

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

(S-0425/2024)

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

### IMPUESTOS SOBRE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y GAS NATURAL

ARTÍCULO 1º.- Modifícase el Artículo 4º del Capítulo I del Título III de la Ley 23966, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones, por el siguiente:

“Artículo 4º: El impuesto a que se refiere el artículo 1º se calculará aplicando a los productos gravados los montos fijos en pesos por unidad de medida indicados a continuación:

| Concepto                             | Monto fijo (en \$) | Unidad de Medida |
|--------------------------------------|--------------------|------------------|
| a) Nafta son plomo, hasta 92 RON     | 16,468             | litro            |
| b) Nafta sin plomo, de mas de 92 RON | 16,468             | litro            |
| c) Nafta virgen                      | 16,468             | litro            |
| f) Gasolina natural o de pirolisis   | 17,353             | litro            |
| g) Solvente                          | 17,353             | litro            |
| h) Aguarrás                          | 17,353             | litro            |
| i) Gasoil                            | 10,156             | litro            |
| j) Diesel oil                        | 10,702             | litro            |
| k) kerosene                          | 10,702             | litro            |

Los montos fijos consignados en este artículo se actualizarán mensualmente, sobre la base de las variaciones de los aumentos de precios de los combustibles líquidos, que fije la SECRETARÍA DE GOBIERNO DE ENERGÍA DE LA NACIÓN (SEG).

También estarán gravados con el monto aplicado a las naftas de más de noventa y dos (92) RON, los productos compuestos por una mezcla de hidrocarburos, en la medida en que califiquen como naftas de acuerdo con las especificaciones técnicas del decreto reglamentario, aun cuando sean utilizados en una etapa intermedia de elaboración, tengan un destino no combustible o se incorporen a productos no gravados, excepto cuando sea de aplicación el inciso c) del artículo 7º.

Facultase al Poder Ejecutivo a implementar montos fijos diferenciados para los combustibles comprendidos en los incisos a), b) y g), cuando los productos gravados sean destinados al consumo en zonas de fronteras, para corregir asimetrías originadas en tipo de cambios. Tales montos diferenciados se aplicarán sobre los volúmenes que a tal efecto disponga el Poder Ejecutivo para la respectiva zona de frontera.

El Poder Ejecutivo determinará, a los fines de esta ley, las características técnicas de los productos gravados no pudiendo dar efecto retroactivo a dicha caracterización.

El Poder Ejecutivo queda facultado para incorporar al gravamen productos que sean susceptibles de utilizarse como combustibles líquidos estableciendo un monto fijo por unidad de medida similar al del producto gravado que puede ser sustituido.

En las alchonaftas el impuesto estará totalmente satisfecho con el pago del gravamen sobre el componente nafta. En el biodiesel y bioetanol combustible el impuesto estará totalmente satisfecho con el pago del gravamen sobre el componente nafta, gasoil y diesel oíl u otro componente gravado. Los biocombustibles en su estado puro no resultan alcanzados.”

ARTÍCULO 2º.- Modifícase el artículo 19 del Capítulo IV del Título III de la Ley 23.966, texto ordenado en 1.998 y sus modificaciones, por el siguiente artículo:

“Artículo 19: El producido del impuesto establecido en el Capítulo I de este Título y, para los casos 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 11º), el producido del impuesto establecido en el Capítulo II, se distribuirá de la siguiente manera:

a) Tesoro Nacional

Desde el 01/01/2021 09,10%

Desde el 01/07/2021 07,80%

Desde el 01/01/2022 06,50%

Desde el 01/07/2022 05,20%

Desde el 01/01/2023 03,90%

Desde el 01/07/2023 02,60%

Desde el 01/01/2024 01,30%

Desde el 01/07/2024 00,00%

b) Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) – Ley 21581: 15.07%

c) Provincias

Desde el 01/01/2021 13,475%

Desde el 01/07/2021 16,550%

Desde el 01/01/2022 19,625%

Desde el 01/07/2022 22,700%

Desde el 01/01/2023 25,775%

Desde el 01/07/2023 28,850%

Desde el 01/01/2024 31,925%

Desde el 01/07/2024 35,000%

d) Sistema Único de Seguridad Social, para ser destinado a la atención de la obligaciones previsionales nacionales: 28.69%

e) Fideicomiso de Infraestructura Hídrica – Decreto 1.381/2001: 4,31%

f) Fideicomiso de Infraestructura de Transporte – Decreto 976/2001:

Desde el 01/01/2021 26,805%

Desde el 01/07/2021 25,03%

Desde el 01/01/2022 23,255%

Desde el 01/07/2022 21,48%

Desde el 01/01/2023 19,705%

Desde el 01/07/2023 17,93%

Desde el 01/01/2024 16,155%

Desde el 01/07/2024 14,38%

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

ARTÍCULO 3º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Antonio J. Rodas

## FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El presente proyecto de ley es una representación del S-125/22. Sus antecedentes se encuentran en el proyecto de mi autoría S-2834/20, cuyo objeto el fortalecimiento de la infraestructura vial, la obra provincial y el desarrollo eléctrico del interior, por ello, el Consejo Vial Federal (C.V.F.), organismo que representa a las Vialidades Provinciales de todo el país, y la Federación Argentina de Trabajadores Viales (F.A.T. VIAL), Entidad Sindical de Segundo Grado con Personería Gremial que representa a los Trabajadores Viales Provinciales dependientes del mencionado consejo, desde hace aproximadamente una década vienen trabajando, para lograr la sanción de un proyecto de ley que modifique la distribución del Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural (Ley 23.966 y sus modificatorias) – con el objetivo de corregir la inequidad que representa la actual distribución de lo recaudado por el impuesto a los combustibles, tanto con la ley anterior (23.966 y sus modificatorias), como así también con la aplicación de la nueva ley recientemente sancionada (27.430) que actualmente rige sobre la materia.

Debido a la importancia del tema en cuestión, es que decido impulsar la presente iniciativa, la cual pretende cambiar la forma de actualización del impuesto a los combustibles líquidos e hidrocarburos, y también, reasignando una parte de los recursos de esta norma, con el propósito

de fortalecer la participación de los fondos asignados al Sector Provincias, que a su vez distribuye:

- a) Organismos Provinciales de Vialidad (FONDO VIAL 60.00%);
- b) Fondo Provincial de Infraestructura Pública: (F.P.I.P.30,00%)
- c) Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior: (F.E.D.E.I. 10,00%), de acuerdo a lo establecido por el Artículo 20º) de la Ley 23.966.(t.o.1998).

El rol de los Estados Provinciales en lo que respecta al desarrollo armónico y sustentable de sus economías regionales, la Infraestructura Vial, la Obra Pública Provincial y el Desarrollo Eléctrico del Interior, son tres factores concurrentes y preponderantes para garantizar la concreción de este objetivo, hecho este que suma a la pretensión de orientar el desarrollo de un país como un sistema integrado, admitiendo que en la actualidad en la Argentina subsisten grandes problemas, por ejemplo en materia vial, donde existen fallas en la articulación entre las redes terciarias municipales con las primarias y secundarias provinciales que en general son afluentes de la Red Nacional de Caminos, como así también en las Obras Públicas Provinciales que beneficia a los ciudadanos de cada una de sus jurisdicciones, y de manera especial lo trascendente que resulta el desarrollo eléctrico del interior como fuente de generación de un progreso constante y sustentable, por cuanto crea y desarrolla empleo genuino evitando la migración de los habitantes a los centros urbanos.

A todo lo expuesto hay que agregar que con motivo de los factores climáticos adversos, la Red de Caminos (Provinciales y Nacionales) fueron afectadas una gran parte del territorio nacional, que impidieron la conectividad vial entre los pueblos y ciudades de más de la mitad de las jurisdicciones provinciales.

A los fines de una mejor interpretación vamos a describir cómo impacta los recursos obtenidos por los impuestos a los combustibles en cada uno de los rubros que a continuación señalamos:

### EL ROL DE LOS ORGANISMOS PROVINCIALES DE VIALIDAD:

Es indudable que las redes viales constituyen un elemento central en la integración y el desarrollo económico de un país.

En primer lugar porque fundan herramientas articuladoras de los grupos humanos dispersos territorialmente, cumpliendo entonces con un Importantísimo rol social y luego como ejes de integración del sistema económico de un país, haciendo posible las transacciones entre los espacios geográficos nacionales e internacionales.

En este último sentido, podemos decir que las redes camineras constituyen un elemento vertebrados de gran importancia de la estructura económica de los países y de sus mercados, y de las economías nacionales con la economía mundial.

Por este motivo, la existencia de una infraestructura vial adecuada constituye un aspecto central de las políticas de desarrollo, sobre todo cuando se tiene como objetivo el aumento de las exportaciones y la disminución de las desigualdades de desarrollo territoriales. Sabido es que la ausencia de infraestructura vial constituye un obstáculo insalvable para obtener un desarrollo económico sostenible y territorialmente distribuido.

De esta forma los sistemas de caminos se constituyen en vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas. Cuanto mejores sean las



infraestructuras viales, mayores serán las facilidades para implantar en sus proximidades iniciativas productivas, las cuales contarán con mejores condiciones de competitividad.

Esto se debe a que una buena infraestructura facilita los crecimientos económicos y sociales mediante incremento de la productividad y la reducción de los costos operativos y de producción, expandiendo la actividad comercial y contribuyendo a la creación de empleo genuino.

Por otra parte, debemos tener presente la grave situación de deterioro en que se encuentran gran parte de la Red Nacional y Provincial de Caminos como consecuencia de los factores climáticos adversos que afectaron una gran parte del territorio nacional, donde cayeron puentes, alcantarillas, terraplenes.

A los fines de una mejor interpretación sobre los fundamentos, fines y objetivos que inspiran este proyecto, y dada la complejidad del conjunto de normas relacionadas al mismo, nos permitimos separar el desarrollo de los fundamentos en los siguientes puntos:

#### Antecedentes Históricos:

En el año 1932 se sancionó la Ley N° 11.658 conocida como Ley Nacional de Vialidad, por el que se crea un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República, estableciéndose que la red troncal de caminos nacionales y sus ampliaciones sucesivas deberían ser proyectadas, construidas y conservadas por la Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.).

Se creó asimismo un sistema de ayuda federal para la construcción de caminos, para las provincias que quieran acogerse a esta ley y se estableció la creación de un Fondo Nacional de Vialidad para atender: el estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas a cargo directo

de la D.N.V.; los gastos de funcionamiento de esta repartición y la ayuda federal a las provincias se estableció en la referida norma con un “Impuesto adicional, durante 15 años, de 0,05 \$m/n por litro a la nafta y de 15% al valor sobre el precio de venta por mayor que corresponda, por kilogramo, a los aceites lubricantes de motores de explosión.

Estos impuestos deberán ser abonados por las empresas productoras o expendedoras desde la fecha y en la forma que lo establezca la ley y lo reglamente el Poder Ejecutivo”.

La Ley 11.658 es una Ley Convenio que requirió para su aplicación la sanción de una Ley Provincial de acogimiento a la misma, por cuanto las provincias ceden a la nación su derecho a cobrar el impuesto a los combustibles recibiendo en compensación de fondos de coparticipación que deben destinar a la construcción de caminos en su jurisdicción.

Por ello, en el año 1939, se sancionó la Ley 12.625 que modificó algunos artículos de la Ley 11.658, fundamentalmente en lo referente al monto de los impuestos y a la forma de distribución de los fondos destinados a la construcción de los caminos nacionales.

Con referencia al impuesto a los combustibles y lubricantes cabe manifestar que esta ley incrementa a 6 centavos el impuesto a la nafta y a 10 centavos el correspondiente a los lubricantes creando, además, un impuesto de 6 centavos por litro a todo combustible que no sea nafta y esté destinado a motores de vehículos que utilicen la vía pública.

En el año 1958, se dicta el Decreto–Ley 505/58, en el cual se realiza la Federalización del Sistema Vial y se establece un nuevo régimen para el funcionamiento de la DNV, similar al de la Ley 11.658, modificando además el impuesto a los combustibles y la forma de distribución del Fondo Vial.

Este Decreto- Ley crea el Consejo Vial Federal, integrado por todas las provincias y la DNV, cuya función primordial es establecer una estrecha colaboración entre los organismos viales del país en la formulación de los planes de construcción de obras camineras y controlar el cumplimiento de las disposiciones vinculadas con la distribución del Fondo Vial.

Con relación a la constitución del Fondo Vial, el Decreto 505/58, establece clara diferencias con respecto a las dos leyes antes mencionadas ya que si bien el mismo está formado por los recursos proveniente de los impuestos a los combustibles, lubricantes, cubiertas, transferencias, etc., modifica la forma en que se conforman las partes destinadas a la construcción de los caminos nacionales y al fondo de ayuda federal (del 100% de lo recaudado, el 65% se destinaba a la DNV y el 35% restante a los Organismos Provinciales de Vialidad).

Esto permitió al Estado planificar el desarrollo de la infraestructura vial que aún subsiste y dio paso al avance en esta materia hasta convertirse en ejemplo para los otros países de América Latina.

Con la sanción del Decreto Ley 505/58, se logra la federalización del sistema vial, se crean los Organismos Provinciales de Vialidad y se asigna una participación de los recursos a cada Provincia.

De esta manera las provincias pudieron materializar un plan vial acorde con las necesidades de desarrollo de cada una de ellas para la época. Participación de nuevos sectores en la distribución del recurso: En la década del 60 se inicia un nuevo ciclo de disminución de los recursos viales, como consecuencia de la incorporación de un nuevo sector (Fondo Nacional de Energía), a pesar de que la Ley 17.597 de 1968 intentó independizarse con la creación del Fondo de Combustibles (naftas y gas oíl).

A partir del año 1960 el Gobierno Nacional, en forma constante y sistemática comenzó a quedarse con parte de los recursos recaudados a través del impuesto a los combustibles para cubrir necesidades del Tesoro, a partir de allí, fue desviando paulatinamente los ingresos al incorporar nuevos socios y desnaturalizando de esta manera los recursos que debían garantizar una red vial de integración Nacional.

En las décadas del 70 y 80 se promulgaron nuevos instrumentos legales con el fin de financiar inversiones en la red vial, entre lo que se destacan el Fondo Nacional de Autopistas (Ley 19.408) y el Fondo de Infraestructura del Transporte – FONIT (Leyes 20.073 y 20.336).

En el año 1988 la Ley 23.549 crea un Fondo Especial para el Sistema de Previsión Social, proveniente del impuesto a los combustibles y la Ley 23.697 y el Decreto 867/89, las mismas desafectaron el 50% de los fondos con destino a rentas generales. Para este año, la DNV participó con el 12,48% y las DPV con el 11,47%.

En el año 1990, mediante el Decreto 2.733, se eliminaron los Fondos Específicos para el sector vial, con lo cual se consolidó el proceso de deterioro que venía conformándose con las distintas modificaciones normativas y significó un incumplimiento del Decreto Ley 505/58, mediante el cual las provincias cedieron derechos impositivos y recursos para que Vialidad Nacional cumpliera con determinadas funciones y tareas que hacen al interés de las provincias en su conjunto. Con el Decreto 2.733, la DNV pasó a tener una participación en el año 1.958 del 65% a un 0% en el año 1990.

Esto ocasionó un desfinanciamiento total de los organismos viales, tanto nacional como provinciales, razón por la cual la Dirección Nacional de Vialidad y las Vialidades Provinciales quedaron totalmente paralizadas, llegando a colapsar el estado de los caminos como así también el acceso a algunas localidades del interior, transformándose en un peligro transitar por los mismos y, afectándose severamente el traslado de la

producción hacia los centros consumidores y comercializadores de la economía, provocando un marcado retraso en el desarrollo de las provincias más alejadas. Posteriormente la Ley 23.966, sancionada a mediados de 1991, se restituye felizmente parte de los fondos específicos viales con destino a los organismos provinciales de Vialidad. En el Título III de la misma, trata el Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Naturales. El Artículo 4º) del Capítulo 1 de la referida norma, define los combustibles gravados y los impuestos correspondientes por unidad de medida. La DNV, sin embargo, es financiada mediante la asignación presupuestaria.

Asimismo incorporó nuevos sectores:

El Fondo Nacional de la Vivienda (F.O.N.A.V.I.)

El Fondo Provincial de Infraestructura Pública (F.P.I.P.)

El Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior (F.E.D.E.I.).

En el año 1992, Decreto 2021/92, eliminó el impuesto al gas oíl, con el que disminuyó más todavía el Fondo Vial sobre el impuesto a los combustibles, al igual que el Fondo Provincial de Infraestructura Pública y el Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior.

Luego la Ley 24.699 restituyó el impuesto al gas oíl, pero asignó el total de la recaudación de este impuesto al Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones (S.I.J.P.), relegando la participación de las Provincias y con ello el FONDO VIAL, el F.P.I.P. y el F.E.D.E.I.

Esta misma norma asigna un 21% del total de la recaudación del impuesto a las naftas a este sistema, reduciendo el monto a distribuir al 79% con respecto a lo que establecía la Ley 23.966, pero manteniendo los mismos coeficientes de distribución de esta última norma.

Con el Decreto 2021/92 y la Ley 24.699, los recursos viales provinciales sufrieron un doble cercenamiento debido a que:

a) No participan del impuesto al gas oíl restituido, generando una profunda inequidad por cuanto es el combustible de uso masivo y de gran volumen que utiliza el transporte de cargas, cuyo peso y dimensiones afecta en forma directa el estado de la red vial

b) Disminuyeron el 21% de su participación en el impuesto a las naftas.

Paralelamente la Ley 25.235, fijo un valor tope para la distribución de los fondos específicos y autorizó a utilizar hasta un 50% de esos fondos para otros destinos diferentes (año 1999).

En el año 2000, la Ley 25.400 estableció una suma única y global en forma mensual de todos los fondos. Es decir, crea cuotas, y reitera la autorización a no destinar con fines específicos los fondos asignados por leyes especiales hasta un 50%.

En el año 2002, la Ley 25.570 establece en su Artículo 2º) que los recursos tributarios asignados a regímenes especiales de coparticipación, se distribuirán conforme a las normas que rigen a la fecha y constituirán ingresos de libre disponibilidad para las jurisdicciones partícipes (hasta el 100%).

#### FONDO VIAL:

En lo que respecta específicamente al FONDO VIAL, su participación en el Impuesto a los Combustibles Líquidos en el periodo (1.992- 2.019), es la siguiente:

“2024 – AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD”

| PERIODOS | TOTAL RECAUDACION | FONDO VIAL    | PORCENTAJES |
|----------|-------------------|---------------|-------------|
| 1992     | 2.469.326.000     | 222.115.000   | 8,99%       |
| 1993     | 2.017.009.000     | 266.263.000   | 13,20%      |
| 1994     | 2.087.975.000     | 300.668.000   | 14,40%      |
| 1995     | 1.787.313.000     | 257.373.000   | 14,40%      |
| 1996     | 2.303.333.000     | 349.459.000   | 15,17%      |
| 1997     | 4.010.248.000     | 345.923.000   | 8,63%       |
| 1998     | 3.692.550.000     | 319.659.000   | 8,66%       |
| 1999     | 3.586.276.000     | 298.963.000   | 8,34%       |
| 2000     | 3.477.746.000     | 286.646.000   | 8,24%       |
| 2001     | 3.766.722.036     | 254.380.556   | 6,75%       |
| 2002     | 4.399.982.719     | 216.933.718   | 4,93%       |
| 2003     | 4.826.427.650     | 222.072.006   | 4,60%       |
| 2004     | 5.223.283.921     | 228.949.115   | 4,38%       |
| 2005     | 5.856.617.436     | 242.898.968   | 4,15%       |
| 2006     | 6.407.318.000     | 277.292.147   | 4,33%       |
| 2007     | 7.297.315.000     | 352.114.512   | 4,83%       |
| 2008     | 9.512.716.000     | 485.801.290   | 5,11%       |
| 2009     | 11.411.540.000    | 633.967.142   | 5,56%       |
| 2010     | 15.103.474.000    | 874.286.329   | 5,79%       |
| 2011     | 17.959.521.000    | 1.108.118.257 | 6,17%       |
| 2012     | 25.597.056.000    | 1.558.301.132 | 6,09%       |
| 2013     | 30.820.485.000    | 2.052.613.752 | 6,66%       |
| 2014     | 44.303.313.000    | 2.834.003.610 | 6,40%       |
| 2015     | 56.292.259.000    | 3.493.618.341 | 6,21%       |
| 2016     | 75.476.465.000    | 4.416.917.505 | 5,85%       |
| 2017     | 102.639.781.000   | 6.322.730.025 | 6,16%       |
| 2018     | 107.182.047.000   | 6.806.992.645 | 6,35%       |
| 2019     | 145.341.474.000   | 9.069.307.978 | 6,24%       |

A partir de la crisis del 2001/2002, la Federación Argentina de Trabajadores Viales (F.A.T. VIAL), y el Consejo Vial Federal (C.V.F.), ante el grave estado de deterioro de la Red Vial en todas las jurisdicciones, han elaborado y presentado ante las autoridades nacionales y provinciales, numerosos trabajos y documentos relacionados con la necesidad de una mayor participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles con destino a los estados provinciales, por ser el FONDO VIAL, EL UNICO RECURSO DE ASIGNACION ESPECIFICA QUE TIENE SUSTENTABILIDAD HISTORICA EN EL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, y proponiendo simultáneamente la implementación de Programas de Fortalecimiento Institucional para las Vialidades Provinciales, tanto en lo que respecta a sus recursos humanos, como económicos financieros y tecnológicos, todo ello con el propósito de recuperar la operatividad de los organismos provinciales de vialidad, que en su gran mayoría fueron afectados por la falta de inversión de los últimos años que no le permitieron renovar el parque vial, adquirir herramientas tecnológicas, ni contar con los recursos humanos necesarios y suficientes para atender la demanda en la inspección de obras contratadas y en la conservación y mantenimiento de los caminos provinciales, salvo honrosas excepciones y gracias a los esfuerzos presupuestarios de alguna jurisdicciones, reclamando permanentemente sus preocupaciones por la escasa participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles para financiar las inversiones imprescindible en las tareas de conservación y mantenimiento de la Red Provincial de Caminos.

Estos inconvenientes afectan negativamente las posibilidades de un desarrollo armónico y sustentable de las provincias y las localidades del interior, que postergan indefinidamente legítimas aspiraciones de contar con una red vial segura entre los pueblos y las regiones del interior argentino, destacando que el estado de deterioro y la falta de conservación y mantenimiento que sufre la Red Vial Argentina, tiene una incidencia directa en las posibilidades de crecimiento de las economías regionales como única alternativa para generar empleo genuino y



resolver los graves problemas producidos por la exclusión social que golpea a nuestro pueblo.

Los caminos de jurisdicción provincial son mayormente de ripio o tierra y se encuentran pobremente mantenidos, como consecuencia fundamentalmente del desfinanciamiento que sufren los organismos provinciales de vialidad a lo largo del tiempo.

En este contexto, las Provincias mantiene en la mayoría de los casos muy bajos niveles de inversión, supeditado las mismas a la coparticipación Vial Federal (FONDO VIAL), que como se refleja en los cuadros anteriores, en el año 2019, la distribución del Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural, este Fondo percibió la suma total para distribuir en las 23 jurisdicciones viales la suma de \$ 9.069.307.999,60 millones, o sea el 6,24% del total de la recaudación del Impuesto a los Combustibles al 31/12/2.019 (145.341.474.000), para atender una red de 201.100 Kilómetros (estimados al año 2016), de caminos de la Red Primaria y Secundaria Provincial, lo que sumado a los caminos de tierra que corresponden a la Red Rural los cuales son básicos y fundamentales para las poblaciones y economías rurales, que carecen del presupuesto necesario para su mantenimiento generándose un deterioro creciente, resaltando que los mismos alcanzan una extensión aproximada de 350 mil kilómetros en todo el país.

Adicionalmente y aunque no lo hayamos tratado en el presente proyecto, debemos destacar que un mejoramiento en el mantenimiento y calidad en la infraestructura vial será un factor que contribuirá a reducir la tendencia altamente preocupante que en términos de seguridad vial vienen mostrando tanto los indicadores de accidentalidad como de mortalidad.

Ese objetivo que no solo compromete al sector público en sus diversas jurisdicciones sino también a toda la comunidad en su conjunto, debe

estar presente en cada acción que se encara y debe abarcar todos los aspectos que hacen a la operación y la gestión de carreteras.

Cabe destacar que con el transcurrir del tiempo se han incorporado aceleradamente nuevas tecnologías para el desarrollo productivo en el sector agropecuario, por ejemplo, el almacenamiento de granos en los denominados “silos bolsa”, lo que permite que los camiones de gran porte accedan a los mismos por caminos de la red terciaria que no están preparados para soportar el peso de los equipos de transportes, lo que obliga a los organismos viales a realizar inversiones no previstas para mantener en condiciones de transitabilidad esos caminos.

Esta situación se replica en la actividad minera, petrolera, forestal, y en todas las redes viales que hacen al desarrollo productivo del interior del país. Estos cursos de acción deben ser entendidos como integrantes de una estrategia económica y social más general, lo que no solo redundará con la reducción de costos operativos ligados al transporte, y un desarrollo económico y regional más equitativo, si no que sentará las bases para un crecimiento sostenido y territorialmente distribuido, que a partir de la sanción de esta norma permitirá recuperar gradualmente una parte de los Fondos Viales, incrementar los recursos para la Obra Pública Provincial y el Desarrollo Eléctrico del Interior.

Conservación de las Redes Viales Provinciales:

Las Obras Viales, luego de su inauguración necesitan casi de inmediato una fuerte y sostenida política de mantenimiento y conservación para cuyos fines las Vialidades Provinciales, carecen totalmente de recursos económicos para proteger adecuadamente el patrimonio vial para las futuras generaciones, demostrando en los hechos que, si bien la CONSERVACIÓN NO SE INAUGURA, resulta imprescindible su ejecución por las consideraciones descriptas.

Por lo tanto, la política Vial debe definirse necesariamente como una política de Estado donde la Nación planifique el desarrollo de las regiones en un sentido macro y las Provincias participen con sentido federal para efectuar inversiones en las redes viales Nacional y Provinciales, de tal manera de asegurar un tránsito confiable y seguro que redundará sobre todo en beneficio del interior del país contribuyendo al desarrollo de los pueblos y a una mejor calidad de vida.

#### Datos de la Red Provincial de Caminos al Año 2019

| AÑOS      | PAVIMENTOS | MEJORADO | TIERRA  | TOTAL   |
|-----------|------------|----------|---------|---------|
| 1985      | 29.684     | 31.993   | 112.386 | 174.063 |
| 1989      | 30.665     | 35.310   | 108.751 | 174.726 |
| 1993/1994 | 33.557     | 28.952   | 118.416 | 180.925 |
| 1996/1999 | 38.537     | 44.019   | 110.055 | 192.612 |
| 2001      | 38.796     | 44.485   | 108.231 | 191.812 |
| 2004/2005 | 41.226     | 34.210   | 117.404 | 192.840 |
| 2006      | 41.908     | 41.320   | 118.208 | 201.435 |
| 2009      | 52.002     | 42.829   | 111.685 | 196.517 |
| 2013      | 44.861     | 39.234   | 114.194 | 198.289 |
| 2014      | 45.173     | 39.799   | 113.317 | 198.289 |
| 2016      | 46.111     | 41.087   | 113.902 | 201.100 |
| 2019      | 47.065     | 45.096   | 112.012 | 204.173 |

A la descripción de la Red Provincial de Caminos (204.173 Kilómetros al Año 2019), hay que sumar aproximadamente 350.000 Kilómetros de la Red Rural (Datos aportados por el Consejo Vial Federal), llegamos aproximadamente a los 554.173 Kilómetros de Caminos Provinciales en todo el país, lo que resulta una inversión sumamente significativa en las tareas de mantenimiento y conservación para garantizar la transitabilidad a los usuarios del camino, haciendo notar que tales tareas requieren de un equipamiento vial de la gran mayoría de los Organismos Provinciales de Vialidad.

Estos problemas exceden largamente las posibilidades de solución de parte de los funcionarios y trabajadores viales del sector (no es un

problema de gestión) es un grave problema originado por falta de recursos de afectación específica para planificar y organizar adecuadamente los programas de mantenimiento y conservación de la Red Provincial de Caminos a cargo de los Organismos Provinciales de Vialidad, a la ejecución de las Obras Públicas Provinciales y al Desarrollo Eléctrico del Interior.

Por ello, esta iniciativa pretende cambiar esta realidad, para que los recursos que se recaudan por la venta de los combustibles, se recuperen en forma gradual y progresiva para los fines determinados en el párrafo anterior, planteando a su vez algo mucho más profundo. Nos estamos refiriendo a un país diferente, con sentido federal, y en igualdad de oportunidades para sostener un crecimiento económico con un desarrollo armónico y sustentable de nuestras economías regionales, donde el camino, las obras públicas provinciales y la electrificación urbana y rural se constituyen en un factor preponderante para el progreso de las poblaciones del interior del país, en una concepción verdaderamente federal, con un cuerpo robusto y productivo que sea cobijo de actividades que generen desarrollo, y que sean capaz de retener y potenciar a sus habitantes en el lugar donde nacen y así recrear un cuadro de equidad, de inclusión y crecimiento económico.

#### **DETERIORO DE LOS CAMINOS PROVINCIALES POR EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO:**

Durante los años 2015 - 2016 – 2017 – 2018 y 2019, en casi todo el territorio nacional la Red Provincial de Caminos sufrieron un fuerte deterioro como consecuencia del régimen de lluvias e inundaciones en más de veinte jurisdicciones, como consecuencia del cambio climático que se instaló de manera mundial, el cual, según los pronósticos, vino a instalarse para los próximos años.

Durante el año 2016, el Consejo Vial Federal solicitó a cada una de las jurisdicciones viales provinciales que cantidad de dinero se necesitaba

para reparar los daños causados en la Red Provincial de Caminos en todo el territorio nacional para permitir la transitabilidad de los productores de las economías regionales.

El requerimiento de fondos que formularon las Vialidades Provinciales al Consejo Vial Federal, arribó a la suma de PESOS NOVENTA Y TRES MIL QUINIENTOS TREINTA Y UN MIL MILLONES CERO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y TRES (\$ 93.531.035.593).

Según el informe del Consejo Vial Federal, al 31/12/2019, el FONDO VIAL recaudó la suma de \$ 9.069.307.999,60. Si comparamos el monto que se necesita para la recuperación de la Red Provincial de Caminos (\$ 93.000 Millones), que representaba u\$\$ 6.097.199.191, con la recaudación del Fondo Vial al 31/12/2019, que fueron u\$\$ 143.957.270, se necesitarían aproximadamente 42 años para poner en valor los caminos provinciales.

#### FONDO PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA (F.P.I.P.):

A partir del Año 1991, mediante la sanción de la Ley Nacional N° 23.966 – Título III – IMPUESTO SOBRE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y EL GAS NATURAL - Capítulo IV DE LA DISTRIBUCION, y el ARTICULO 20º), Inciso b), las Provincias Argentina comenzaron a coparticipar con EL TREINTA POR CIENTO (30%) del total de la recaudación destinada a las Provincias, en función de los porcentuales de distribución vigentes al artículo 3º) Inciso c) y Artículo 4º) de la Ley 23.548 con afectación a obras de infraestructura de energía eléctrica y/u obras públicas.

A continuación, se informa la participación del Fondo de Infraestructura Pública sobre el Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural hasta el año 2017:

| PERIODOS | TOTAL RECAUDACION | FONDO PROVINCIAL DE INFRESTRUCTURA PUBLICA | PORCENTAJES |
|----------|-------------------|--|-------------|
| 2007     | 7.297.315.000     | 176.057.256                                | 2,41%       |
| 2008     | 9.512.716.000     | 242.900.645                                | 2,55%       |
| 2009     | 11.411.540.000    | 316.983.571                                | 2,78%       |
| 2010     | 15.103.474.000    | 437.143.165                                | 2,89%       |
| 2011     | 17.959.521.000    | 554.059.129                                | 3,09%       |
| 2012     | 25.597.056.000    | 779.150.566                                | 3,04%       |
| 2013     | 30.820.486.000    | 1.026.306.876                              | 3,33%       |
| 2014     | 44.303.213.000    | 1.417.001.805                              | 3,20%       |
| 2015     | 56.292.259.000    | 1.746.809.171                              | 3,10%       |
| 2016     | 75.476.465.000    | 2.208.458.752                              | 2,93%       |
| 2017     | 102.639.781.000   | 3.161.365.013                              | 3,08%       |
| 2018     | 107.182.047.000   | 3.403.496.323                              | 3,17%       |
| 2019     | 145.341.474.000   | 4.534.653.989                              | 3,12%       |

- El déficit histórico en materia edilicia pública amerita la necesidad de revisar los fondos que se movilizan para ello.
- El incremento poblacional, las reformas institucionales se traducen en problemas difíciles de afrontar con los fondos actuales
- Las provincias tienen en agenda proyectos que no pueden ser ejecutados por falta de financiamiento alejando la meta perseguida cada vez más.
- Esta posibilidad habilita el hecho de generar obras nuevas y/o mantenimiento de construcciones de pequeñas y medianas escalas como: Salud: centros de salud, hospitales de medianas complejidades. Seguridad: comisarías, puestos de seguridad y control. Institucional: edificios gubernamentales. Educación: refacciones, ampliaciones.

- La obra pública no solo resuelve el problema directo del objeto de la obra, sino también como bien sabemos genera empleo y con ello la inclusión social necesaria para los sectores más vulnerables.

### FONDO ESPECIAL DE DESARROLLO ELÉCTRICO DEL INTERIOR (F.E.D.E.I.):

El Desarrollo Eléctrico del Interior del país constituye un factor preponderante para la radicación de las personas en los pueblos y parajes donde nacieron y crecieron. El F.E.D.E.I. tiene como finalidad la realización de obras para la generación, subtransmisión y distribución urbana y rural de la energía eléctrica.

Estas obras responden a las políticas provinciales de desarrollo energético, contemplando así las necesidades particulares de cada jurisdicción. Los recursos recaudados son transferidos a las jurisdicciones provinciales luego de la aprobación de las obras por el Consejo Federal de la Energía Eléctrica. La situación actual amerita incrementar los fondos FEDEI en razón de las siguientes consideraciones:

- Insuficiencia de los mismos para financiar obras de infraestructura del plan eléctrico 2013-2033 provincial.
- Los cupos anuales actuales solo permiten la ejecución de obras rurales (500-600 suministros por año).
- El plan de obras prevé para los próximos 4 años una inversión anual promedio superior a los 500 Millones, más de 14 veces lo disponible.
- Desde su origen de estos fondos son para el desarrollo eléctrico del interior, con la clara visión de situar a las provincias en una posición de igualdad de oportunidades frente a los grandes centros más evolucionados.

- La insuficiencia de estos recursos retrasa este proceso, o bien obliga a las provincias a recurrir a endeudamientos que, a la postre, terminan condicionando su desarrollo.

En virtud de lo establecido por el Artículo 20º), Inciso c) de la Ley 23.966, hasta el año 2017 el Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior, coparticipaba de un DIEZ POR CIENTO (10%), del 29%) destinado al sector Provincia (Remanente del 79%) del Impuesto a las Naftas, el que se administra por el CONSEJO FEDERAL DE LA ENERGIA ELECTRICA, DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE ENERGIA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y se aplicará para lo establecido en el artículo 33º) de la Ley N° 15.336. El Consejo Federal distribuirá los fondos en función de los índices repartidores vigentes o a lo que ese Consejo Federal determine en el futuro.

| PERIODOS | TOTAL<br>RECAUDACION | FONDO ESPECIAL<br>DESARROLLO ELECTRICO<br>DEL INTERIOR | PORCENTAJES |
|----------|----------------------|--|-------------|
| 2007     | 7.297.315.000        | 58.685.752   | 0,80%       |
| 2008     | 9.512.716.000        | 80.966.882   | 0,85%       |
| 2009     | 11.411.540.000       | 105.661.190  | 0,93%       |
| 2010     | 15.103.474.000       | 145.714.388  | 0,96%       |
| 2011     | 17.959.521.000       | 184.686.376  | 1,03%       |
| 2012     | 25.597.056.000       | 259.716.855  | 1,01%       |
| 2013     | 30.820.486.000       | 342.102.292  | 1,11%       |
| 2014     | 44.303.213.000       | 47.233.935   | 0,11%       |
| 2015     | 56.292.259.000       | 582.269.724  | 1,03%       |
| 2016     | 75.476.465.000       | 736.152.917  | 0,98%       |
| 2017     | 102.639.781.000      | 1.053.788.338  | 1,03%       |
| 2018     | 107.182.047.000      | 1.134.498.774  | 1,06%       |
| 2019     | 145.341.474.000      | 1.511.551.330  | 1,04%       |



Esta es la oportunidad de interpretar la política vial como política de estado, las provincias, sus pueblos y sus dirigentes están llamados a intervenir en esta lucha.

Por todo lo expuesto, es que vengo a solicitar la aprobación del presente proyecto de Ley.

Antonio J. Rodas