporte Público - Decreto 652/2002: 2,55%.

(Artículo sustituido por art. 143 de la Ley N° 27.430 B.O. 29/12/2017. Vigencia: el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial y surtirán efecto de conformidad con lo previsto en cada uno de los Títulos que la componen. Ver art. 148 de la Ley de referencia)

Y en el artículo 20 de la Ley 23.966 se establece que los fondos que corresponden de la aplicación del impuesto a los combustibles se distribuirán siguiendo los lineamientos de la norma orgánica de la Dirección Nacional de Vialidad Decreto Ley 505/1958 ratificado por Ley 14.467, dice la norma:

ARTICULO 20 — Los fondos que corresponden a las provincias según lo previsto en el artículo anterior se distribuirán entre ellas en la forma que se establece a continuación:

a) El SESENTA POR CIENTO (60%) por acreditación a las cuentas de cada uno de los organismos de vialidad de las provincias en función de los porcentuales de distribución vigentes para la coparticipación vial que fije el CONSEJO VIAL FEDERAL, de acuerdo a la distribución prevista en el artículo 23 del Decreto Ley N° 505/58.

En el artículo 23 del Decreto Ley 505/1958 ratificado por Ley 14.467 prescribe: “El Fondo II, carreteras provinciales complementarias del sistema troncal de caminos nacionales fijado en el art. 21 Ver texto, se distribuirá entre todas las provincias en la siguiente forma:

- 30% en partes iguales;
- 20% en proporción a la población;
- 20% en proporción a la inversión de recursos viales propios de cada una de ellas;
- 30% en proporción al consumo de los combustibles en cada provincia gravados por el presente decreto ley”.

(Expresión "nafta y gas-oil" sustituida por "los combustibles gravados por el presente decreto-ley" por art. 1º, inciso 5) de la Ley N° 16.657 B.O. 31/12/1964)

En el Decreto 802/2001 se dispuso el incremento del impuesto establecido en la ley 23.966, prescribe:

"Artículo 1 — Auméntase en un VEINTICINCO POR CIENTO (25%) el monto del impuesto sobre la transferencia establecido en el artículo 1º del Capítulo I del Título 3 de la Ley N° 23.966, quedando fijado en CERO COMA QUINCE PESOS (\$ 0,15) por litro, en los siguientes productos: gas oil, diesel oil y kerosene".

V.S. Y FISCALÍA puede observarse en la norma, artículo 11 que se autoriza dentro de las previsiones de aplicación del impuesto señala destinos a la "Promoción de la participación privada en el desarrollo vial argentino" y "Transformación de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD de forma tal que la misma quede organizada para la administración y la planificación del sistema vial propuesto.

"Artículo 11. — El MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA deberá proponer al PODER EJECUTIVO NACIONAL, dentro del plazo de TREINTA (30) días de sancionado el presente decreto, un sistema de desarrollo de la infraestructura vial que contemple los siguientes principios:

- a) Promoción de la participación privada en el desarrollo vial argentino.*
- b) Transformación de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD de forma tal que la misma quede organizada para la administración y la planificación del sistema vial propuesto.*

(Nota Infoleg: Por art. 2º del Decreto N° 976/2001 B.O. 1/8/2001, se prorroga por sesenta (60) días el plazo del presente artículo)

V.S. y FISCALIA, el propio Poder Ejecutivo Nacional mediante el dictado del DECRETO 976/2001, bajo el título: creación de Tasa Vial sobre el gasoil. Constitución del Fideicomiso. Bienes Fideicomitidos. Destino de los Bienes Fideicomitidos. Modificación del Decreto N° 802/2001 que prescribe en la parte pertinente:

En el TITULO I de la norma -Decreto 976/2001- se crea la tasa vial sobre el combustible, y de manera imperativa impone que se trata de una "afectación específica" al

desarrollo de los proyectos de infraestructura vial y/o a la eliminación o reducción de los peajes existentes.

Bajo el título "TASA VIAL SOBRE EL GASOIL" expresa el **DECRETO 976/2001**:

Artículo 3° — Establécese 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 PESOS CERO COMA CERO CINCO (\$ 0,05) por litro, denominada Tasa sobre el Gasoil.

La tasa mencionada en el párrafo precedente será también aplicable al combustible gravado consumido por el responsable, excepto el que se utilizare en la elaboración de otros productos sujetos a la misma.

Asimismo, se aplicará la tasa sobre cualquier diferencia de inventario de combustible gravado que determine la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA, siempre que no pueda justificarse la diferencia por causas distintas a los supuestos de imposición.

A los fines de la presente tasa se entenderá por gasoil al combustible definido como tal en el artículo 4° del Anexo al Decreto N° 74 de fecha 22 de enero de 1998, y sus modificatorios, reglamentario del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural.

La tasa prevista en el presente artículo para las transferencias de gas oil será aplicable a las transferencias de gas licuado uso automotor. (Último párrafo incorporado por art. 11 del Decreto N° 1396/2001 B.O. 5/11/2001. Vigencia: a partir de su publicación en Boletín Oficial).

Y en el artículo 11 del DECRETO 976/2001 -actualizado-, la norma se establece que la tasa de gas oil integrará un FIDEICOMISO que garantice la "intangibilidad" de la

misma la que no constituye recurso presupuestario alguno, impositivo o de cualquier otra naturaleza, y solamente tendrá el destino que se le fija en esa norma.

“Artículo 11. — La Tasa sobre el Gasoil, contenida en las transferencias o importaciones de combustible gravado no podrá computarse como compensación y/o pago a cuenta de ningún impuesto nacional vigente o a crearse”.

“El ESTADO NACIONAL garantiza la intangibilidad de los bienes que integren el FIDEICOMISO a que se refiere el artículo siguiente, excepto por lo dispuesto por el artículo 7° del presente decreto, así como la estabilidad e invariabilidad de la tasa, la que no constituye recurso presupuestario alguno, impositivo o de cualquier otra naturaleza, y solamente tendrá el destino que se le fija en el presente decreto”.

En el TITULO II, CAPITULO I se constituye el FIDEICOMISO, en el artículo 12 fija los alcances del mismo:

“Art. 12. — El ESTADO NACIONAL celebrará un contrato de fideicomiso, transfiriendo la propiedad fiduciaria de los bienes fideicomitidos para su administración, en los términos de la Ley N° 24.441 y su modificatoria, por parte del FIDUCIARIO, en adelante denominado FIDEICOMISO.

Los bienes que integrarán el FIDEICOMISO se transfieren al FIDUCIARIO con anterioridad a su percepción por el ESTADO NACIONAL y no se computarán para el cálculo de los recursos del Presupuesto Nacional, puesto que tendrán carácter extrapresupuestario.

El FIDEICOMISO no estará regido por la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias, sin perjuicio de las facultades que otorga a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION y la AUDITORIA GENERAL DE LA NACION.

La recaudación correspondiente a la Tasa sobre el Gasoil deberá ser depositada en una cuenta creada por la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA, en el BANCO DE LA NACION ARGENTINA, cuyo único beneficiario será el FIDEICOMISO.

Los bienes fideicomitidos del inciso h) del artículo 20 tendrán como beneficiarios exclusivos y excluyentes a los determinados en los incisos d), e) y f) del artículo 14. (Párrafo sustituido por art. 3° del Decreto N° 1064/2004 B.O. 23/8/2004).

Los bienes fideicomitidos del inciso i) del Artículo 20 tendrán como beneficiarios exclusivos a los determinados en los incisos e) y g) del Artículo 14. En la medida que las empresas concesionarias mencionadas en el inciso g) del Artículo 14 no puedan ser solventadas por la Caja Unica del sistema de concesiones, resultarán beneficiarias de los restantes bienes fideicomitidos que constituyen el patrimonio del Fideicomiso. (Párrafo incorporado por art. 8° del Decreto N° 543/2010 B.O. 07/05/2010)."

Tanto el impuesto a los combustibles como la tasa vial integran el FIDEICOMISO tal como se desprende del artículo 20 del Decreto 976/2001¹ y en el artículo 13 señala con meridiana claridad que el destino exclusivo e irrevocable que se establece en el presente decreto, dice la norma:

¹ Art. 20. — El patrimonio del FIDEICOMISO estará constituido por los bienes fideicomitidos, que en ningún caso constituyen ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que ponga en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realice.

Dichos bienes son los siguientes:

- a) Los recursos provenientes de la Tasa sobre el Gasoil.
- b) Los recursos provenientes de las tasas viales.
- c) El producido de sus operaciones, la renta, frutos e inversión de los bienes fideicomitidos.
- d) Las contribuciones, subsidios, legados o donaciones específicamente destinados al FIDEICOMISO.
- e) Los recursos que, en su caso, le asignen el ESTADO NACIONAL y/o las Provincias.
- f) Otras tasas que pudieren crearse y/o recursos que pudieren asignarse en el futuro con destino al sistema vial integrado que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL a propuesta del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA conforme a lo establecido en el artículo 11 del Decreto N° 802 de fecha 15 de junio de 2001.
- g) Los ingresos provenientes de intereses y multas aplicadas a los responsables del ingreso de la Tasa sobre el Gasoil.
- h) La totalidad de los ingresos que resulten de los contratos de concesión de los Corredores de la Red Vial Nacional que se aprueben en virtud del Decreto N° 425 de fecha 25 de julio de 2003 y de la Resolución del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS N° 60 de fecha 19 de agosto de 2003. (Inciso incorporado por art. 1° del Decreto N° 1006/2003 B.O. 5/11/2003).
- i) Todos los ingresos de la concesión individualizados en la Cláusula Séptima, Apartados 7.1.a), 7.1.b), y 7.1.c), de los contratos de concesión de los CORREDORES VIALES NACIONALES que se aprueben en el marco del Decreto N° 1615 de fecha 7 de octubre de 2008 y de las Resoluciones N° 1095 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de fecha 22 de octubre de 2008 y A.G. N° 2606 de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD de fecha 23 de noviembre de 2009. (Inciso incorporado por art. 5° del Decreto N° 543/2010 B.O. 07/05/2010)

Artículo 13. — A los efectos del presente decreto los términos definidos tendrán el significado que a continuación se indica:

- a) FIDUCIANTE: Es el ESTADO NACIONAL en cuanto transfiere la propiedad fiduciaria de los bienes fideicomitidos al FIDUCIARIO con el destino exclusivo e irrevocable al cumplimiento del contrato de fideicomiso respectivo.*
- b) FIDUCIARIO: Es el BANCO DE LA NACION ARGENTINA, como FIDUCIARIO de los bienes que se transfieren en fideicomiso en los términos de la Ley N° 24.441 y su modificatoria, con el destino exclusivo e irrevocable que se establece en el presente decreto, cuya función será administrar los recursos del FIDEICOMISO de conformidad con las instrucciones que imparta el MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA y/o quien este designe en su reemplazo”.*

En el artículo 14 se precisa los beneficiarios del FIDEICOMISO y en todos ellos se observa la aplicación a la gestión de la red vial, expresa:

Artículo 14. — Serán beneficiarios del FIDEICOMISO:

- a) Los concesionarios viales de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 23 del presente decreto.*
- b) Los contratistas, concesionarios y/o encargados de proyecto de obras y servicios de infraestructura ferroviaria en la medida y con el alcance que le sea comunicado por el MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA.*
- c) Otros que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL a propuesta del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA en relación con la creación del sistema de desarrollo de la infraestructura vial conforme lo establecido en el artículo 11 del Decreto N° 802 de fecha 15 de junio de 2001.*
- d) Las empresas concesionarias de los Corredores de la Red Vial Nacional que resulten adjudicatarias en virtud de lo dispuesto por el Decreto N° 425 de fecha 25 de julio de 2003 y por la Resolución del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS N° 60 de fecha 19 de agosto de 2003. (Inciso incorporado por art. 2° del Decreto N° 1006/2003 B.O. 5/11/2003).*

- e) El ORGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES, dependiente de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS. (Inciso incorporado por art. 2º del Decreto N° 1006/2003 B.O. 5/11/2003).
- f) Los adjudicatarios de las contrataciones de obras adicionales, construcciones, trabajos o servicios de industria que se efectúen en los Corredores de la Red Vial Nacional otorgados en concesión mediante el Decreto N° 1007 de fecha 30 de octubre de 2003, o vinculados a ellos, no considerados en los contratos aprobados mediante dicho Decreto. (Inciso incorporado por art. 1º del Decreto N° 1064/2004 B.O. 23/8/2004).
- g) Las empresas concesionarias de los CORREDORES VIALES NACIONALES que resulten adjudicatarias en el marco del Decreto N° 1615 de fecha 7 de octubre de 2008 y de las Resoluciones N° 1095 de fecha 22 de octubre de 2008 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y A.G. N° 2606 de fecha 23 de noviembre de 2009 del Registro de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD. (Inciso incorporado por art. 6º del Decreto N° 543/2010 B.O. 07/05/2010)
- h) El Fideicomiso PPP y/o los Fideicomisos Individuales PPP, creados por el artículo 60 de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2018, y los contratistas bajo la ley 27.328 para obras de infraestructura de transporte vial y ferroviaria en todo el territorio nacional. (Inciso incorporado por art. 61 de la Ley N° 27.431 B.O. 2/1/2018)
- i) Los contratistas, proveedores y/o encargados de proyecto de obras, y proveedores y/o encargados de prestación de servicios involucrados en la consecución de los Planes de Obras para los Corredores Viales establecidos en los IF-2020-88133161-APN-AJ#DNV e IF-2020-88133460-APN-AJ#DNV; así como en los Corredores Viales determinados en los IF-2019-69923538-APN-DNV#MTR e IF-2020-64691996-APN-AJ#DNV determinados en los Anexos I y II de los Decretos Nros. 659/19 y 779/20, respectivamente; con el alcance que le sea comunicado por las áreas competentes del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS a solicitud de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. (Inciso

incorporado por art. 6° del Decreto N° 1036/2020 B.O. 23/12/2020. Vigencia: a partir del día de su dictado.)

j) La empresa concesionaria CORREDORES VIALES S.A. (Inciso incorporado por art. 6° del Decreto N° 1036/2020 B.O. 23/12/2020. Vigencia: a partir del día de su dictado.)

(Nota Infoleg: Por art. 1° del Decreto N° 140/2004 B.O. 4/2/2004 se aprueba la inclusión como beneficiaria de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado de la órbita de la SUBSECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS dependiente de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para proceder a la financiación de ciertas obras).

Y en el artículo 15 establece que no puede desviar los fondos apartándose de los destinos previstos.

Artículo 15. — El FIDUCIANTE no podrá disponer en modo alguno de los bienes fideicomitidos para atender gastos propios, o de sus empleados dependientes, ni podrá crear organismo, consejo, comité directivo o ente alguno con facultades decisorias o de control sobre el FIDUCIARIO.

Artículo. 16. — El FIDEICOMISO tendrá una duración de TREINTA (30) años a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

2.- FUENTES PRESUPUESTARIAS -INCISO 11-

El sistema troncal nacional financia los distintos sistemas de gestión a través del presupuesto de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, aparte de las transferencias derivadas de la Ley 23.966 y Decreto 976/2001 (Impuesto a los combustibles y tasa vial que integra el fideicomiso)

El sistema presupuestario resulta de la Constitución Nacional que establece en el Artículo 75, inciso 8 la facultad del Congreso Nacional para fijar el presupuesto de la Administración Pública con periodicidad anual, vinculado al programa general de gobierno y al plan de inversiones públicas. También aprueba o rechaza la Cuenta de Inversión.

En el Artículo 99, inciso 10 y Artículo 100 de la CN: Asignan atribuciones al Presidente y al Jefe de Gabinete respecto a la administración general, la remisión del proyecto de ley de presupuesto al Congreso, y la ejecución de la ley de presupuesto.

Pero es la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional Ley N° 24.156 es la que establece:

- **Título II (Sistema Presupuestario):** Establece la normativa básica del proceso presupuestario.
- **Artículo 10:** Determina la periodicidad anual del presupuesto.
- **Artículos 19 y 20:** Definen la estructura de la Ley de Presupuesto y deben ser directamente relacionadas con su aprobación, ejecución y evaluación.
- **Artículo 55:** Establece la preparación y presentación del presupuesto consolidado.

En la Ley Complementaria Permanente de Presupuesto conforme las prescripciones de la Ley N° 11.672:

- Incorpora aspectos presupuestarios a través de leyes anuales y regula aspectos sobre administración financiera, presupuesto, y control interno.
- **Artículo 2°:** Prohíbe el uso de más del 50% de las sumas percibidas para sueldos y viáticos.

Ley de Reforma del Estado (Ley N° 24.629):

- Complementa la Ley N° 24.156 con normas sobre la elaboración y ejecución del Presupuesto Nacional.

Ley de Administración de los Recursos Públicos (Ley N° 25.152):

- Incluye límites al gasto y déficit del Sector Público no Financiero.
- Establece la información que debe contener el mensaje de remisión del presupuesto al Congreso.

Ley de Responsabilidad Fiscal (Ley N° 25.917):

- Establece un Régimen Federal de Responsabilidad Fiscal que busca homogeneizar reglas fiscales y financieras.
- El primer capítulo se refiere a la transparencia y gestión pública.

Malversación de Fondos

La malversación de fondos se vincula con la aplicación indebida y el desvío de los fondos públicos, violando el destino establecido en el presupuesto. Las disposiciones constitucionales y legales que regulan el control externo y la ejecución presupuestaria son fundamentales para prevenir, detectar y sancionar actos de malversación. En este sentido, la **Ley N° 24.156** y la **Ley de Responsabilidad Fiscal** brindan marcos normativos claros para una gestión transparente de los fondos públicos.

Disposiciones sobre la Aplicación de Fondos Presupuestarios Ley de Responsabilidad Fiscal 25.917

Artículo 3º: Los recursos y gastos figurarán por sus montos íntegros, sin compensaciones entre sí. Lo dispuesto en el presente artículo no implica alterar las leyes especiales en cuanto a sus mecanismos de distribución o intangibilidad, en cuyo caso no estarán sometidas a las reglas generales de ejecución presupuestaria.

Artículo 11: Los gastos incluidos en los Presupuestos del Gobierno nacional, de los gobiernos provinciales y del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires constituyen autorizaciones máximas, estando sujeta la ejecución de los mismos a la efectiva percepción de los ingresos previstos en dichas normas.

Artículo 13: No podrán crearse fondos u organismos que impliquen gastos que no consoliden en el presupuesto general o no estén sometidos a las reglas generales de ejecución presupuestaria.

Artículo 14: Las autorizaciones de mayores gastos sólo podrán incorporar una mayor recaudación de aquellos recursos que componen la fuente de financiamiento "Tesoro Nacional" o "Rentas Generales" si el nuevo cálculo fundamentado supera la estimación de la totalidad de la fuente de financiamiento mencionada. Esta restricción no comprende la incorporación de nuevos recursos destinados a atender una situación excepcional de emergencia social o económica y sea establecido por ley.

Artículo 15: El Poder Ejecutivo nacional, los Poderes Ejecutivos Provinciales y el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sólo podrán, durante la ejecución presupuestaria, aprobar mayores gastos de otros Poderes del Estado siempre que estuviera asegurado un financiamiento especialmente destinado a su atención.

En el artículo 33 de la Ley 24.156 prescribe: **No se podrán adquirir compromisos para los cuales no quedan saldos disponibles de créditos presupuestarios, ni disponer de los créditos para una finalidad distinta a la prevista.**

Y en el Artículo 38: Toda ley que autorice gastos no previstos en el presupuesto general deberá especificar las fuentes de los recursos a utilizar para su financiamiento.

Consecuencias del Desvío de Fondos

1. **Compromisos Irregulares:** No se pueden adquirir compromisos para los cuales no queden saldos disponibles de créditos presupuestarios, ni disponer de los créditos para una finalidad distinta a la prevista (Artículo 33).
2. **Responsabilidad de Funcionarios:** ARTICULO 130.- Toda persona física que se desempeñe en las jurisdicciones o entidades sujetas a la competencia de la Auditoría General de la Nación responderá de los daños económicos que por su dolo, culpa o negligencia en el ejercicio de sus funciones sufran los entes mencionados.

Las personas que se desempeñen en las jurisdicciones o entidades sujetas a la competencia de la Auditoría General de la Nación responderán por los daños económicos que, por dolo, culpa o negligencia en el ejercicio de sus funciones, sufran los entes mencionados (Artículo 130). La acción para hacer efectiva esta responsabilidad prescribe en los plazos fijados por el Código Civil (Artículo 131).

3.- OBLIGACION DE DENUNCIAR:

La reglamentación del artículo 130 de la Ley 24.156 (decreto 1344/2007) prescribe: "...Si se hubiere cometido un delito de acción pública deberá formularse la denuncia dispuesta por el Artículo 177 del Código Procesal Penal, aun cuando el agente hubiera ofrecido pagar el importe adeudado. Obligación de denunciar."

El Art. 177 del CPPN prescribe: *"Tendrán obligación de denunciar los delitos perseguibles de oficio:*

1º) Los funcionarios o empleados públicos que los conozcan en el ejercicio de sus funciones..."

4.- FUENTES DE FINANCIAMIENTO EXTERNO

Dentro de la gestión de obras viales se encuentran las financiadas con financiamiento externo cuyos fondos son aplicados en su aplicación con el objeto de ejecutar obras cuya asignación se haya prevista con ese destino.

IV- DENUNCIAS DE DESFINANCIAMIENTO Y ESTADO CRÍTICO DE RUTAS

1.- Sindicato Viales (STVyARA) acusa retención del 42% del presupuesto: De \$604 mil millones asignados en 2024, solo se enviaron \$254 mil millones; el resto (\$350 mil millones) retenido por el Ministerio de Economía, paralizando mantenimiento y obras, con "daño directo a la red vial" por falta de fondos.

2.- El presupuesto ampliado para 2024 de Vialidad Nacional asciende a \$604.738.465.280. Sin embargo, solo se remitieron \$254.540.611.486, mientras que \$350.197.853.794 fueron retenidos por el Ministerio, representando un 42,09% del presupuesto total. "Esto evidencia un grave desfinanciamiento que afecta directamente al funcionamiento y desarrollo de la institución".

<https://www.lacapital.com.ar/informacion-general/mal-estado-las-rutas-nacionales-denuncian-el-desfinanciamiento-vialidad-n10175074.html>

3.- Rutas en estado calamitoso por desguace de obra pública: Pozos, banquetas destruidas y señalización deficiente causan accidentes; fondos retenidos por Luis Caputo se desvían a colocaciones financieras, mientras rutas se deterioran rápidamente.

El fuerte crecimiento de la recaudación del Impuesto a los Combustibles desde la asunción de Javier Milei. Según los números difundidos, entre 2023 y 2024 la recaudación creció un 378%, y de ese total debieron haberse girado \$354.835 millones netos al sistema vial. En 2025, siempre de acuerdo al relevamiento legislativo, el tributo volvió a aumentar, esta vez un 92%, y allí la retención habría alcanzado \$688.126 millones. A eso se suman los \$122.530 millones de los dos primeros meses de 2026, que también debían ser distribuidos según la normativa vigente.

<https://noticiasdel6.com/rutas-detonadas-fondos-retenidos-v-un-costo-que-se-mide-en-vidas/>

4.- Un informe del Instituto Argentina Grande (IAG) confirma lo que conductores y vecinos padecen a diario: el 52 por ciento de los caminos nacionales en suelo

bonaerense se encuentran en mal estado, producto de un recorte presupuestario hecho por la Dirección Nacional de Vialidad.

Los números del ajuste son brutales y exponen la magnitud del abandono. Según el relevamiento, la inversión real en infraestructura cayó un 72,2 por ciento en 2025 respecto a 2023, pero en la provincia de Buenos Aires ese recorte fue peor y llegó a un 85,8 por ciento. Este colapso del gasto de capital, que explica una cuarta parte del ajuste total celebrado por la Casa Rosada, ha elevado el deterioro de la red vial nacional a niveles alarmantes: hoy el 52 por ciento de las rutas nacionales en Buenos Aires están en mal estado. La provincia es donde más empeoró la red vial desde el cambio de gestión.

<https://www.pagina12.com.ar/2026/02/06/el-estado-calamitoso-de-las-rutas/>

5.- Falta de mantenimiento nacional, provincial y municipal: Director del Observatorio Vial, Fabián Pons, alerta sobre abandono generalizado; sobrecarga de camiones acelera destrucción, sin inversión pese a reparaciones recientes.

<https://www.perfil.com/noticias/canal-e/crisis-vial-en-argentina-alertan-por-abandono-de-rutas-y-doble-cobro-a-los-usuarios.phtml>

6.- Fabián Pons, del Observatorio Vial, advierte sobre la falta de mantenimiento, el exceso de camiones y la superposición de impuestos y peajes.

<https://www.perfil.com/noticias/canal-e/crisis-vial-en-argentina-alertan-por-abandono-de-rutas-y-doble-cobro-a-los-usuarios.phtml>

7.- Suspensión de obras clave por falta de fondos: Ruta 40 Sur paralizada; UTE constructora adeuda salarios desde septiembre 2025 por no pago del BID, volviendo a "foja cero" pese a anuncios previos.

<https://www.youtube.com/watch?v=3ewnSJ6dd-U>

8.- Desvío Ilegal de Fondos del Impuesto a Combustibles (ICL) y Tasa Vial

8.1. Impuesto a los Combustibles no llega a Vialidad Nacional: Recaudados \$600 mil millones en bimestre 2025, debían ingresar \$86 mil millones a DNV pero solo \$18 mil millones; resto desviado para "operaciones de mercado" y déficit cero, violando Ley 23.966 y Decreto 976/01.

El consumo de combustible durante el 2025 del sector, rondó los 6.000 millones de litros anuales, lo que representa el 45% de los 14.000 millones de litros totales por año,

según la normativa, este impuesto debería ser destinado al Fideicomiso del Sistema Vial Integrado (SISVIAL), creado para financiar obras viales.

El Ombudsman de la Provincia de Formosa, señaló que, en este contexto se reiteró al Ministro de Economía Luis Caputo, que informe y aclare sobre el uso de los fondos de impuestos a los combustibles, toda vez que el Secretario de Hacienda – Carlos Jorge Guberman -, ha sido denunciado por el Sindicato de Trabajadores Viales y Afines de la República Argentina (STVyARA) por incumplimiento de deberes de funcionario público y de las funciones administrativas a su cargo (Arts. 248 y 249 del CP), al no transferir a la DNV los fondos recaudados conforme lo establece el Decreto 976/01 que modificó la Ley 23.966.

<https://chacodiapordia.com/piden-a-nacion-informes-sobre-el-destino-de-los-fondos-por-impuesto-a-los-combustibles/>

8.2. Eliminación de fideicomisos viales: Senado aprueba proyectos de gobernadores para redistribuir fondos de ICL (57% a provincias, 14% Tesoro, 28% previsional) y eliminar fideicomisos como SISVIAL, que financiaban rutas con ICL; gobierno retiene coparticipación castigada.

<https://elagora.digital/argentina/reunion-gobernadores-cfi-impuesto-combustible-aportes-tesoro-nacional/>

8.3. Doble cobro a usuarios sin transparencia: Peajes + ICL (45% del consumo por transporte) no se destinan a mantenimiento; "no se sabe el destino de esos impuestos", denuncia Pons, pese a ser para SISVIAL.

<https://www.perfil.com/noticias/canal-e/crisis-vial-en-argentina-alertan-por-abandono-de-rutas-y-doble-cobro-a-los-usuarios.phtml>

8.4. "Rutas nacionales: uno de cada dos kilómetros no está en buen estado." El periódico La Nación realizó una evaluación del asfalto de las rutas nacionales que arrojó resultados alarmantes. El medio reportó que uno de cada dos kilómetros no está en buen estado, con el 60% de las rutas en estado "malo" en algunas provincias. En Santa Fe, Vialidad Nacional evaluó 998.3 kilómetros, encontrando que el 53,6% recibió la categoría de estado "malo". El ministro de Obras Públicas santafesino, Lisandro Enrico, identificó las arterias más críticas: rutas nacionales 11, 33, 34, 178 y A012, todas en estado de deterioro significativo. En Buenos Aires, el 51,7% de los 316,9 kilómetros relevados recibió la

categoría de estado "malo". El medio también destacó que más de la mitad de los siniestros ocurrió en rutas: 29% en las nacionales y 25% en las provinciales, con colisiones, choques, despistes y vuelcos explicando el 78% de esos casos.

<https://www.lanacion.com.ar/economia/rutas-nacionales-uno-de-cada-dos-kilometros-no-esta-en-buen-estado-nid25052025/>

8.5. La falta de mantenimiento y la paralización de obras convirtieron a gran parte de la red vial del país en una trampa mortal, de acuerdo a un informe que hizo público la Federación del Personal de Vialidad Nacional (FEPEVINA), en el que señala que entre el 65% y el 70% de las rutas nacionales se encuentran en estado regular o malo, lo que afecta la seguridad de los viajeros y la logística productiva

<https://www.ambito.com/ambito-nacional/advierten-que-casi-el-70-las-rutas-nacionales-se-encuentran-estado-regular-o-malo-n6237944>

8.6. La Ruta Nacional 33 (Buenos Aires - Santa Fe): Calificada como uno de los casos más críticos, donde transitar es "jugar a la ruleta rusa". Conecta los puertos de Bahía Blanca y Rosario, pero presenta fallas estructurales donde la base del asfalto ha cedido. Los parches actuales duran menos de seis meses por el tránsito pesado de la cosecha.

Ruta Nacional 11 (Santa Fe): Atraviesa la zona portuaria con un deterioro crónico que el bacheo recurrente no logra solucionar.

Ruta Nacional 5: Denominada por los usuarios como el "peaje hacia la muerte" debido al aumento de tarifas sin mejoras. La obra de la variante Suipacha avanza a ritmo lento o nulo, generando congestión y accidentes.

Ruta Nacional 3: Las obras están paralizadas, especialmente en el tramo San Miguel del Monte - Gorchs, registrando alta siniestralidad por choques frontales.

"La mitad de las rutas nacionales tienen problemas y empeora su estado"

8.7. El periódico Clarín reportó que la falta de inversión pública está agravando el estado de las rutas, hasta tanto no se concesionen a empresas privadas. "El estado de las rutas nacionales reactivó el reclamo de los gobernadores por la obra pública" (Infobae, replicado por Clarín).

Durante 2024, el 29% de los accidentes automovilísticos fatales ocurrieron en rutas nacionales. Gobernadores como Alberto Weretilneck de Río Negro criticaron el estado de caminos nacionales, afirmando que "es el reflejo de un país donde Buenos Aires decide

y las provincias pagan las consecuencias". Desfinanciamiento según ambos medios ambos medios han documentado:

Reducción presupuestaria del 75%: El presupuesto de Vialidad Nacional en 2026 es un 75% más bajo en términos reales que en 2023.

https://www.clarin.com/economia/mitad-rutas-nacionales-problemas-empeora-estado-falta-obra-publica_0_BqXnuyF4Ju.html

Retención de fondos del ICL: Los fondos del Impuesto a los Combustibles Líquidos, que deberían destinarse al mantenimiento de rutas por ley, no están llegando a Vialidad Nacional.

Deuda de 500 millones de dólares: Vialidad Nacional tiene una deuda acumulada de aproximadamente 500 millones de dólares por falta de presupuesto.

Congelamiento salarial: 16 meses de sueldos congelados para el personal de Vialidad Nacional, generando una "expulsión de los cuadros técnicos más formados".

Ambos medios (La Nación y Clarín) coinciden en que la falta de mantenimiento y la paralización de obras han convertido a gran parte de la red vial del país en una "trampa mortal" para los usuarios de las rutas.

<https://www.infobae.com/politica/2025/06/01/el-estado-de-las-rutas-nacionales-reactivo-el-reclamo-de-los-gobernadores-por-la-obra-publica/>

https://www.youtube.com/watch?v=g_tkkpytiRs

<https://argentina.indymedia.org/2026/01/27/crisis-vial-en-argentina-el-70-de-las-rutas-nacionales-esta-en-mal-estado/>

V- MALVERSACION Y DESBARATAMIENTO - CONSECUENCIAS

La retención de fondos del Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL) en Argentina ha generado múltiples consecuencias negativas en el mantenimiento y la seguridad de las rutas. A continuación, se detallan algunas de las más relevantes:

1. Deterioro de la Infraestructura Vial

- Baches y Defectos en la Carretera: La falta de mantenimiento adecuado debido a la escasez de fondos resulta en la aparición de baches, grietas y otros defectos en la superficie de las rutas. Estos peligros pueden provocar accidentes al dificultar la conducción segura.

- **Señalización Deficiente:** La retención de fondos impide la instalación y el mantenimiento de señales de tránsito adecuadas. La falta de señalización clara puede llevar a confusiones y errores de los conductores, aumentando el riesgo de accidentes.

2. Paralización de Obras de Seguridad

- **Detención de Proyectos de Mejora:** Muchas obras de infraestructura, como la construcción de puentes, ensanches de rutas y mejoramiento de cruces peligrosos, se paralizan por falta de financiamiento. Esto significa que las rutas pueden permanecer en condiciones inseguras durante largos períodos.
- **Falta de Iluminación:** La falta de inversión impide la instalación de sistemas de iluminación en tramos peligrosos, lo que aumenta el riesgo de accidentes nocturnos.

3. Aumento de Accidentes de Tránsito

- **Mayor Tasa de Accidentes:** Las rutas en mal estado están correlacionadas con un aumento en la frecuencia y gravedad de los accidentes de tráfico. Los conductores enfrentan más dificultades al maniobrar en condiciones adversas, lo que puede resultar en colisiones.
- **Fatalidades y Lesiones:** El deterioro de la infraestructura vial contribuye directamente a un incremento en las fatalidades y lesiones graves en accidentes. Esto no solo afecta a los conductores, sino también a pasajeros y peatones.

4. Escasez de Recursos para Emergencias

- **Limitación de Servicios de Emergencia:** La falta de fondos puede afectar también la capacidad de los servicios de emergencia para responder a accidentes en rutas, lo que agrava las consecuencias de un accidente y puede resultar en un aumento de las muertes evitables.
- **Dificultades en Rescate y Asistencia:** Las carreteras dañadas dificultan el acceso de ambulancias y vehículos de rescate, limitando la capacidad de respuesta ante emergencias.

5. Impacto Psicológico en los Conductores

- **Inseguridad Vial:** La percepción de inseguridad en las rutas puede causar ansiedad y estrés en los conductores, lo que potencialmente afecta su concentración y capacidad de reacción, aumentando aún más el riesgo de accidentes.
- a.-**Detención de Proyectos de Mejoramiento:** Muchos proyectos de reparación y construcción de nuevas rutas se han paralizado debido a la falta de financiamiento, lo que agrava aún más la situación de las vías existentes.

6. Retraso en Inversiones: La retención de fondos impide la ejecución de obras necesarias, como la ampliación de carreteras y la construcción de puentes, afectando la conectividad y el desarrollo regional.

7. Desvío de Recursos

Falta de Transparencia: La falta de claridad sobre el destino de los fondos genera desconfianza entre los ciudadanos y las autoridades locales, quienes no saben cómo se están utilizando los recursos recaudados.

Impacto Económico

- **Aumento de Costos de Transporte:** El deterioro de las rutas incrementa los costos de transporte de bienes y servicios, afectando la economía local y nacional, ya que se generan retrasos y mayores gastos en la logística.
- **Desarrollo Económico Afectado:** La mala infraestructura vial puede desalentar inversiones en regiones que dependen de una buena conectividad para el comercio y el turismo, limitando el crecimiento económico.

8. Protestas y Demandas Sociales

- **Descontento Ciudadano:** La situación ha generado un creciente descontento social, con protestas por parte de comunidades afectadas que exigen mejoras en las rutas y el cumplimiento de las leyes que rigen el uso de los fondos.
- **Acciones Judiciales:** Organizaciones y sindicatos han iniciado demandas contra el gobierno por la retención de fondos y el incumplimiento de sus responsabilidades en el mantenimiento de las vías.

9- Desigualdad Regional

- **Desigualdad en el Acceso:** Las regiones más afectadas son aquellas que ya enfrentan desafíos económicos, lo que agrava la desigualdad en el acceso a infraestructura básica entre diferentes provincias y localidades.

El desvío de fondos del Impuesto a los Combustibles Líquidos ha generado consecuencias devastadoras para la infraestructura vial en Argentina, afectando la seguridad, la economía y la calidad de vida de los ciudadanos. La falta de acción efectiva para resolver este problema no solo pone en riesgo la vida de las personas, sino que también obstaculiza el desarrollo del país.

VI- DESTINO DE LOS FONDOS DESVIADOS DE MANERA ILEGAL

Los fondos del Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL) que se desvían de su destino original, que debería ser el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial, están siendo utilizados en objetos para el que no han sido previstos a continuación, se detallan los principales destinos de estos fondos desviados:

1. Tesoro Nacional

- **Pretender cubrir Déficit Fiscal:** Una parte significativa de los fondos del ICL se destina a financiar el déficit fiscal del Estado. Esto incluye cubrir gastos generales del Gobierno, salarios de funcionarios y otros compromisos financieros que no están relacionados con la infraestructura vial y no tienen previsión presupuestaria.
- **Gastos Corrientes:** Los fondos se utilizan para gastos corrientes del Estado, lo que incluye el pago de intereses de la deuda pública y otros gastos operativos que no tienen previsión presupuestaria.
- **Proyectos no Viales:** Algunos recursos sin previsión legal presupuestaria redirigidos hacia proyectos no previstos no relacionados con las rutas.
- **Colocaciones Financieras:** Desvío de fondos hacia colocaciones en el mercado financiero, buscando generar ingresos a través de inversiones en activos financieros, sin relación directa con la infraestructura vial con comisiones que la sociedad desconoce de amigos del poder.
- **Desinformación sobre Destinos:** El apartamiento de las normas presupuestarias y desvío de los fondos implica a su vez una falta de claridad y transparencia acerca de cómo se están utilizando específicamente estos fondos. Esto ha generado desconfianza entre la ciudadanía y ha llevado a denuncias de malversación y uso indebido de recursos.

VII- PRUEBA

1.- Prueba Documental Externa:

1.1. Pedido de Informes de Recaudación de ARCA (ex AFIP): Solicitar el detalle de la recaudación del ICL (Impuesto a los Combustibles) de los años 2024, 2025 y lo que va de 2026.

1.2. Extractos del Sistema de Presupuesto Nacional (eSIDIF): Para contrastar lo recaudado por ley vs. lo efectivamente transferido a las cuentas de la DNV.

2.- Prueba Documental Interna de la DNV:

2.1. Inventario de Equipos (SIGMA): Para demostrar qué se contabilizaron herramientas menores como maquinaria pesada, probando el fraude en el informe IF-2025-13881060-APN que motivara el dictado del Decreto 461/2025 mediante el cual se pretendía la disolución de la Dirección Nacional de Vialidad.

2.2 Informe histórico de dotación de personal de la DNV desde el año 2010 a 2024: Para demostrar que es utilizada de manera maliciosa la afirmación introducida por el informe IF-2025-13881060-APN-SSDYMEP#MDYTE – indica 35.481 agentes para 2010 y 88.095 para 2024- utilizado en los considerandos del Decreto 461/2025 que daría cuenta de un incremento del 250 % en la planta de personal.

2.3 Informe de dotación actual del organismo: Para demostrar el vaciamiento de personal técnico altamente capacitado.

2.4. Informes de Estado de la Red Vial: El relevamiento estructural de calzada para demostrar el deterioro exponencial causado por la falta de inversión.

2.5 Informes del sistema SIGO y SIUCYF de donde surja la certificación de obras emitida y no pagada al 30/12/2024 y al 30/12/2025 y el crédito devengado para idénticos periodos: Para demostrar que el nivel de endeudamiento alcanzado por la DNV.

2.6 Informe de ejecución presupuestaria años 2024 y 2025, Crédito Vigente vs Crédito Devengado: Para demostrar la subejecución presupuestaria

2.7 Informe de ejecución presupuestaria de la Fuente 14 – Impuesto a los Combustibles – solicitando crédito vigente y devengado para los años 2024 y 2025: Para demostrar la subejecución presupuestaria.

2.8 Informes de los requerimientos presupuestarios solicitados por la Dirección Nacional de Vialidad para atender su funcionamiento y deuda y las respuestas obtenidas del Ministerio de Economía.

2.9 Informes de los 24 Jefes de Distrito mediante los cuales informan y solicitan crédito para atender su funcionamiento y las respuestas brindadas.

2.10 Informes de las gerencias Ejecutivas de Obras y de Planeamiento mediante los cuales informan la situación que atraviesa el mantenimiento y ejecución de obras en la red vial y las respuestas brindadas.

3.- Informes:

3.1. Se oficie a la Oficina de Presupuesto dependiente del Ministerio de Economía de la Nación para que remita el presupuesto correspondiente a los años 2024, 2025 y 2026.

3.2. Se oficie a la misma Oficina de Presupuesto para que informe y remita la Decisión Administrativa referida a la asignación presupuestaria con destino a la Dirección Nacional de Vialidad y con relación a los presupuestos 2024 y 2025 el efectivo alcance de la ejecución de dicho presupuesto.

4.- Prueba Testimonial:

4.1 Citar a declarar al Ing. Mariano Alejandro Lopez y al Ing. Bernardino Capra, autores del informe presentado por la Cámara Argentina de la Construcción "El estado de la red vial argentina: valoración, desafíos y estrategias de recuperación" para que expliquen la pérdida de valor patrimonial que ocasiona la subejecución de presupuestos a consecuencia del desvío de fondos específicos.

4.2 Citar a declarar al Gerente Ejecutivo de Administración y Finanzas de la Dirección Nacional de Vialidad Marcelo Guillermo BIANCHI para que explique las razones de la subejecución presupuestaria y el nivel de endeudamiento alcanzado en los años 2024 y 2025

4.3 Citar a declarar a los 24 Jefes de las Divisiones Conservación de la Dirección Nacional de Vialidad para que expliquen sobre la falta de insumos, equipos y personal y el estado de emergencia de las rutas.

4.4 Citar a declarar a los 24 Jefes de las Divisiones Obras de la Dirección Nacional de Vialidad para que expliquen el estado de parálisis de las obras

5.- Pericia Técnica:

5.1. Pericia Contable sobre el destino de los fondos del Fideicomiso de Infraestructura y una Pericia de Ingeniería Vial que tase el "pasivo oculto" generado por el abandono del mantenimiento preventivo.

5.2. Pericia contable para determinar la comparación de los presupuestos elevados por la DNV, los elevados al Congreso para su aprobación, los aprobados y la ejecución efectiva en el período 2023, 2024 y lo que del 2025.

6. Prueba de Hostigamiento:

6.1. Se remiten copias de sumarios administrativos infundados, cambios arbitrarios de destino o funciones, y testimonios de agentes afectados por la campaña de Recursos Humanos conforme los lineamientos establecidos por la Administración General de la entidad.

6.2. Se informan los expedientes judiciales de los que resultan el sistemático accionar arbitrario de la entidad para disciplinar a las entidades gremiales e instaurar el temor en todo el personal de entidad vial.

VIII- PETITORIO

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

- 1) Se tenga por presentada la presente denuncia penal y por constituido el domicilio procesal indicado;
- 2) Se tenga por formulada la presente denuncia a fin de que se investiguen los hechos expuestos y la eventual comisión de los delitos de acción pública descriptos en esta presentación;
- 3) Se dé intervención al Ministerio Público Fiscal conforme las previsiones del Código Procesal Penal de la Nación;
- 4) Se provea la prueba ofrecida y toda otra medida que V.S. y el Ministerio Público Fiscal estimen pertinente para el esclarecimiento de los hechos denunciados;
- 5) Oportunamente, una vez impulsada la acción penal por el Ministerio Público Fiscal, esta parte se constituirá como querrelante en los términos de los arts. 82 y concordantes del CPPN.

RODRIGO O. TAMAY
ABOGADO
C.P.A. C.F. T° 116 F° 759
Mat. Fed. T° 141 F° 173

Proveer de conformidad
SERA JUSTICIA



20/09/26

