

Proyecto de Ley

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación y el Senado...

SANCIONAN:

LEY DE REACTIVACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA HÍDRICA Y DE TRANSPORTE FINANCIADAS CON RECURSOS DEL IMPUESTO SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

ARTÍCULO 1º.- Objeto.

La presente ley tiene por objeto garantizar la ejecución efectiva de los recursos provenientes del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos asignados por el artículo 19 de la Ley N° 23.966 al Fideicomiso de Infraestructura Hídrica y al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte, promoviendo la reactivación, continuidad y finalización de las obras públicas financiadas con dichos fondos y asegurando una distribución federal y equitativa de las inversiones.

ARTÍCULO 2º.- Declaración de interés público.

Declárase de interés público nacional la ejecución de las obras financiadas mediante los recursos asignados al Fideicomiso de Infraestructura Hídrica creado por el Decreto N°1381/2001 y al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte creado por el Decreto N°976/2001, por su contribución al desarrollo productivo, la integración territorial, la seguridad vial, el abastecimiento de agua y la reducción de las desigualdades regionales.

ARTÍCULO 3º.- Plan Federal de Reactivación.

El Poder Ejecutivo Nacional deberá elaborar, dentro de los noventa (90) días de promulgada la presente ley, un Plan Federal de Reactivación de Obras de Infraestructura

Hídrica y de Transporte que identifique las obras paralizadas, suspendidas o con ejecución demorada financiadas con recursos provenientes de los fideicomisos mencionados en el artículo anterior.

ARTÍCULO 4º.- Prioridades.

El Plan deberá priorizar aquellas obras que presenten un grado significativo de avance físico, aquellas cuya paralización genere perjuicios económicos o sociales relevantes y aquellas vinculadas al abastecimiento de agua potable, saneamiento, riego, mitigación de riesgos hídricos, rutas nacionales, corredores productivos, puentes, infraestructura ferroviaria y accesos estratégicos para el transporte de bienes y personas.

ARTÍCULO 5º.- Criterio federal.

La asignación de recursos deberá realizarse considerando criterios objetivos de desarrollo territorial, déficit de infraestructura, impacto productivo, generación de empleo y equilibrio regional, garantizando una adecuada participación de las provincias del interior del país.

ARTÍCULO 6º.- Destino específico.

Los recursos provenientes de las asignaciones establecidas en los incisos e) y f) del artículo 19 de la Ley N° 23.966 deberán destinarse exclusivamente a la ejecución de las finalidades para las cuales fueron creados los respectivos fideicomisos, quedando prohibida su utilización para otros destinos.

ARTÍCULO 7º.- Transparencia.

La autoridad de aplicación deberá publicar trimestralmente el estado de recaudación, asignación y ejecución de los recursos correspondientes a ambos fideicomisos, detallando las obras financiadas, su ubicación, grado de avance físico y financiero y plazos estimados de finalización.

ARTÍCULO 8º.- Informe al Congreso.

El Poder Ejecutivo Nacional remitirá semestralmente al Honorable Congreso de la Nación un informe detallado sobre la ejecución de los fondos previstos en los incisos e) y f) del artículo 19 de la Ley N° 23.966.

ARTÍCULO 9°.- Autoridad de aplicación.

El Poder Ejecutivo Nacional determinará la autoridad de aplicación de la presente ley.

ARTÍCULO 10.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

CRISTIAN FELIPE ANDINO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto garantizar la efectiva ejecución de los recursos provenientes del Impuesto sobre los Combustibles Líquidos que, por expresa disposición del artículo 19 de la Ley N° 23.966, se encuentran afectados al financiamiento de infraestructura hídrica y de transporte en todo el territorio nacional, promoviendo la reactivación, continuidad y finalización de las obras financiadas mediante el Fideicomiso de Infraestructura Hídrica y el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte.

La iniciativa surge de una realidad que resulta imposible ignorar: mientras millones de argentinos continúan abonando diariamente el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos cada vez que cargan combustible, una parte sustancial de los recursos específicamente destinados por ley a la ejecución de obras públicas estratégicas no se traduce en inversiones concretas que mejoren la calidad de vida de la población, fortalezcan la infraestructura productiva y promuevan el desarrollo federal de nuestro país.

Nos encontramos frente a una situación particularmente preocupante. El Congreso de la Nación, a través de la Ley N° 23.966, estableció un esquema de distribución específico para los recursos provenientes del impuesto a los combustibles, asignando porcentajes determinados a distintas finalidades de interés público. Entre ellas se destacan el Fideicomiso de Infraestructura Hídrica, creado por el Decreto N° 1381/2001, que recibe el 4,31% de lo recaudado, y el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte, creado por el Decreto N° 976/2001, que recibe el 28,58% de dichos recursos.

La finalidad de estas asignaciones fue clara desde su origen. El legislador entendió que una parte de los tributos vinculados al consumo de combustibles debía reinvertirse en obras de infraestructura que permitieran mejorar la conectividad, garantizar el acceso al agua, optimizar los sistemas de transporte, reducir costos logísticos y fortalecer las capacidades productivas de las distintas regiones del país.

No se trata, por lo tanto, de recursos de libre disponibilidad. Se trata de fondos con una finalidad específica, establecidos por ley y destinados a financiar obras públicas estratégicas para el desarrollo nacional.

Sin embargo, desde diciembre de 2023, la paralización generalizada de la obra pública nacional ha generado un escenario en el cual los recursos continúan siendo recaudados, pero las obras para las cuales fueron creados esos fondos permanecen suspendidas, demoradas o directamente abandonadas.

Esta situación no sólo implica una afectación al desarrollo económico y social de las provincias, sino que además contradice el espíritu que motivó la creación de los fideicomisos y la asignación específica de recursos prevista por el Congreso de la Nación.

Resulta necesario señalar que la infraestructura pública constituye uno de los principales instrumentos con los que cuenta el Estado para promover el crecimiento económico, la integración territorial y la igualdad de oportunidades entre regiones.

La evidencia económica demuestra que la inversión en infraestructura genera importantes efectos multiplicadores sobre la actividad económica. Cada obra ejecutada moviliza empleo directo e indirecto, impulsa el consumo, fortalece las cadenas de valor locales, promueve inversiones privadas complementarias y mejora la competitividad de los sectores productivos.

Asimismo, las obras de infraestructura poseen un impacto estructural de largo plazo, ya que permiten reducir costos logísticos, mejorar la conectividad, ampliar mercados, incrementar la productividad y elevar la calidad de vida de las comunidades beneficiadas.

Por esta razón, la infraestructura no debe ser concebida exclusivamente como una erogación presupuestaria, sino como una inversión estratégica orientada al desarrollo económico y social.

Las consecuencias de la paralización de obras públicas resultan especialmente graves en las provincias del interior argentino, donde las brechas de infraestructura continúan siendo significativas y donde gran parte de las oportunidades de crecimiento dependen de la existencia de rutas adecuadas, sistemas hídricos eficientes, redes energéticas modernas y servicios públicos de calidad.

La situación adquiere particular relevancia en la provincia de San Juan. Nuestra provincia se encuentra emplazada en una región árida, donde la disponibilidad y gestión eficiente del agua constituye una condición indispensable para la vida, la producción y el desarrollo de las comunidades.

La infraestructura hídrica representa una verdadera política de Estado para San Juan. Los sistemas de riego, los diques, los acueductos, los canales de distribución y las obras de regulación hídrica permiten sostener actividades productivas fundamentales como la vitivinicultura, la producción de uva para consumo en fresco, el cultivo de pistacho, la horticultura, la olivicultura y numerosas actividades agroindustriales que generan empleo y valor agregado en toda la provincia.

En un contexto de cambio climático, disminución de precipitaciones y creciente presión sobre los recursos hídricos disponibles, las inversiones destinadas a mejorar la eficiencia en el uso del agua resultan indispensables para garantizar la sostenibilidad de la producción y el abastecimiento de las poblaciones.

La paralización de obras vinculadas al aprovechamiento y distribución del recurso hídrico implica postergar soluciones esenciales para miles de productores y familias sanjuaninas.

Del mismo modo, la infraestructura de transporte constituye un elemento central para el desarrollo provincial. San Juan posee una matriz productiva fuertemente orientada a la exportación y al abastecimiento de mercados nacionales e internacionales. La actividad minera, la producción vitivinícola, la industria calera, la agroindustria y las energías renovables dependen de una adecuada red de transporte que permita reducir costos, mejorar la competitividad y facilitar el acceso a los centros de consumo y exportación.

La Constitución Nacional establece con claridad que corresponde al Estado promover el desarrollo armónico de la Nación y garantizar condiciones de igualdad real entre las provincias.

El federalismo argentino no puede limitarse a una distribución formal de competencias. Debe expresarse en políticas concretas que permitan reducir las desigualdades territoriales y asegurar que todos los argentinos, independientemente de su lugar de residencia, tengan acceso a oportunidades de desarrollo equivalentes.

En este sentido, resulta particularmente preocupante que mientras los habitantes de las provincias continúan contribuyendo al financiamiento de los fondos fiduciarios mediante el pago del impuesto sobre los combustibles, las obras financiadas con dichos recursos no se ejecuten en la magnitud necesaria para responder a las demandas de infraestructura existentes.

Los ciudadanos del interior realizan diariamente un aporte económico destinado por ley a la construcción de rutas, obras hídricas y sistemas de transporte. Sin embargo, en muchos casos, esos recursos no retornan a los territorios bajo la forma de inversiones concretas.

Esta situación genera una evidente contradicción entre el objetivo previsto por el legislador y los resultados efectivamente observados en la ejecución de los fondos.

Por ello, el presente proyecto propone la elaboración de un Plan Federal de Reactivación de Obras de Infraestructura Hídrica y de Transporte, destinado a

identificar, priorizar y ejecutar aquellas obras financiadas mediante los recursos previstos en los incisos e) y f) del artículo 19 de la Ley N° 23.966.

Asimismo, incorpora mecanismos de transparencia, publicidad y rendición de cuentas que permitan al Congreso de la Nación y a la ciudadanía conocer el destino efectivo de los recursos recaudados y el estado de avance de las obras financiadas.

La iniciativa no crea nuevos impuestos, no incrementa la carga tributaria sobre los contribuyentes ni establece nuevas fuentes de financiamiento. Por el contrario, procura garantizar el cumplimiento efectivo de una asignación específica ya prevista por la legislación vigente, asegurando que los recursos recaudados para infraestructura se transformen efectivamente en infraestructura.

En definitiva, se trata de recuperar el sentido original de los fondos fiduciarios creados para promover el desarrollo nacional, fortalecer el federalismo, generar empleo, mejorar la competitividad de las economías regionales y garantizar que los recursos aportados por los argentinos cumplan con la finalidad para la cual fueron creados.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

CRISTIAN FELIPE ANDINO