

## **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación ...

### **RESUELVE**

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional a efectos de que, a través de los Ministerio de Economía de la Nación y de Transporte, de la Secretaría de Energía dependiente del primer Ministerio citado y de la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico (CAMMESA); brinde información circunstanciada respecto de la acuciante situación de faltante y desabastecimiento de gasoil en Argentina que pone en crisis el normal desarrollo de los sectores productivos y de transporte de cargas del país. En tal sentido:

1. Remita cuadro comparativo de requerimientos históricos de importación de gasoil en Argentina durante los años 2016 a la fecha, discriminado por volúmenes mensuales programados, comprados y efectivamente ingresados al país.
2. Informe fechas concretas en que se planificaron los requerimientos de importación de dicho combustible durante los últimos doce (12) meses.
3. Informe las licitaciones de importación de gasoil efectuadas por CAMMESA, durante el primer semestre del año 2022. De igual forma y para el mismo período, remita informe de la cantidad de cargamentos y metros cúbicos en compras realizadas por YPF S.A. y por las demás refinerías del país en la importación de dicho insumo.
4. Brinde información y fundamente las demoras incurridas por las áreas de gobierno encargadas de la debida planificación de importación de gasoil en Argentina. Desarrolle

los costos directos e indirectos en términos de Producto Bruto Interno (PBI) que tal deficiente gestión estatal ha generado sobre la actividad productiva del país.

5. Informe respecto de las acciones y medidas de gobierno adoptadas para revertir la actual crisis de abastecimiento de gasoil en que se encuentra el mercado local de combustibles.

6. Explícite el impacto inflacionario producido por los aumentos transitorios en la dosificación de las mezclas de combustibles y de las subas en los precios de los "biocombustibles" autorizados por la Resolución Secretaría de Energía N° 438/2022.

7. Explícite cuál será la política de ajustes a autorizar en el precio de los combustibles para los restantes meses del presente año.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

ASCARATE, Lidia Inés

AJMECHET, Sabrina Carlota

CARRIZO, Ana Carla

CIPOLINI, Gerardo

DE LOREDO, Rodrigo Alfredo

ROMERO, Ana Clara

STOLBIZER, Margarita Rosa

TORELLO, Pablo

TORTORIELLO, Aníbal Antonio

ZAPATA, Carlos Raúl

## **FUNDAMENTOS**

**Sr. Presidente:**

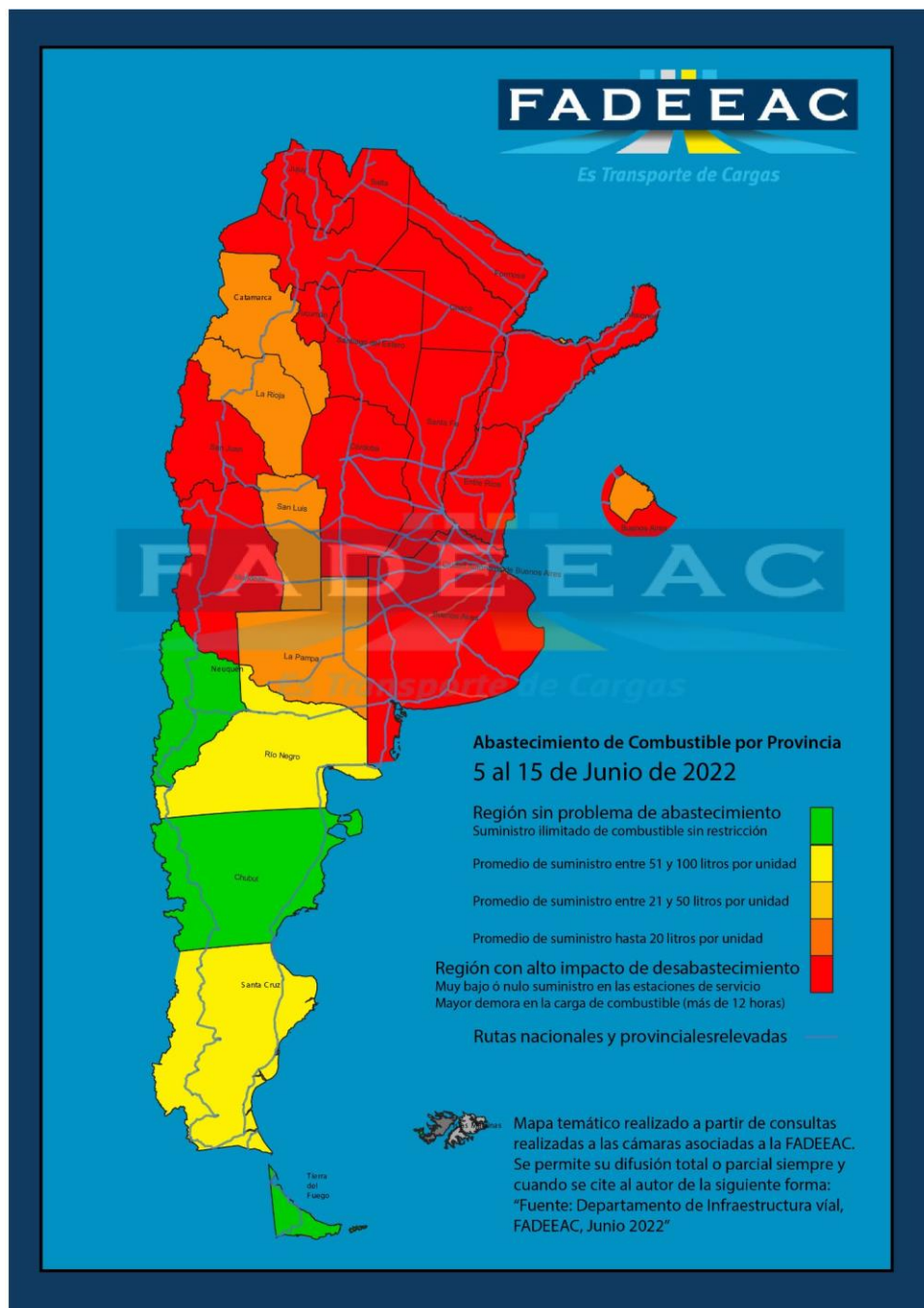
La actual crisis energética generada por la alarmante situación de faltante del gasoil requerido, afecta a toda la cadena productiva nacional y principalmente a dos sectores claves para el desarrollo del país, como son el agropecuario y el de transporte de cargas. Va de suyo que el delicado contexto responde a una **deficiente planificación gubernamental en materia de política energética.**

No cabe dudas que la formulación e implementación de políticas públicas constituye una tarea ineludible de la administración del Estado. En tal sentido, la actual dependencia de nuestra matriz energética global en el requerimiento de combustibles, determina que el adecuado abastecimiento energético (tanto de producción nacional como de eventuales necesidades de recurrir a su importación), configure la principal cuestión de nuestra política energética, respecto de la cual, el Estado se encuentra obligado a atender, tanto en su formulación y diseño como en su planificación y ejecución.

**El país no puede prescindir de una política energética previsible y planificada** que -además-, frente al especial peso que tienen los combustibles sobre la gran mayoría de las actividades de desarrollo productivo, **brinde certidumbre y sustentabilidad de abastecimiento de dicho insumo.**

**Sin embargo, la realidad contrasta con ello.** La actual escasez de gasoil se sigue intensificando en todo el país, al punto que en la primera quincena de este mes, **ya son 21 provincias las que presentan serios problemas para acceder al combustible**

**requerido**, según surge del "Mapa de abastecimiento de gasoil" elaborado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) y se evidencia en el **66,1% de las rutas nacionales**.



A más de seis meses de sufrir las consecuencias de esta crisis por faltante de gasoil, padecida y anunciada por todos los rincones productivos y de transporte de cargas del país, el gobierno nacional acusa nota de tal alarmante situación y, en forma inorgánica, desde las carteras de energía, de transporte y de economía nacional, se esgrimen distintas causales y se ensayan parciales medidas a adoptar.

La mayoría de las causales argumentadas, si bien en conjunto pueden explicar técnicamente la situación de faltante de gasoil en Argentina, también **verifican que el origen, magnitud y persistencia de la actual situación de escasez, deriva sustancialmente de la falta de previsión y planificación estatal en la materia.**

Así, se ha argumentado que la producción local de gasoil durante los primeros meses del año acumuló una leve baja, producto de paradas técnicas programadas en dos refinerías en Campana y Campo Durán. Sin embargo, la cartera energética no puede desconocer que todas esas paradas de planta de la magnitud de las aludidas, no se deciden de un día para el otro ni tampoco se comunican a la Secretaría de Energía con lapso temporal menor a un semestre de anticipación.

De igual forma se ha indicado que dicha escasez resulta consecuencia del crecimiento de la producción de Vaca Muerta y del aumento de la participación del crudo Medanita, de allí la mayor carga de crudo liviano en las refinerías locales; y que ello produce menores rendimientos de gasoil que, para su producción requiere de crudos más pesados. Sin embargo, esta situación no era desconocida por las áreas de regulación energética ni mucho menos de reciente aparición, ya que el citado aumento de la participación del crudo liviano se viene registrado desde hace más de dos años a la fecha.

Por otro lado, se ha señalado que la escasez de este combustible -de uso intensivo en las actividades agropecuarias y de transporte de cargas-, se explica por el aumento récord de la demanda de gasoil en 2022, registrándose un crecimiento de su consumo del orden del 14% durante los primeros cinco meses de este año. Sin embargo, ello **no se correlaciona con el nivel de requerimientos energéticos de la actividad productiva primaria e industrial argentina, la cual no ha aumentado en dicha proporción** en el transcurso del presente semestre. En efecto, el faltante no se vincula con ningún factor productivo, sino que encuentra asociación directa con las mismas razones de restricciones regulatorias (económicas, monetarias, cambiarias, de importación), que determinan el generalizado escenario de escasez de insumos y productos importados requeridos por los sectores productivos en Argentina, tales como autopartes, neumáticos, agroquímicos, material médico, etc.

En tan sentido, dado que no se registraron modificaciones en el sistema productivo que puedan impactar en el consumo de combustible, las causas del incremento remiten al **aumento de consumo en las provincias fronterizas y -particularmente- en la demanda de los transportistas de países limítrofes y las ventas transfronterizas**, como consecuencia de la gran diferencia del precio de gasoil local con los de dichas naciones<sup>1</sup>.

También se ha argumentado que la crisis local de gasoil se explica principalmente por la suba mundial de los precios de este combustible frente a la puja internacional para su obtención en el actual contexto. Sin embargo, ésta tampoco resulta una razón eficiente ya que, como Argentina históricamente importa en promedio entre el 25% y al 30% de gasoil anual, **tales compras debieron ser -y no lo fueron- previsionadas, planificadas y anticipadas.**

---

<sup>1</sup> Conforme el "Anticipo Carta Energética N° 52 – Junio 2022" publicado por la consultora Montamat y Asociados, la variación de demanda por segmento enero-abril 2022 vs. 2021, fue del 18% (venta al público en general), del 12% (para el agro), del 22% (para el transporte de cargas) y del -14% para el resto de las empresas.

Así las cosas, la **falta de previsión y planificación estatal nuevamente puso en crisis el adecuado abastecimiento de un insumo común para todo el sector productivo y de transporte de cargas del país.**

Hoy, a más de seis meses que toda la economía productiva, de alimentos y de transporte de cargas se encuentra padeciendo las consecuencias socio-económicas por esta crisis de abastecimiento (a todas luces anunciada por todos estos sectores), y frente a su actual agravamiento, con múltiples cortes en las principales rutas del país que no sólo impiden y paralizan el normal desarrollo de toda actividad productiva sino que, lamentablemente, ha causado la luctuosa pérdida de una vida humana; **la única respuesta del gobierno es "esperar"** a que en los próximos quince días arriben dos buques con combustible<sup>2</sup>, cuyos volúmenes de importación **apenas alcanzará para cubrir la demanda parcial en el requerimiento mensual** de dicho combustible por parte de los sectores productivo, autotransportista y logístico del país.

Esta "**espera**" pone en evidencia la falta de previsión y planificación energética del gobierno quien, con insuficientes<sup>3</sup> y tardías medidas, ha agravado las consecuencias socio-económicas derivadas de una deficiente gestión pública.

---

<sup>2</sup> En entrevista radial, el Ministro de Transporte de la Nación, Alexis Raúl Guerrero señaló sobre el faltante de gasoil: *"Entiendo, por lo que me explican desde YPF y desde la Secretaría de Energía, que con la llegada de nuevos barcos, habiendo incrementado lo planificado a principios de años, que en los próximos quince, veinte días estaría solucionado el problema ...garantizado la provisión de gasoil para los laboreos necesarios para la agroindustria"*.

<sup>3</sup> Para sumar oferta al mercado y descomprimir parcialmente la crisis de abastecimiento, a través de la Resolución 438/2022 de la Secretaría de Energía, se fijó de forma excepcional y transitoria, un corte obligatorio adicional y temporario de biodiésel de 5% en volumen, respecto al corte obligatorio vigente (pasando del 5% al 12,5%), medido sobre la cantidad total del producto final, para todo combustible líquido clasificado como gasoil o diésel oil. Y por Decreto de Necesidad y Urgencia 330/2022 (DECNU-2022-330-APN-PTE, B.O. 16/06/22) se establece que, por el término de sesenta (60) días corridos, un "Régimen de Corte Obligatorio Transitorio Adicional de Biodiésel" (COTAB) destinado a incrementar la capacidad de abastecimiento de gasoil grado 2 y grado 3 en el país.

Mientras tanto el poco gasoil al que el sector productivo y de transporte puede acceder es escaso y el precio, en muchos casos, discrecional. Va de suyo que estos sectores encuentran serias dificultades para absorber tales precios en sus estructuras de costos.

En una cuestión estratégica para el desarrollo del país como es el adecuado abastecimiento de combustibles, la implementación de acciones y medidas de política energética deben ser efectuadas en el tiempo requerido. **El agravamiento de esta crisis demuestra que el Ejecutivo de manera tardía y poco eficiente piensa en "empezar a arreglar el techo cuando ya está lloviendo"**<sup>4</sup>.

Por las consideraciones señaladas y aquellas que serán expuestas oportunamente en el recinto solicito a los demás señoras y señores diputados el voto favorable de la presente iniciativa.

Autor

BERHONGARAY, Martín Antonio

Coautores

ASCARATE, Lidia Inés

AJMECHET, Sabrina Carlota

CARRIZO, Ana Carla

CIPOLINI, Gerardo

DE LOREDO, Rodrigo Alfredo

ROMERO, Ana Clara

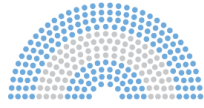
STOLBIZER, Margarita Rosa

TORELLO, Pablo

---

<sup>4</sup> Frase que se deriva de la expresión utilizada por el analista económico Claudio Zuchovicki, publicada en el diario La Nación del 29 de mayo de 2022





**DIPUTADOS**  
ARGENTINA

"2022 - "Las Malvinas son argentinas

TORTORIELLO, Aníbal Antonio

ZAPATA, Carlos Raúl