

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Expresar su más enérgico repudio a las declaraciones e intenciones manifestadas por el presidente de YPF S.A., Ing. Horacio Marín vinculadas a eliminar o reducir significativamente el régimen de precios diferenciales de combustibles que históricamente ha beneficiado a la región Patagónica, conformada por las provincias de La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, así como al Partido de Patagones de la Provincia de Buenos Aires y al Departamento de Malargüe de la Provincia de Mendoza.

**Pablo Todero
Martín Soria
Ariel Rauschenberger
Andrea Freites
Ana María Ianni
Jorge Araujo
Eugenia Alianiello
Carolina Yutrovic
Liliana Paponet
Mónica Litza
Juan Manuel Pedrini
Roxana Monzón**

FUNDAMENTOS

Sr Presidente:

En el marco de la política energética, la región Patagónica ocupa un lugar particular, no solo por su condición de principal productora de hidrocarburos del país, sino también por sus vastas extensiones, su clima riguroso y los mayores costos logísticos y de vida que estas particularidades imponen a sus habitantes y a sus actividades productivas.

El marco regulatorio impositivo para combustibles líquidos y gas natural, establecido por la Ley 23.966 en el año 1991, creó un gravamen de alcance nacional que se aplica en una sola etapa sobre la transferencia de estos productos. La ley exime del pago a los combustibles utilizados exclusivamente dentro del proceso productivo de la propia industria de hidrocarburos.

Este Impuesto a la Transferencia de los Combustibles contempló una exención para determinados combustibles destinados al consumo en las provincias del Neuquén, La Pampa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, el Partido de Patagones de la Provincia de Buenos Aires y el Departamento de Malargüe de la Provincia de Mendoza.

La medida respondía a múltiples factores. En primer lugar, se buscaba compensar a las provincias productoras de hidrocarburos por la extracción de un recurso no renovable y por los impactos ambientales y sociales asociados a esta actividad. En segundo término, se reconocían los mayores costos de vida y de transporte inherentes a la región, caracterizada por grandes distancias, una baja densidad poblacional y condiciones climáticas a menudo severas que encarecen la logística y la provisión de bienes y servicios. En esta región, los vehículos no son un bien suntuario, sino una necesidad imperiosa en razón de distancia y clima.

Con posterioridad a la Ley 23.966, este H. Congreso consolidó el régimen mediante la sanción de la Ley 27.209 en 2015, conocida como "Ley Pichetto-Pereyra". Esta ley no solo extendió la vigencia de la rebaja en el precio de los combustibles a toda la región Patagónica (incluyendo La Pampa), el departamento de Malargüe y el partido de Patagones, sino que también buscó reponer la exención del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos (ICL) en los términos previamente establecidos y aplicar una exención similar al Impuesto al Dióxido de Carbono, que gravaba los combustibles en todo el territorio nacional, como reflejo de la importancia de mantener este instrumento de política económica. Así, el tratamiento diferencial ha buscado compensar estas desventajas estructurales y fomentar el desarrollo en una zona estratégica para la Nación.

La actual intención, según declaraciones de del presidente de YPF S.A., Ing. Horacio Mirín durante las Jornadas de Energía del Diario Río Negro en Neuquén, de eliminar este beneficio representa un desconocimiento total de los compromisos históricos asumidos por el Estado Nacional para con la región, al tiempo que pondría en jaque una serie de beneficios y conveniencias que trascienden la mera reducción del costo en el surtidor, impactando negativamente en la estructura socioeconómica de la región.

El impacto más directo y significativo se observa en la mitigación de los costos logísticos y de transporte. La Patagonia se caracteriza por sus enormes distancias, tanto internas entre sus centros urbanos como hacia los principales mercados del país. En este contexto, el combustible es un insumo absolutamente crítico para el transporte de mercaderías, insumos y personas. Un precio de combustible más económico reduce los costos operativos del autotransporte de cargas, un sector vital para la economía regional. Es sabido que el combustible es uno de los principales componentes del costo del flete. Si bien la traslación de esta reducción de costos al precio final de los bienes de consumo no es siempre directa ni completa, contribuye a atenuar la presión inflacionaria sobre los productos que llegan a la Patagonia y mejora la competitividad de los productos regionales que deben ser transportados hacia otros mercados.

El sostenimiento de la actividad turística es otro beneficio tangible que se vería afectado. El turismo es una fuente de ingresos y empleo fundamental para numerosas localidades patagónicas, desde la cordillera hasta la costa. Un precio de combustible más accesible actúa como un incentivo para el turismo carretero, que es una modalidad muy extendida para recorrer la región, tanto por parte de visitantes no patagónicos como para el turismo intrarregional. La competitividad de los destinos turísticos patagónicos, que deben competir con otros destinos nacionales e internacionales, puede verse afectada sensiblemente por variaciones en el costo del combustible, ya que este representa un componente importante del gasto total de los turistas que se movilizan en vehículo propio.

Asimismo, el diferencial de precios ha contribuido a atenuar el costo de vida en la región. Históricamente, la Patagonia ha presentado un costo de vida más elevado que el promedio nacional. Esto se debe a factores estructurales como el clima riguroso, que implica un mayor consumo energético para calefacción donde el régimen de combustibles es un beneficio económico indirecto para las familias; las ya mencionadas grandes distancias, que encarecen los fletes de prácticamente todos los bienes de consumo; y, en algunas zonas con fuerte actividad hidrocarburífera, una tendencia a la inflación de precios locales. Un combustible más económico, al reducir los costos de transporte personal y, parcialmente, el de los bienes, ayuda a compensar estos mayores gastos que deben afrontar las familias patagónicas.

El impacto en las actividades productivas regionales también sería considerable. Sectores como la agricultura, especialmente el Alto Valle de Río Negro y Neuquén, la ganadería ovina, la pesca y la minería, todas ellas relevantes en la estructura productiva patagónica, son consumidoras intensivas de combustible, ya sea en su maquinaria agrícola, vehículos de transporte, embarcaciones o equipos de extracción. Un precio diferencial del combustible incide favorablemente en la estructura de costos y, por ende, en la rentabilidad y sostenibilidad de estas actividades, que son cruciales para la generación de empleo y el desarrollo económico local.

El concepto de que este beneficio ha servido como un instrumento para fomentar el arraigo poblacional y el desarrollo regional integral, hacer más accesible el transporte, reducir ciertos costos operativos y mejorar la calidad de vida de los patagónicos, contribuyendo a que la población permanezca y desarrolle sus proyectos de vida en una región que, a pesar de su riqueza en recursos naturales, enfrenta desafíos significativos en términos de infraestructura y servicios, hace de este régimen un derecho adquirido.

Por lo tanto, la eliminación del precio diferencial del combustible, en razón de una supuesta "equidad y justicia" en última instancia, lo que profundiza son las desigualdades territoriales existentes, afectando de manera desproporcionada a una región que ya enfrenta desafíos estructurales significativos, y contradiciendo los objetivos declamados de un desarrollo federal equilibrado. El diferencial de precio en la Patagonia no debe ser entendido como un subsidio indiscriminado o un privilegio, sino como una compensación histórica y multifactorial que reconoce asimismo a las provincias como productoras de hidrocarburos que abastecen al resto del territorio.

Por las razones y los fundamentos expuestos es que solicito a mis pares el acompañamiento de este proyecto en repudio a las declaraciones del presidente de YPF S.A., Ing. Horacio Marín.

**Pablo Todero
Martín Soria
Ariel Rauschenberger
Andrea Freites
Ana María Ianni
Jorge Araujo
Eugenia Alianiello
Carolina Yutrovic
Liliana Paponet
Mónica Litza
Juan Manuel Pedrini
Roxana Monzón**