



H. Cámara de Diputados de la Nación

“1983/2023 - 40 años de democracia”

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina...

Artículo 1°.- Declárase de interés nacional el diseño, investigación, innovación, desarrollo, producción, comercialización, adquisición, conversión y utilización de vehículos eléctricos y con tecnologías alternativas producidos en el territorio nacional.

Artículo 2°.- La presente ley tiene por objeto promover la utilización creciente y sostenida de vehículos eléctricos y con tecnologías alternativas producidos en el territorio nacional para la movilidad sustentable, con el fin de generar la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero provenientes del sector del transporte terrestre automotor.

Artículo 3°.- Créase el Régimen para la Promoción de la Movilidad Sustentable que regirá en todo el territorio de la República Argentina, con los alcances y limitaciones establecidas en la presente ley y las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto, el que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2040, inclusive.

Artículo 4°.- Definiciones. A los efectos de la presente ley, se definen los conceptos siguientes:

a) Vehículo eléctrico: Todo vehículo impulsado por un motor eléctrico cuya fuente de energía sean baterías o celdas de combustible u otra fuente de energía renovable.

b) Vehículo eléctrico con tecnologías alternativas: Vehículos híbridos enchufables o no, impulsados por un motor eléctrico combinado con un motor a combustión interna. En el caso de los Vehículos Eléctricos Híbridos, deberán poder propulsarse íntegramente sobre la base de la energía eléctrica para ser incluidos en esta definición.

Quedan excluidos de la presente definición para los efectos legales aquellos vehículos a combustión derivados del petróleo.

c) Movilidad sostenible o sustentable: Enfoque de transporte que busca minimizar el impacto ambiental, social y económico, fomentando el uso de medios de transporte eficientes y limpios, reduciendo la



H. Cámara de Diputados de la Nación

dependencia del automóvil particular, promoviendo la accesibilidad y la equidad en el transporte, y garantizando la seguridad de los usuarios.

d) Servicio de recarga: suministro de energía eléctrica para la carga de baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbridos enchufables.

e) Conversión a energía limpia: Cambio de sistema de motor y combustión interna de un vehículo terrestre de cualquier uso o tonelaje, para la transición del uso de combustible fósil

Artículo 5°.- Con el objeto de fomentar la movilidad sustentable, el Poder Ejecutivo Nacional establecerá los siguientes incentivos por el lapso de vigencia del régimen de esta ley:

a) Arancel de importación: reducirá el arancel de importación de los vehículos eléctricos, sus autopartes, repuestos y kits de conversión, siempre que no se produzcan en el territorio nacional..

b) Impuesto al Valor Agregado: la alícuota del Impuesto al Valor Agregado a aplicarse a los vehículos eléctricos y sus repuestos, será del 50 por ciento de la alícuota vigente.

c) Impuesto a los Bienes Personales: eximirá del gravamen establecido en el Título VI de la Ley N° 2236, texto ordenado en 1997 y modificaciones.

d) Impuesto a las Ganancias: establecerá la amortización acelerada del Impuesto a las Ganancias por la adquisición por parte de personas jurídicas de vehículos eléctricos destinados a actividades industriales, comerciales y de logística. La amortización será practicada en el primer ejercicio fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en el artículo 84 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, en las condiciones que fije la reglamentación.

e) Impuestos internos: el expendio de los vehículos eléctricos estará exento del gravamen establecido por el Capítulo IX del Título II de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley N° 24.674 y sus modificaciones.

La autoridad de aplicación evaluará anualmente la pertinencia y oportunidad de modificar o limitar la exención establecida en este artículo con arreglo a la evolución, desempeño e incidencia de la movilidad sustentable en el parque vehicular, las características tecnológicas, innovaciones o índole de los vehículos comprendidos en la definición citada precedentemente, la evolución en el cumplimiento de metas ambientales comprometidas por la República Argentina en tratados internacionales y la evolución de variables macroeconómica significativas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

f) Crédito fiscal: instrumentará beneficios promocionales en forma de crédito fiscal, aplicable a los vehículos eléctricos. Dicho crédito, que podrá ser cedido a terceros para el pago de impuestos nacionales, no superará el veinte por ciento (20%) del precio de venta del vehículo.

Facúltase a la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) a dictar las normas complementarias necesarias para instrumentar y regular los aspectos impositivos correspondientes a lo establecido en el presente artículo.

Artículo 6°.- El Poder Ejecutivo Nacional podrá instrumentar esquemas tarifarios de peajes diferenciales aplicables a los vehículos eléctricos definidos en la presente ley, y por su lapso de vigencia

Asimismo, promoverá el acceso a financiamiento para la adquisición de los vehículos eléctricos y conversión de los vehículos a combustión con derivados del petróleo con tasas preferenciales, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 7°.- El Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio de las diferentes áreas de su competencia procurará los medios necesarios y coordinará acciones con las jurisdicciones locales que adhieran a la presente ley, cada una en el ámbito de sus competencias, que permitan la adopción de medidas que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de promover la utilización creciente y sostenida de vehículos de la movilidad sustentable, tales como las que de modo enunciativo se listan a continuación:
- franquicias sobre tributos, tasas y/o contribuciones locales, - eximición o descuento en el pago de peajes de rutas provinciales, -medidas preferenciales de circulación o estacionamiento, entre otras que pudieran corresponder.

Artículo 8°.- La Autoridad de Aplicación de esta ley será designada por el Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 9°.- Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

a) Formular, actualizar y ejecutar el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable para cumplir con el objetivo de la presente ley, y promover su difusión.

b) impulsar la cooperación en investigación, desarrollo e innovación científica entre actores públicos, privados, nacionales o internacionales, a los efectos de promover la industria nacional afín al objeto y meta establecida en la presente ley;



H. Cámara de Diputados de la Nación

- c) promover la capacitación, educación e información de los efectos benéficos de la movilidad sustentable, en orden a la protección ambiental y de la salud y la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero;
- d) elaborar la nómina de modelos de vehículos autorizados y los estándares técnicos habilitantes para su comercialización bajo la presente ley, verificando que se ajusten a los estándares internacionales;
- e) establecer la normativa técnica para la implementación de la ley, particularmente para la instalación y funcionamiento de las estaciones de recarga, y a la gestión integral de residuos de conformidad con los principios contemplados en el artículo 4° de la Ley General del Ambiente N° 25.675.
- f) establecer la normativa de seguridad en relación a los vehículos alcanzados, en particular lo relativo a la actuación en caso de siniestros, incluyendo la identificación distintiva exterior de aquellos.
- g) fiscalizar el cumplimiento de esta ley y su normativa complementaria;
- h) dictar toda otra norma reglamentaria necesaria para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

Art. 10.- Se establecerá un plazo no mayor a diez (10) años contados desde la entrada en vigencia de la presente ley para que las flotas de vehículos de entes estatales centralizados y descentralizados sean al menos en un ochenta por ciento (80%) eléctricos.

Se creará un plan específico que prevea la renovación de la flota vehicular del estado nacional priorizando la adquisición de vehículos eléctricos, preferentemente de producción nacional.

La autoridad de aplicación fijará los objetivos anuales de renovación de la flota de ómnibus afectado al Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional; asimismo, promoverá la consecución de similares objetivos junto a la autoridad local competente respecto de la flota de Servicio Público de Transporte Automotor de pasajeros urbanos y suburbanos que no sean de jurisdicción nacional, en ambos supuestos, dentro del lapso de DIEZ (10) años contados desde la entrada en vigencia de la presente ley, hasta alcanzar el reemplazo total de dichas flotas con vehículos eléctricos.

Todo aporte o acompañamiento que, bajo cualquier concepto, realice el estado nacional nacional a los fines del sostenimiento del servicio de transporte público de pasajeros urbano o suburbano de jurisdicción provincial o municipal, estará sujeto al cumplimiento por parte de las autoridades locales



H. Cámara de Diputados de la Nación

competentes de las mismas metas y objetivos anuales que las dispuestas por la autoridad de aplicación respecto del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional.

El Poder Ejecutivo Nacional establecerá un cronograma plurianual de metas y objetivos de adquisiciones aplicables a las flotas de vehículos de propiedad de las jurisdicciones y entidades que, en virtud del artículo 8 de la Ley N° 24.156 y sus normas reglamentarias conforman el Sector Público Nacional, hasta alcanzar una participación de vehículos de movilidad sustentable del VEINTE POR CIENTO (20%) en los primeros CUATRO (4) años de vigencia del régimen, del CUARENTA POR CIENTO (40%) en los primeros OCHO (8) años y del CIEN POR CIENTO (100%) hasta el 31 de diciembre de 2040, con excepción de aquellos vehículos de los cuales no exista producción nacional según el registro creado por artículo 24 y/o cuya funcionalidad se vea afectada negativamente, conforme a las previsiones de esta ley y sus normas reglamentarias y complementarias.

Art. 11.- La Autoridad de Aplicación adoptará medidas para promover la instalación de una red nacional de recarga de vehículos eléctricos que permita su circulación en todas las rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios de jurisdicción nacional, en coordinación con empresas del sector energético, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A tales efectos, el Poder Ejecutivo Nacional incluirá disposiciones para la instalación de centros de recarga en la renovación y otorgamiento de nuevas concesiones viales en el ámbito de su jurisdicción, y establecerá los lineamientos para la inclusión de centros de recarga en la red para solicitantes públicos o privados y metas para incrementar la participación de las fuentes renovables en la generación de la energía requerida. Los detalles de dicha red deberán publicarse de forma actualizada en la página de internet del organismo con detalle de ubicación geográfica, competente, tipo de terminal y potencia.

Artículo 12.- La Autoridad de Aplicación elaborará el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable observando la última Contribución Determinada a Nivel Nacional presentada en el marco del Acuerdo de París sobre Cambio Climático, entre otras consideraciones, mediante un proceso participativo que involucre a los sectores interesados, y que será actualizado cada cinco (5) años.

El Plan será de acceso público, conforme los criterios de transparencia activa dispuestos por la Ley N° 27.275 sobre Derechos de Acceso a la Información Pública.

El Plan Estratégico Nacional incluirá:



H. Cámara de Diputados de la Nación

- a) Priorización de las diferentes tecnologías comprendidas en la presente ley, de acuerdo a las Mejores Técnicas Disponibles, por los plazos que estime convenientes;
- b) metas de recambio y modernización de la flota vehicular privada, para el transporte de personas y mercancías.
- c) establecimiento de un sistema de indicadores de cumplimiento de movilidad sustentable, recomendando el período para su actualización;
- d) impulso de políticas de reconversión y de promoción y fomento de la industria nacional afín al objeto y meta establecida en la presente ley;
- e) planificación de una red de recarga eléctrica y alternativa geográficamente eficiente, que garantice el desplazamiento autónomo de las alternativas vehiculares de movilidad sustentable en todo el territorio nacional, de acuerdo a la priorización de las diferentes tecnologías y las particularidades de cada región;
- f) determinación de los mecanismos de capacitación, educación e información en relación a los diversos aspectos técnicos y de seguridad de la movilidad sustentable;
- g) adopción de un sistema de etiquetado con información sobre la eficiencia energética de los vehículos que se comercializan en el país, previendo su actualización en caso de corresponder;
- h) consideración del uso de biocombustibles, gas natural comprimido y gas natural licuado, como combustibles de transición, por los plazos que estime convenientes según su evaluación científica, técnica y económica, a fin de promover la disminución de emisiones contaminantes en el corto plazo;
- i) establecimiento, en el marco de sus competencias y en caso de corresponder, de nuevos incentivos no previstos legalmente.

propuestas referidas a la circulación vehicular que fomenten la movilidad sustentable de acuerdo a los objetivos de la presente ley.

Artículo 13.- Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley y reglamentar la misma en el ámbito de su competencia, impulsando la reconversión del transporte urbano de pasajeros.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Artículo 14.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente en el plazo de noventa (90) días desde su promulgación.

Artículo 15.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

Jorge Raúl Rizzotti
Diputado Nacional

FUNDAMENTOS

Sra. Presidente:

La presente iniciativa tiene como objetivo fomentar la transición de la movilidad convencional, demandante de combustibles fósiles, hacia la movilidad sustentable, atendiendo a los compromisos de la República Argentina en materia de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, a las



H. Cámara de Diputados de la Nación

metas establecidas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible, a las obligaciones y derechos contenidos en el Artículo 41 de la Constitución Nacional y a sus beneficios en materia ambiental y en la salud humana.

Las experiencias internacionales dan cuenta de que la transición a la sostenibilidad no puede ser llevada adelante por los mercados solos, sino que en todos los casos el Estado debe direccionar el proceso. Por lo tanto, este desafío requiere un Estado capaz de innovar, asumir riesgos, emprender e invertir junto con el sector privado. Es necesario construir una idea ordenadora, una gran estrategia que pueda dar dirección, coherencia y consistencia a esta iniciativa para así potenciarla y lograr hacer de esta transición una nave de bandera para todos los argentinos.

El crecimiento de la movilidad sustentable ha demostrado en el mundo una sorprendente dinámica, con una proyección que promete un crecimiento notable de la flota vehicular dentro de los próximos años. Para dimensionar el desarrollo del sector cabe destacar que las ventas mundiales de vehículos eléctricos –incluyendo los híbridos enchufables y a celda de combustible– superaron el millón de unidades en el año 2017, lo que significó un volumen récord, según el Informe “Global EV Outlook 2018” de la Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés). Esta cifra representa un crecimiento de las ventas en un 54% en comparación con 2016. Con respecto al stock mundial, la IEA publicó que se superaron los tres millones de vehículos eléctricos en 2017, tras cruzar el umbral del millón en 2015 y los dos millones en 2016.

Asimismo, en el mercado global las principales automotrices ya han trazado objetivos de electrificación de su flota para 2030 y 2050, estableciendo como propósito la reducción de emisiones de CO₂ en los vehículos que produzcan y comercialicen. Países como China, India, Estados Unidos y la Unión Europea también han establecido políticas públicas concretas para la promoción e incentivos para la movilidad sustentable, ya sea mediante sistema de créditos, actualización de estándares de emisiones de CO₂ u objetivos de electrificación de flota vehicular.

En lo que respecta a Latinoamérica y el Caribe, según el “Informe MOVE 2018 sobre Movilidad Eléctrica” de ONU Medio Ambiente, se estima que el sector transporte es responsable de un 19% de las emisiones de CO₂ en la región. Se han logrado numerosos progresos en el establecimiento de incentivos y políticas nacionales para la promoción de la movilidad sustentable, por citar algunos ejemplos; en 2018 Colombia superó el record regional con más de mil vehículos eléctricos vendidos, Chile ha planificado la incorporación masiva de buses eléctricos en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, y Bogotá y México ya cuentan con flotas de taxis eléctricos. Costa Rica aprobó



H. Cámara de Diputados de la Nación

la primera ley integral de promoción e incentivo al transporte eléctrico a finales de 2017, y Colombia sancionó la ley de promoción de uso de vehículos eléctricos en 2019.

En nuestro país, según el Inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el subsector transporte representa un 15.5% de las emisiones de GEI del país, que representan 56.93 MtCO₂eq, siendo el segundo subsector de mayor emisión. En comparación con el resto de la región, Argentina aún se encuentra en una fase bastante preliminar en lo que respecta a los mecanismos de promoción para la movilidad sustentable.

En consecuencia, nos encontramos frente a la gran responsabilidad de combinar el desarrollo tecnológico y el cambio estructural de nuestra economía con políticas transversales para reducir la huella de carbono, el consumo de materiales y recursos naturales, y el impacto ambiental negativo de nuestro sistema socio-productivo. Un abordaje audaz y estratégico puede convertir esta crisis ambiental y económica en una oportunidad para generar una nueva ola de desarrollo verde, dentro de la cual la movilidad tiene un enorme protagonismo.

Sin embargo, cabe destacar que se han concretado en los últimos años los primeros pasos en lo que respecta al establecimiento de políticas públicas específicas para el sector. Al respecto, merece particular interés destacar el proyecto Cauchari en mi provincia de Jujuy. Cauchari es un importante emprendimiento de energía renovable compuesta por tres parques solares: Cauchari I, Cauchari II y Cauchari III, que en total tienen una capacidad instalada de 315 megavatios. Esta capacidad permite que la planta de Cauchari sea una de las más grandes de América Latina en su tipo.

Además de la planta de Cauchari, Jujuy también cuenta con otros proyectos de energía renovable en marcha, como el primer tren turístico solar del mundo.

Estos proyectos buscan fomentar la generación de energía limpia y sostenible en la región, reducir la dependencia de los combustibles fósiles y contribuir al cuidado del medio ambiente.

En relación a las iniciativas legislativas, a lo largo del año 2018 se realizaron, en el marco de la Comisión de Transportes y en conjunto con la Presidencia de dicha comisión, tres reuniones informativas en las que han participado la industria automotriz, instituciones relacionadas al sector y el Poder Ejecutivo Nacional –Ministerio de Transporte, Secretaría de Industria y Secretaría de Ambiente-. En abril del corriente año se llevó adelante el Taller Regional sobre Legislación en Movilidad Eléctrica y Sustentable, en se recibió en el Congreso a legisladores especialistas de nueve países de Latinoamérica y el Caribe.



H. Cámara de Diputados de la Nación

De este modo, el proyecto de ley es producto del aprendizaje de todos los aportes y reuniones generadas desde el año 2018 en adelante. En esta línea, cabe destacar que cinco de las instituciones más relevantes en la materia –la Asociación de Fabricantes de Automotores –ADEFSA-, la Federación Internacional de Automotor –FIA- Región IV, ONU Medio Ambiente y la Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos –AAVEA-, como así también distribuidoras de energía del país – han aportado valiosas visiones en diferentes tópicos.

El presente proyecto, y parte de sus fundamentos, es resultado del compendio y selección de proyectos e iniciativas presentados estos últimos años por distintos legisladores, y por el Ex Ministro Matías Kulfas.

Cabe consignar que en el diseño y formulación de esta iniciativa se ha evaluado que, además de las obligaciones y derechos que emergen del Artículo 41 de nuestra Constitución Nacional en materia ambiental y de salud y bienestar humano, consagrados en la Ley General de Ambiente (Ley 26.675 de noviembre de 2002); nuestro país ha suscripto el Acuerdo de París, realizado en dicha ciudad en diciembre de 2015, el cual se incorporó a nuestra legislación con carácter de Ley bajo el número 27.270. De esta manera, Argentina integra el conjunto de 195 naciones que han tomado el compromiso de trabajar conjuntamente para reducir emisiones ambientales del tipo de gases de efecto invernadero (GEI), responsables por el calentamiento global. Dicho acuerdo es, por otra parte, el resultado de un largo esfuerzo técnico-diplomático internacional que se inició en el año 1992 durante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) denominada "Cumbre de Río", que fue adoptada en la Asamblea de Naciones Unidas el 9 de mayo de 1992 y en vigor desde el 21 de marzo de 1994. El Acuerdo de París COP21 postula metas de reducción que los países han suscripto con el objeto de que en el año 2050 el calentamiento no supere en 2°C la temperatura media global de niveles preindustriales, única forma de que los efectos del calentamiento no provoquen cambios irreversibles.

En definitiva, el objetivo del proyecto es posicionar a Argentina en relación a la descarbonización del transporte, teniendo en cuenta los compromisos internacionales asumidos y el avance de las iniciativas públicas en Europa, Asia y Latinoamérica, mediante el establecimiento de una meta de cero emisiones para el 2030 para el sector del transporte terrestre público urbano. Otro de los aspectos fundamentales es la elaboración del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable, el



H. Cámara de Diputados de la Nación

cual tendrá la finalidad de trazar los puntos estratégicos principales del despliegue de este tipo de movilidad en el país, así como delinear los aspectos relacionados a los combustibles de transición.

En lo que respecta a infraestructura de carga, se apunta a garantizar el cumplimiento de condiciones técnicas, la compatibilidad de las estaciones de recarga en todo el país y la interoperabilidad a nivel regional. Al mismo tiempo, garantiza al particular el derecho de cargar su propio vehículo en su domicilio teniendo en cuenta que, en el mundo, la carga doméstica es la principal opción para los propietarios. Este capítulo también introduce la fijación de un monto máximo de tarifa de venta para el servicio de recarga por un período que contempla la maduración del mercado nacional, incluyendo un mecanismo de participación pública a través de los entes reguladores respectivos.

Por las razones expuestas, señor Presidente, es que consideramos imprescindible impulsar la transición hacia la movilidad sustentable mediante el establecimiento de una meta precisa y un paquete de medidas de promoción adecuadas para su incentivo.

La presente iniciativa configurará un salto cualitativo importantísimo de nuestro país en esta materia. En relación con la oportunidad, es relevante señalar que el mundo ha ingresado en lo que se denomina la transición energética, ya que las fuentes originarias de energía representan el eje gravitatorio del cambio climático, y en ese sentido cada país está obligado a buscar formas efectivas de reducción y optimización del uso de la energía y su eficiencia. Las acciones tienen principio efectivo en 2020 y son evaluadas y revisadas quinquenalmente hasta el año 2050.

Argentina aún no ha tomado acciones significativas que den inicio a esta trayectoria y el Acuerdo de París prevé significativas penalidades frente a la inacción y/o el bajo impacto. En términos de Transición Energética, se sabe que el transporte es un importante demandante de energía y por lo tanto un efector central, objeto de evaluaciones y programas de Eficiencia Energética en todos los países involucrados. En el planeta se estima que el 26% del uso humano de la energía corresponde al Transporte, fracción que en nuestro país se estima asciende al 30%.

Es decir, encontrar modos de transporte dotados de mayor eficiencia energética será un factor clave en el desempeño que nuestro país pueda demostrar frente al escrutinio al que será sometida entre la III comunidad de naciones.

La Movilidad Sustentable, que incluye a la movilidad eléctrica y a otros modos tecnológicos de la misma, es la forma principal de eficiencia energética actualmente en Transporte.



H. Cámara de Diputados de la Nación

En términos de su razonabilidad, esta iniciativa promueve y da el puntapié impostergable a una nueva tecnología en movilidad en nuestro país.

Más allá, en los Estados Unidos de América, Canadá, Alemania, Francia, España y en particular China, se avanza rápidamente hacia un desafío específico: que la movilidad sustentable sea centro de gravedad del transporte público de pasajeros y a su vez disparador de actividades económicas emergentes. Asimismo, este cambio tecnológico va de la mano de nuevas modalidades de administración y gestión del transporte, especialmente en las grandes ciudades. Argentina no debe quedar aislada de este fenómeno: o nos toca recibir su impacto sin ninguna acción de nuestra parte y somos testigos de cómo un importante campo de desarrollo industrial automotor y su tejido autopartista quedan rezagados hasta su eventual desaparición, o aprovechamos la ventana de oportunidad inédita que nos brinda la irrupción de las nuevas tecnologías.

La ecuación parece sencilla: los esfuerzos y el foco que los argentinos no dediquemos hoy en este terreno se pagarán en los próximos lustros, y en moneda dura. Son raras y contadas las oportunidades en las que un cambio tecnológico le ofrece a una sociedad como la argentina una ventana de oportunidad con las características que presenta la movilidad sustentable para enfrentar un problema de gran calibre y larga data.

Diversos motivos y circunstancias ocasionaron que la fabricación de vehículos en Argentina tuviera efectos negativos en nuestra balanza comercial -que alcanzó ribetes dramáticos en el año 2017, año en el que cada automóvil tuvo un impacto equivalente de alrededor de 16.700 dólares en nuestra cuenta corriente, lo que nos obliga a replantearnos qué industria automotriz queremos, y para qué.

Una de las características de los vehículos de movilidad sustentable reside en prescindir mayoritariamente de conjuntos en los que la plataforma productiva nacional es débil, por ejemplo, motores de combustión interna y transmisiones (cajas de cambio).

Los autos eléctricos a batería, actor central de esta innovación que venimos a presentar, prescinden de dichos conjuntos. Esto nos impone el desafío de revisar y ampliar las capacidades productivas automotrices locales y es allí donde debemos y podemos redoblar esfuerzos para diseñar, desarrollar y producir las nuevas partes y equipos que son medulares al cambio: baterías, motores eléctricos, sistemas de gestión de carga, sistema de control integrales, celdas de combustible hidrógeno o metanol, y un largo etc. No obstante ello, prescindir de motores a combustión interna y transmisiones es condición necesaria, no suficiente para rediseñar las capacidades de nuestra industria automotriz: se convertirá en suficiente cuando hayamos garantizado para la Argentina el conjunto de recursos,



H. Cámara de Diputados de la Nación

materiales y humanos, para avanzar de manera firme y robusta en la ingeniería, la tecnología y la innovación que plantea como desafío la movilidad sustentable.

Las vastas reservas de litio provinciales del NOA tampoco son condición suficiente para la industrialización: son antes una invitación a pensar y desplegar un proceso de integración de cadenas de valor que vayan desde el salar hasta el vehículo.

Por todo lo expuesto anteriormente es que solicito a los Señores Diputados que acompañen, con su voto afirmativo, al presente proyecto de ley.

Jorge Raúl Rizzotti
Diputado Nacional