



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Proyecto de Ley

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

LEY DE FORTALECIMIENTO DE LA OBRA PUBLICA PROVINCIAL.

ARTICULO 1º):La presente ley tiene como el objeto el fortalecimiento de la infraestructura vial, la obra provincial y el desarrollo eléctrico del interior

Sustitúyase el artículo 19º) del Capítulo IV del Título III de la Ley 23.966, texto ordenado en 1.988 y sus modificaciones, el que quedara redactado de la siguiente manera:

“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: los impuestos establecidos en los Capítulos I y II del presente Título, se distribuirán en forma progresiva entre el Tesoro Nacional y las Provincias de conformidad a los siguientes periodos y porcentajes:

<i>Periodos</i>	<i>Tesoro Nacional</i>	<i>Provincias</i>	<i>Total</i>
<i>Desde el 01/01/2019</i>	<i>09,10%</i>	<i>11,70%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/07/2019</i>	<i>07,80%</i>	<i>13,00%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/01/2020</i>	<i>06,50%</i>	<i>14,30%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/07/2020</i>	<i>05,20%</i>	<i>15,60%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/01/2021</i>	<i>03,90%</i>	<i>16,90%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/07/2021</i>	<i>02,60%</i>	<i>18,20%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/01/2022</i>	<i>01,30%</i>	<i>19,50%</i>	<i>(20,80%)</i>
<i>Desde el 01/07/2022</i>	<i>00,00%</i>	<i>20,80%</i>	<i>(20,80%)</i>



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

ARTICULO 2º — Establécese, por el plazo de cuatro (4) años, **a partir de la vigencia de la presente ley**, una asignación específica de recursos coparticipables en los términos del inciso 3 del artículo 75 de la Constitución Nacional con la finalidad de garantizar condiciones equitativas y solidarias **al sector PROVINCIA, distribuyendo los recursos conforme a lo establecido en el artículo 20º de la ley 23.966**, respondiendo a la demanda requerida **por los gobiernos provinciales** y de coadyuvar a la disponibilidad de los recursos previstos en el artículo 1º de la presente ley en los presupuestos de las Provincias.

ARTICULO 3º): De forma



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

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 gestionando en forma conjunta ante esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, 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) – (ahora: Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono Ley 27.430), 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.

Un sector importante de Diputados Nacionales que representamos a los ciudadanos de distintas provincias y que pertenecemos a diferentes partidos políticos integrando distintos bloquesparlamentario, hemos analizado profundamente el origen de este impuesto, su recaudación; distribución y asignación del mismo, concluyendo positivamente sobre la importancia del tema en cuestión, decidimos impulsar este Proyecto de Ley modificando el Artículo 143º) de la Ley N° 27.430, 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:



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

- 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)**

Introducción al tema:

Si analizamos 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 adverso, 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:



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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 adverso 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 1.932** 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 las 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”.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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.

Modificaciones a la norma:

En el año **1.939**, 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 a los 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.

Federalización del Sistema Vial:

En el año **1958**, se dicta el **Decreto-Ley 505/58**, mediante el cual 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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 independizarlo 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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 1.990**, 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 1.990**.

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 el **01/08/1991**, 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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 1.992, 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Paralelamente la Ley 25.235, fijo un valor tope para la distribución de los fondos específicos y autorizo a utilizar hasta un 50% de esos fondos para otros destinos diferentes (año 1.999).

En el año 2.000, 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 2.002, 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 participes (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 (1.992-2.016), es la siguiente:

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%



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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%

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



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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 validad a lo largo del tiempo.

En este contexto, las Provincias mantiene en la mayoría de los casos muy bajos niveles de inversión, supeditando las mismas a la coparticipación Vial Federal (**FONDO VIAL**), que como se refleja en los cuadros anteriores, en el año 2017, 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 **\$ 6.322.730.025 millones**, o sea el **6,16%** del total de la recaudación del Impuesto a los Combustibles al **31/12/2.016 (102.639.781.000)**, para atender una red de **201.100 Kilómetros**



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

(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.

Asimismo 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

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, sino 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 **CONSERVACION 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.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Datos de la Red Provincial de Caminos al Año 2016

	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	4.485	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	
Nota: A la información citada precedentemente, corresponde sumar los caminos de la red terciaria o municipal en todo el país, estimada en 350.000 Kilómetros aproximadamente al año 2016.					

A la descripción de la Red Provincial de Caminos (201.100 Kilómetros al Año 2016), hay que sumar aproximadamente 350.000 Kilómetros de la Red Rural (Datos aportados por el Consejo Vial Federal), llegamos aproximadamente a los 551.100 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 a 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”
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 Publicas Provinciales y al Desarrollo Eléctrico del Interior.

Este Proyecto de Ley 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 CLIMATICO:

Durante los años 2015; 2016 y 2017, 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 solicito 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



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

fondos que formularon las Vialidades Provinciales al Consejo Vial Federal, arribaron 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 **31/12/2016, el FONDO VIAL recaudo la suma de PESOS CUATRO MIL TRECIENTOS SETENTA Y TRES MILLONES (\$ 4.373.000.000).**

Si comparamos el monto que se necesita para la recuperación de la **Red Provincial de Caminos (\$ 93.000 Millones)**, con la recaudación del **Fondo Vial al 31/12/2016**, se necesitan aproximadamente 21 años para poner en valor los caminos provinciales.

Si trasladamos los montos mencionados al valor dólar, representan U\$ 6.097.199.191

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 LIQUIDOS 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:



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

PERIODOS	TOTAL RECAUDACION	FONDO ESPECIAL DESARROLLO ELECTRICO DEL INTERIOR	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%

- **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: comisarias, puestos de seguridad y control.

Institucional: edificios gubernamentales.

Educación: refacciones, ampliaciones.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

- **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 ELECTRICO 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.**



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

- **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 RECAUDACION	FONDO ESPECIAL	PORCENTAJES
DESARROLLO ELECTRICO DEL INTERIOR			
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%



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 – Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

REFLEXION FINAL

El problema descripto no es prioridad de ningún partido político, ni grupo empresario o sindical, ni de ningún ideólogo.

Es un problema de comunidad de los argentinos, que todos debemos asumir otorgándole la real importancia que tiene y que convoca a todos los gobernadores provinciales, a los dirigentes políticos y sus organizaciones; a los dirigentes sindicales por la propia esencia de su labor; a las organizaciones de empresarios, pues el futuro de sus empresas está condicionado y atado a un desarrollo que pasa necesariamente, por el sistema de transporte carretero; a los productores primarios, cuya calidad de vida y el futuro de su actividad dependen del camino; a las universidades, cuyos especialistas deben estudiar el tema y actuar en el sentido de lograr el mayor beneficio de la población que los sustenta; a los jóvenes que deben aprender a corregir los errores del pasado sin repetirlos.

Esta es la oportunidad de interpretar la **POLITICA VIAL COMO POLITICA DE ESTADO**, las provincias, sus pueblos y sus dirigentes están llamados a intervenir en esta lucha.

Señor Presidente, Señores Diputados: Por todo lo expuesto solicitamos la aprobación del presente proyecto de Ley.