

Proyecto de Ley

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA,

REUNIDOS EN CONGRESO,

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el financiamiento nacional de la planificación, mantenimiento, conservación, reparación, rehabilitación, terminación, ampliación y construcción de las rutas públicas que integren el Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta.

El régimen comprenderá:

- a) Las rutas nacionales cuya administración, conservación, mantenimiento, reparación o explotación haya sido transferida, delegada o encomendada a las provincias y que se encuentren vinculadas funcionalmente con la explotación, producción, procesamiento, transporte o exportación de hidrocarburos provenientes de Vaca Muerta;
- b) Las restantes rutas nacionales, provinciales y municipales que integren los corredores logísticos principales o secundarios vinculados con Vaca Muerta;
- c) Las nuevas rutas, autovías, circunvalaciones, variantes, accesos, puentes, distribuidores y demás obras viales que resulten necesarias para atender el tránsito generado por la actividad hidrocarburífera y sus cadenas de proveedores;
- d) Las obras necesarias para separar el tránsito pesado de las áreas urbanas, mejorar la seguridad vial y reducir los impactos sociales y ambientales ocasionados por la circulación de vehículos vinculados con la actividad.

Artículo 2º. Creación del Fondo. Créase el Fondo Federal para la Infraestructura Vial de Vaca Muerta, en adelante “el Fondo”, como cuenta especial de afectación específica en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad o del organismo que en el futuro la sustituya.

El Fondo no tendrá carácter fiduciario y sus recursos no podrán ingresar a rentas generales ni destinarse a finalidades distintas de las establecidas en la presente ley.

Artículo 3º. Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta. A los efectos de esta ley, se denomina Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta al conjunto integrado por las rutas y obras viales de uso público cuya demanda, deterioro, necesidad de ampliación o importancia logística se encuentre vinculada de manera directa o relevante con:

- a) El acceso a áreas de exploración y explotación hidrocarburífera;
- b) El transporte de petróleo, gas, arenas, agua, combustibles, equipos, maquinaria, productos químicos, tubos y demás insumos;
- c) El traslado de trabajadores y prestadores de servicios;
- d) La vinculación con plantas de tratamiento, parques industriales, bases operativas, estaciones de bombeo, gasoductos, oleoductos y terminales ferroviarias;
- e) La conexión de las áreas productivas con puertos, refinerías, complejos petroquímicos, centros de almacenamiento, pasos internacionales y mercados de destino;
- f) El tránsito generado por actividades proveedoras o complementarias de la explotación hidrocarburífera.

La vinculación podrá referirse a una ruta completa o a uno o más tramos determinados.



Artículo 4º. Ámbito territorial. La incorporación de una ruta o tramo al Sistema no dependerá de la provincia en la cual se encuentre ni quedará limitada a las jurisdicciones sobre las que se extienda geológicamente la formación Vaca Muerta.

Podrán incorporarse rutas de cualquier provincia cuando se acredite que cumplen una función logística principal o secundaria para el abastecimiento, producción, procesamiento, transporte o exportación de los hidrocarburos provenientes de Vaca Muerta.

La Dirección Nacional de Vialidad deberá identificar expresamente las provincias, municipios y regiones atravesadas por cada corredor.

Artículo 5º. Fuente de financiamiento. Destínase al Fondo el cincuenta por ciento (50%) del producido neto efectivamente percibido por el Estado nacional en concepto de derechos de exportación aplicables a las exportaciones para consumo de las mercaderías comprendidas en las siguientes posiciones de la Nomenclatura Común del Mercosur:

- a) Posición 2709 y sus aperturas, correspondiente al petróleo crudo;
- b) Posición 2711 y sus aperturas, correspondiente al gas natural, gas natural licuado, gases licuados de petróleo y demás gases de hidrocarburos.

La afectación comprenderá las posiciones que en el futuro sustituyan, desdoblen, refundan o reemplacen a las indicadas, siempre que mantengan la identidad material de los productos comprendidos.

A los efectos del cálculo solamente podrán deducirse las devoluciones, reintegros o restituciones de derechos legalmente exigibles. No podrán practicarse deducciones administrativas, gastos de recaudación ni compensaciones no previstas por ley.

Artículo 6º. Financiamiento permanente. Los derechos de exportación establecidos en el artículo precedente constituirán la fuente ordinaria y permanente de financiamiento del Fondo.



Los intereses y rendimientos generados por sus disponibilidades, así como los reintegros de sumas indebidamente utilizadas, conservarán la misma afectación y no serán considerados fuentes adicionales.

Los recursos del Fondo no podrán integrarse mediante detracciones de:

- a) Regalías hidrocarburíferas pertenecientes a las provincias;
- b) Recursos tributarios provinciales;
- c) Fondos de coparticipación federal;
- d) Participaciones provinciales en el impuesto sobre los combustibles;
- e) Recursos destinados a los organismos viales provinciales;
- f) Otros fondos nacionales cuya disminución afecte recursos correspondientes a las provincias.

Artículo 7º. Percepción y transferencia automática. La Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA), o el organismo que en el futuro ejerza las funciones de recaudación aduanera, deberá:

- a) Identificar diariamente los derechos de exportación comprendidos en el artículo 5º;
- b) Separar automáticamente el porcentaje correspondiente al Fondo;
- c) Depositarlo, como máximo semanalmente, en una cuenta específica abierta en el Banco de la Nación Argentina;
- d) Publicar mensualmente la base imponible, las alícuotas aplicadas, las exportaciones alcanzadas, las exenciones, la recaudación bruta, las deducciones legalmente admitidas y el monto transferido al Fondo.

Las transferencias no estarán sujetas a cuotas presupuestarias, autorizaciones administrativas, decisiones discrecionales ni a la efectiva aprobación de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional.



Artículo 8°. Piso legal y ajuste anual. El cincuenta por ciento (50%) establecido en el artículo 5° constituye el piso mínimo de participación del Fondo y no podrá ser reducido por el Poder Ejecutivo nacional.

La Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional podrá elevar, para el ejercicio fiscal correspondiente, el porcentaje destinado al Fondo hasta alcanzar el cien por ciento (100%) de la recaudación neta efectivamente percibida por los derechos de exportación comprendidos en esta ley.

La elevación tendrá vigencia exclusivamente durante el ejercicio fiscal para el cual sea aprobada, salvo que una ley especial disponga su modificación permanente.

Cuando no se apruebe el presupuesto o éste no contenga una disposición expresa sobre el porcentaje, continuará aplicándose el cincuenta por ciento (50%).

El porcentaje no podrá ser modificado mediante decreto, decisión administrativa, resolución reglamentaria, decreto delegado o decreto de necesidad y urgencia.

Artículo 9°. Informe anual de suficiencia financiera. Antes del 15 de septiembre de cada año, la Dirección Nacional de Vialidad, conjuntamente con la autoridad nacional en materia energética, ARCA y la Secretaría de Hacienda, deberá elaborar y publicar el Informe Anual de Suficiencia Financiera del Sistema Vial de Vaca Muerta.

El informe contendrá:

- a) La recaudación del Fondo durante los doce meses anteriores;
- b) La recaudación proyectada por derechos de exportación para el ejercicio siguiente;
- c) Las alícuotas efectivas promedio aplicadas;
- d) Las exenciones, beneficios y tratamientos fiscales o aduaneros que reduzcan la recaudación;
- e) Los recursos remanentes de ejercicios anteriores;



- f) Los requerimientos financieros del Plan Anual de Inversiones;
- g) La necesidad neta de financiamiento;
- h) El porcentaje técnicamente requerido para el ejercicio siguiente;
- i) Una proyección a cinco años de ingresos, kilómetros comprendidos, obras y necesidades financieras.

El porcentaje técnicamente requerido será el resultado de dividir la necesidad neta anual de financiamiento por la recaudación neta proyectada de los derechos de exportación, multiplicado por cien.

En el caso que el resultado sea inferior al cincuenta por ciento (50%), se aplicará el piso del cincuenta por ciento (50%) y, cuando se encuentre entre el cincuenta por ciento (50%) y el cien por ciento (100%), el Poder Ejecutivo deberá incluir ese porcentaje en el proyecto de Ley de Presupuesto. Cuando el resultado supere el cien por ciento (100%), se aplicará lo establecido en el artículo 10°.

Artículo 10°. Insuficiencia estructural. Cuando el Informe Anual determine que la afectación del cien por ciento (100%) de los derechos de exportación comprendidos resultaría insuficiente para financiar las intervenciones prioritarias, el Poder Ejecutivo nacional deberá remitir al Congreso, dentro de los noventa (90) días corridos, un proyecto de ley especial que:

- a) Cuantifique la insuficiencia;
- b) Identifique sus causas;
- c) Informe la incidencia de las reducciones de alícuotas, exenciones, beneficios promocionales y regímenes de estabilidad fiscal o aduanera;
- d) Proponga las adecuaciones legislativas necesarias para asegurar la sostenibilidad del Sistema;
- e) Determine el impacto fiscal, productivo y territorial de las alternativas propuestas.



Hasta que el Congreso adopte una decisión, se afectará al Fondo el cien por ciento (100%) de la recaudación comprendida en el artículo 5°, siempre que ese porcentaje haya sido aprobado por la Ley de Presupuesto o por una ley especial.

El Poder Ejecutivo no podrá incorporar otras fuentes ni aumentar el porcentaje por encima del cien por ciento (100%) mediante reglamentación o delegación administrativa.

Artículo 11°. Plan Maestro Vial de Vaca Muerta. Encomiéndose a la Dirección Nacional de Vialidad la elaboración del Plan Maestro del Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta, con participación del Consejo Vial Federal, las provincias y municipios involucrados y la autoridad nacional en materia energética.

El Plan deberá estar concluido dentro de los ciento ochenta (180) días corridos desde la entrada en vigencia de la presente ley.

Su elaboración no podrá demorar la ejecución de intervenciones urgentes, obras de seguridad vial ni trabajos necesarios para mantener la transitabilidad.

Artículo 12°. Relevamiento preliminar. Dentro de los noventa (90) días corridos, la Dirección Nacional de Vialidad deberá publicar un relevamiento preliminar que identifique:

- a) Las rutas nacionales transferidas, delegadas o encomendadas a las provincias vinculadas con Vaca Muerta;
- b) Los principales corredores actualmente utilizados por vehículos pesados y livianos relacionados con la actividad;
- c) Las rutas cuya terminación, reparación o ampliación revista carácter urgente;
- d) Las zonas urbanas sometidas a tránsito pesado intensivo;
- e) Las nuevas obras que cuenten con proyecto ejecutivo o antecedentes técnicos suficientes;
- f) Las provincias y municipios alcanzados.



El relevamiento preliminar permitirá iniciar la distribución y ejecución de los recursos antes de la aprobación definitiva del Plan Maestro.

Artículo 13º. Contenido del Plan Maestro. El Plan Maestro deberá contener, como mínimo:

- a) Un mapa georreferenciado de las rutas nacionales, provinciales y municipales vinculadas con Vaca Muerta;
- b) La clasificación de cada ruta o tramo como corredor principal o secundario;
- c) La identificación de la jurisdicción, dominio y organismo responsable de su administración;
- d) La individualización de las rutas nacionales transferidas o delegadas a las provincias;
- e) El estado de conservación de calzadas, banquetas, puentes, alcantarillas, desagües, señalización e iluminación;
- f) La identificación de obras nacionales inconclusas, neutralizadas, rescindidas o paralizadas;
- g) Mediciones de tránsito medio diario anual, con discriminación de vehículos pesados;
- h) Estudios de origen y destino de las cargas vinculadas con la actividad hidrocarburífera;
- i) Mediciones de pesos, dimensiones y cargas por eje;
- j) Proyecciones de producción, exportación y tránsito para un horizonte no inferior a diez (10) años;
- k) Estadísticas de siniestralidad y análisis de puntos críticos;
- l) La identificación de travesías urbanas afectadas por el tránsito pesado;

- m) Las necesidades de mantenimiento, reparación, rehabilitación, pavimentación, duplicación de calzada y construcción de nuevas rutas;
- n) La estimación del costo de cada intervención;
- ñ) Un cronograma físico y financiero plurianual;
- o) Las provincias, municipios, áreas productivas, parques industriales, terminales y puertos conectados;
- p) Los impactos ambientales, sociales y territoriales relevantes;
- q) Los mecanismos de coordinación interjurisdiccional necesarios.

Artículo 14º. Corredores principales. Serán clasificados como corredores principales aquellos que cumplan una o más de las siguientes funciones:

- a) Conectar directamente las áreas de producción con plantas de tratamiento, complejos industriales, oleoductos, gasoductos, terminales, refinerías, puertos o pasos internacionales;
- b) Concentrar volúmenes significativos de tránsito pesado vinculado con la actividad;
- c) Constituir la principal vía de ingreso o egreso de insumos, equipos o producción;
- d) Tener carácter interprovincial o integrar la Red Vial Nacional;
- e) Resultar indispensables para la continuidad operativa y logística de Vaca Muerta.

Artículo 15º. Corredores secundarios. Serán clasificados como corredores secundarios:

- a) Las rutas alimentadoras de los corredores principales;
- b) Los accesos a parques industriales, bases operativas, canteras de arena, plantas, yacimientos y centros logísticos;



- c) Las circunvalaciones, variantes y enlaces destinados a retirar tránsito pesado de áreas urbanas;
- d) Las conexiones entre rutas nacionales, provinciales o municipales que mejoren la continuidad de la red;
- e) Los caminos públicos cuyo mejoramiento reduzca tiempos, costos logísticos, siniestralidad o deterioro de otros corredores.

La clasificación deberá realizarse por tramos, atendiendo a la función efectivamente cumplida y no únicamente a la denominación o jurisdicción formal de la ruta.

Artículo 16°. Participación federal. La elaboración y actualización del Plan Maestro se realizará con intervención del Consejo Vial Federal.

La Dirección Nacional de Vialidad deberá convocar a:

- a) Los organismos viales provinciales;
- b) Los municipios atravesados o afectados;
- c) La autoridad nacional en materia energética;
- d) La Agencia Nacional de Seguridad Vial;
- e) Los organismos ambientales competentes;
- f) Universidades nacionales y organismos científicos y tecnológicos;
- g) Representantes de trabajadores, transportistas, empresas productoras y prestadoras de servicios;
- h) Organizaciones comunitarias y sociales de las localidades afectadas.

La participación de actores privados tendrá carácter consultivo y no les otorgará facultades para decidir la asignación de recursos.

Artículo 17°. Registro público. Créase el Registro Público del Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta, que deberá contener:

- a) Las rutas y tramos incorporados;
- b) Su clasificación;
- c) Las provincias y municipios atravesados;
- d) Los indicadores de tránsito y deterioro;
- e) Las intervenciones proyectadas;
- f) Los recursos asignados;
- g) Los contratos y convenios celebrados;
- h) El avance físico y financiero de las obras;
- i) Los informes de auditoría;
- j) La justificación de las prioridades adoptadas.

El Plan Maestro y el Registro deberán actualizarse, como mínimo, cada dos (2) años.

Artículo 18º. Plan Anual de Inversiones. La Dirección Nacional de Vialidad elaborará, antes del 30 de junio de cada año, el Plan Anual de Inversiones correspondiente al ejercicio siguiente.

El Plan deberá priorizar, en el siguiente orden:

- a) La atención de emergencias y riesgos graves para la seguridad vial;
- b) El mantenimiento y conservación indispensable para evitar la pérdida del patrimonio vial;
- c) La reparación y rehabilitación de rutas deterioradas;
- d) La terminación de obras inconclusas;
- e) Las intervenciones en rutas nacionales cuya gestión haya sido asumida por las provincias;



- f) La ampliación de capacidad y duplicación de calzadas;
- g) La construcción de nuevas rutas, variantes, circunvalaciones y conexiones.

El sesenta por ciento (60%) mínimo de los recursos anuales del Fondo deberá destinarse a rutas existentes, incluyendo mantenimiento, reparación, rehabilitación y terminación.

El cuarenta por ciento (40%) máximo de los recursos anuales del Fondo podrán destinarse a nuevas rutas, ampliaciones de capacidad y obras de conexión.

Cuando las necesidades prioritarias sobre rutas existentes se encuentren completamente financiadas, la Autoridad de Aplicación podrá reasignar el remanente a nuevas obras mediante resolución fundada y previa intervención del Consejo Vial Federal.

Artículo 19°. Distribución territorial para rutas existentes. La asignación territorial de los recursos destinados a rutas existentes se determinará conforme a los siguientes criterios:

- a) Cuarenta por ciento (40%) en proporción a los kilómetros-carril incorporados al Sistema;
- b) Cuarenta por ciento (40%) en proporción al tránsito pesado equivalente vinculado con Vaca Muerta;
- c) Veinte por ciento (20%) según un índice de criticidad vial que contemple el estado de conservación, la siniestralidad, la existencia de obras inconclusas, los riesgos de interrupción y la falta de rutas alternativas.

La metodología, los datos y los resultados deberán publicarse anualmente.

Hasta que exista información homogénea, la distribución transitoria se realizará: sesenta por ciento (60%) según kilómetros-carril y cuarenta por ciento (40%) según las mejores estimaciones oficiales disponibles de tránsito pesado.



Las rutas nacionales transferidas, delegadas o encomendadas a las provincias tendrán prioridad dentro de la asignación correspondiente a cada jurisdicción.

Artículo 20°. Selección de nuevas obras. Las nuevas rutas, ampliaciones y variantes serán seleccionadas mediante un procedimiento público de evaluación y priorización que deberá considerar:

- a) El tránsito pesado actual y proyectado;
- b) La conexión con áreas productivas, parques industriales, terminales y puertos;
- c) La reducción de la siniestralidad;
- d) La eliminación o disminución del tránsito pesado en áreas urbanas;
- e) La integración interprovincial;
- f) La reducción de costos y tiempos logísticos;
- g) La madurez técnica del proyecto;
- h) La viabilidad ambiental y territorial;
- i) La relación entre costo, beneficio social y vida útil;
- j) La posibilidad de complementar otros modos de transporte.

No podrá financiarse una nueva obra que no se encuentre incorporada al Plan Maestro, salvo intervenciones de emergencia debidamente fundadas.

Artículo 21°. Modalidades de ejecución. Las obras podrán ejecutarse:

- a) Directamente por la Dirección Nacional de Vialidad;
- b) Mediante convenios con las provincias o sus organismos viales;
- c) Mediante convenios con municipios, con intervención de la provincia correspondiente;
- d) Mediante acuerdos interjurisdiccionales;



e) Mediante contratos de obra pública celebrados conforme al régimen aplicable.

En las rutas transferidas o bajo gestión provincial, los recursos serán transferidos directamente al organismo vial provincial competente conforme al Plan Anual, al avance certificado de las tareas y a los criterios establecidos en esta ley.

No podrá exigirse a las provincias una contrapartida financiera como condición general para acceder al Fondo.

Artículo 22º. Destinos de aplicación. Los recursos podrán aplicarse exclusivamente a:

- a) Conservación rutinaria y periódica;
- b) Bacheo, sellado, recuperación y repavimentación;
- c) Reconstrucción y rehabilitación de calzadas;
- d) Construcción y mantenimiento de banquetas;
- e) Puentes, alcantarillas, desagües y obras de arte;
- f) Señalización horizontal y vertical;
- g) Iluminación y sistemas de seguridad vial;
- h) Sistemas de control de cargas, pesos y dimensiones;
- i) Adquisición y mantenimiento de maquinaria vial;
- j) Atención de emergencias climáticas o viales;
- k) Terminación de obras inconclusas;
- l) Duplicación de calzadas y construcción de autovías;
- m) Circunvalaciones, variantes y accesos;
- n) Construcción de nuevas rutas y conexiones;



- ñ) Estudios de ingeniería, proyectos ejecutivos, evaluaciones ambientales y relevamientos;
- o) Adquisición de inmuebles y liberación de trazas conforme al régimen legal aplicable;
- p) Pago de capital e intereses de créditos obtenidos exclusivamente para obras correspondientes a los tramos comprendidos en el régimen, hasta un máximo del treinta por ciento (30%) de los recursos anuales correspondientes a la jurisdicción;
- q) Gastos administrativos directamente relacionados con el Fondo, hasta un máximo del tres por ciento (3%) de sus recursos anuales.

Artículo 23º. Exclusiones. El Fondo no podrá financiar:

- a) Caminos privados o de uso exclusivo de una empresa;
- b) Infraestructura interna de yacimientos o establecimientos industriales sin uso público;
- c) Obras destinadas exclusivamente a garantizar rentabilidades privadas;
- d) Gastos corrientes provinciales o municipales no vinculados con las rutas incorporadas;
- e) Erogaciones que hayan sido financiadas íntegramente mediante otra fuente;
- f) Compensaciones por deudas ajenas a la infraestructura vial;
- g) Obras que no cuenten con las autorizaciones ambientales y territoriales exigibles.

La infraestructura construida deberá quedar afectada al uso público.

Artículo 24º. Adicionalidad. Los recursos del Fondo serán adicionales y acumulativos respecto de:

- a) Las regalías hidrocarburíferas;



- b) Los impuestos, tasas, cánones y demás recursos provinciales;
- c) Los fondos que reciben los organismos viales provinciales;
- d) La coparticipación federal;
- e) Los ingresos provenientes de peajes;
- f) Los recursos nacionales o provinciales destinados a obras públicas;
- g) Los créditos nacionales o internacionales obtenidos para obras viales.

La Nación no podrá reducir otras transferencias a una provincia por las sumas que ésta perciba del Fondo.

Los recursos tampoco podrán ser compensados con deudas de las provincias, condicionados a pactos fiscales ni sujetos a acuerdos de refinanciación.

Artículo 25°. Evaluación ambiental y participación. Las nuevas rutas, ampliaciones y obras de modificación sustancial deberán cumplir con la legislación ambiental nacional y provincial aplicable.

Cuando corresponda, deberán realizarse:

- a) Evaluación de impacto ambiental;
- b) Instancias de información y participación ciudadana;
- c) Consulta a pueblos indígenas conforme al ordenamiento jurídico vigente;
- d) Estudios de impacto acumulativo y territorial;
- e) Medidas de prevención, mitigación, recomposición y compensación ambiental.

El diseño deberá incorporar criterios de adaptación climática, protección de recursos hídricos y seguridad de las comunidades atravesadas.

Artículo 26°. Transparencia y control. La administración del Fondo estará sujeta al control de:



- a) La Auditoría General de la Nación;
- b) La Sindicatura General de la Nación;
- c) Los organismos provinciales de control respecto de los recursos ejecutados por cada provincia;
- d) Las comisiones competentes del Congreso de la Nación.

La autoridad de aplicación publicará mensualmente, en formato abierto:

- 1. Los ingresos del Fondo;
- 2. Las exportaciones y alícuotas que originaron los recursos;
- 3. Los montos asignados por ruta, obra y jurisdicción;
- 4. Los procedimientos de contratación;
- 5. Los adjudicatarios y contratistas;
- 6. Los certificados de avance;
- 7. Las modificaciones de obra y redeterminaciones de precios;
- 8. El avance físico y financiero;
- 9. Los informes técnicos y auditorías.

Artículo 27º. Saldos. Los saldos no utilizados al cierre de cada ejercicio:

- a) Conservarán su afectación específica;
- b) Serán transferidos automáticamente al ejercicio siguiente;
- c) No ingresarán a rentas generales;
- d) No podrán ser objeto de recortes, reservas, diferimientos o reasignaciones administrativas.



Artículo 28°. Convenios y rutas transferidas. Quedan comprendidas las rutas nacionales cuya gestión haya sido transferida, delegada o encomendada a las provincias antes de la entrada en vigencia de la presente ley, siempre que sean clasificadas como parte del Sistema Vial Estratégico de Vaca Muerta.

Dentro de los treinta (30) días de promulgada la presente, el Poder Ejecutivo deberá remitir a la Dirección Nacional de Vialidad y publicar:

- a) Todos los convenios de transferencia o delegación vigentes;
- b) Las actas de toma de posesión;
- c) Los compromisos de obra pendientes;
- d) El estado de conservación entregado;
- e) Las obligaciones financieras asumidas por cada jurisdicción;
- f) Los contratos nacionales inconclusos o rescindidos vinculados con esas rutas.

Artículo 29°. Informe al Congreso. Antes del 30 de junio de cada año, la autoridad de aplicación remitirá a ambas Cámaras un informe que contenga:

- a) Los ingresos y egresos del Fondo;
- b) El porcentaje de derechos de exportación afectado;
- c) Las exenciones y beneficios que hayan incidido sobre la recaudación;
- d) Las rutas y provincias comprendidas;
- e) Las obras ejecutadas y pendientes;
- f) Los indicadores de tránsito y seguridad vial;
- g) El cumplimiento del Plan Anual;
- h) El grado de cobertura de las necesidades financieras;
- i) La proyección para los cinco ejercicios siguientes.



Artículo 30°. Autoridad de Aplicación. Será autoridad de aplicación la Dirección Nacional de Vialidad o el organismo que en el futuro ejerza sus competencias.

La autoridad de aplicación actuará coordinadamente con:

- a) La autoridad nacional en materia energética;
- b) La Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA);
- c) La Secretaría de Hacienda;
- d) El Consejo Vial Federal;
- e) Los organismos viales provinciales.

Artículo 31°. Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los treinta (30) días corridos desde su publicación.

Artículo 32°. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

MARCELO MANGO



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto crear una fuente nacional, automática y directamente vinculada con la actividad hidrocarburífera para financiar la infraestructura vial que permite sostener el desarrollo de Vaca Muerta.

La expansión de la producción de petróleo y gas genera una demanda extraordinaria sobre rutas nacionales, provinciales y municipales. Por esos corredores circulan diariamente camiones que transportan arenas, equipos, tubos, maquinaria, productos químicos, agua, combustibles y demás insumos, además de trabajadores y prestadores de servicios.

Los beneficios económicos de esa actividad poseen alcance nacional. Sin embargo, una parte significativa del costo de sostener su infraestructura vial recae sobre provincias y municipios que deben reparar rutas deterioradas, intervenir en travesías urbanas y construir nuevos accesos con recursos que también necesitan para salud, educación, vivienda, caminos provinciales y demás servicios esenciales.

En julio de 2026, Vaca Muerta produjo aproximadamente 643.100 barriles diarios de petróleo sobre un total nacional de 916.200, y 96,5 millones de metros cúbicos diarios de gas sobre un total nacional de 158,8 millones. Esto representa aproximadamente el 70% de la producción argentina de petróleo y el 61% de la producción de gas.

El peso de Vaca Muerta dentro de la producción nacional justifica que una parte de los ingresos aduaneros obtenidos por la exportación de hidrocarburos sea reinvertida en la infraestructura pública que hace posible su explotación, transporte y salida hacia los mercados.

El proyecto no propone afectar las regalías provinciales que ya corresponden a las provincias como titulares del dominio originario de los recursos naturales. Los derechos de exportación son, en cambio, recursos aduaneros nacionales que integran el Tesoro de la Nación, conforme a los artículos 4º y 75º, inciso 1, de la Constitución Nacional.



La propuesta respeta, por tanto, el dominio provincial de los hidrocarburos y utiliza exclusivamente una porción de un recurso nacional.

El Decreto N° 253/2026 habilitó la delegación en diversas provincias de competencias para la administración, reparación, ampliación, conservación y mantenimiento de rutas nacionales. Aunque la Nación conserva formalmente el dominio y la jurisdicción, los convenios pueden trasladar a las provincias obligaciones operativas, responsabilidades y la necesidad de identificar sus propias fuentes de financiamiento.

En Río Negro, la provincia asumió responsabilidades sobre las rutas nacionales N° 22 y N° 151, corredores esenciales para el Alto Valle y para la conexión con la actividad hidrocarburífera. El acuerdo comprende obras inconclusas y una incorporación gradual de tramos, mientras la provincia debe gestionar recursos para atender responsabilidades que originalmente correspondían al Estado nacional.

La Ruta Nacional N° 22 constituye un eje central de la Patagonia norte y vincula áreas productivas, Vaca Muerta, puertos, pasos internacionales y otras rutas nacionales.

Neuquén, por su parte, ha avanzado en circunvalaciones y nuevos corredores destinados a retirar camiones de zonas urbanas y mejorar la conexión de las rutas provinciales N° 7 y N° 17. También se anunciaron planes de financiamiento vial que abarcan aproximadamente mil kilómetros de rutas estratégicas para la actividad.

Estos antecedentes demuestran que el problema no se limita a reparar las rutas ya existentes. El crecimiento de la producción obliga a construir variantes, circunvalaciones, accesos, duplicaciones de calzada y nuevas conexiones.

La infraestructura de Vaca Muerta no termina en los pozos, ya que los camiones que ingresan con insumos y los vehículos que transportan equipos, arenas y producción atraviesan varias provincias. Las conexiones con puertos, refinerías, complejos industriales, terminales ferroviarias y pasos internacionales extienden la red logística mucho más allá del área geológica de la formación.



Por eso el proyecto no enumera de manera cerrada las provincias beneficiarias. Se encomienda a Vialidad Nacional identificar, mediante estudios de tránsito, origen y destino de las cargas, pesos por eje y proyecciones productivas, cuáles son las rutas principales y secundarias, y qué provincias y municipios atraviesan.

La decisión evita dos errores: limitar el Fondo únicamente a Neuquén y Río Negro, desconociendo los corredores logísticos que atraviesan otras jurisdicciones, y distribuir recursos sin contar previamente con información objetiva sobre el tránsito y el deterioro efectivamente causado por la actividad.

La Dirección Nacional de Vialidad es el organismo técnicamente idóneo para elaborar el Plan Maestro y administrar el Fondo.

El Decreto-Ley N° 505/1958 creó el Consejo Vial Federal, integrado por Vialidad Nacional y los organismos viales provinciales, con funciones de estudio y coordinación de obras y problemas viales comunes. El proyecto utiliza esa institucionalidad existente y evita crear una nueva estructura burocrática.

El Plan Maestro deberá distinguir corredores principales y secundarios, identificar las provincias atravesadas, relevar las rutas transferidas, medir el tránsito pesado, registrar las obras inconclusas y proponer un programa plurianual.

También deberá actualizarse periódicamente, porque la red logística cambia con la apertura de nuevos yacimientos, ampliaciones de oleoductos y gasoductos, nuevos parques industriales y terminales de exportación.

El régimen vigente de derechos de exportación de hidrocarburos no asegura una recaudación uniforme.

El Decreto N° 488/2020 estableció para numerosas posiciones un sistema móvil que puede arrojar una alícuota del 0%, del 8% o una tasa intermedia según los precios internacionales. En 2026 se modificaron los umbrales aplicables al petróleo crudo convencional, estableciendo una alícuota del 0% cuando el precio sea igual o inferior a USD 65 y del 8% cuando alcance o supere USD 80.

En 2025, las exportaciones de petróleo crudo ascendieron a aproximadamente USD 6.717 millones. El subcomplejo gasífero representó alrededor del 11,7% de un complejo petrolero-petroquímico que exportó USD 11.772 millones.



Como referencia teórica, si esa canasta hubiera tributado de manera uniforme al máximo del 8%, se habrían recaudado unos USD 647,5 millones; la afectación del 50% habría representado aproximadamente USD 323,8 millones.

La cifra real puede ser sustancialmente inferior. Precisamente por ello, el 50% constituye un piso razonable: permite que el Fondo tenga una escala relevante sin afectar inicialmente la totalidad de la recaudación aduanera.

El proyecto prevé que el porcentaje pueda elevarse hasta el 100% por medio de la Ley de Presupuesto de cada ejercicio.

La decisión se apoya en un informe técnico que compare la recaudación proyectada; los saldos existentes; las necesidades de mantenimiento y obras; los kilómetros incorporados y el costo del Plan Anual.

No se otorga al Poder Ejecutivo la facultad de cambiar unilateralmente el porcentaje. La Constitución prohíbe la delegación legislativa, salvo respecto de materias determinadas de administración o emergencia, con plazo y bases precisas. La afectación de ingresos aduaneros y la determinación del financiamiento de un sistema federal de obras exceden una mera decisión administrativa.

El Poder Ejecutivo debe producir información, calcular el porcentaje técnicamente requerido e incluirlo en el proyecto de Presupuesto. La decisión final corresponde al Congreso.

La sostenibilidad del Fondo no depende únicamente del volumen exportado. También depende de que las exportaciones paguen efectivamente los derechos.

La Ley N° 27.742 estableció beneficios aduaneros para proyectos incluidos en el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones. Determinadas exportaciones pueden quedar exentas de derechos después de transcurridos los plazos establecidos y los proyectos de exportación estratégica de largo plazo acceden a beneficios más tempranos.

El proyecto Vaca Muerta Oil Sur fue aprobado bajo el RIGI como proyecto de exportación estratégica de largo plazo. Por ello, una parte de las futuras



exportaciones asociadas al crecimiento de la capacidad de transporte podría beneficiarse con tratamientos que reduzcan la recaudación aduanera.

No corresponde desconocer derechos adquiridos ni modificar indirectamente el régimen del RIGI mediante este proyecto. Pero sí corresponde transparentar su impacto sobre los ingresos destinados a infraestructura.

Por eso, el Informe Anual deberá cuantificar las exportaciones exentas; la recaudación dejada de percibir; la reducción de la capacidad financiera del Fondo y la eventual insuficiencia aun cuando se destine el 100% de los derechos efectivamente recaudados.

Si esa situación se produce, el Poder Ejecutivo deberá remitir un proyecto de ley especial. No podrá ocultar la insuficiencia ni sustituirla mediante decisiones administrativas.

El proyecto reserva, como mínimo, el 60% de los recursos para rutas existentes. Esta decisión responde a una regla elemental de administración vial: antes de expandir la red, debe evitarse la destrucción de la infraestructura ya construida.

Tendrán prioridad la seguridad vial y las emergencias; el mantenimiento; la reparación y rehabilitación; la terminación de obras inconclusas y las rutas nacionales transferidas a las provincias.

Hasta el 40% podrá financiar nuevas rutas, circunvalaciones, variantes y ampliaciones. Cuando las necesidades esenciales estén cubiertas, el remanente podrá destinarse a nuevas obras mediante decisión fundada.

La asignación para rutas existentes considerará: kilómetros-carril, tránsito pesado vinculado con Vaca Muerta y estado de conservación y siniestralidad.

Esta fórmula permite una distribución objetiva de los recursos, ya que los kilómetros reconocen la extensión de la responsabilidad asumida, el tránsito pesado refleja el desgaste y el índice de criticidad permite atender rutas deterioradas, obras inconclusas y corredores sin alternativas.



Las nuevas rutas se seleccionarán por su utilidad logística, su impacto en la seguridad vial, su capacidad para retirar camiones de zonas urbanas y su contribución a la integración interprovincial.

Entendiendo que Vaca Muerta no puede desarrollarse sobre rutas destruidas, obras paralizadas, accesos inseguros y travesías urbanas saturadas de camiones; es necesario que una parte de los recursos que genera la exportación vuelva a la infraestructura pública que hace posible esa exportación.

No es razonable que la Nación recaude derechos sobre la exportación de petróleo y gas mientras las provincias afrontan con recursos propios el mantenimiento de las rutas que permiten producir y exportar esos hidrocarburos.

El proyecto no afecta la propiedad provincial de los recursos naturales ni las regalías, no crea un nuevo impuesto, no encarece por ley el combustible. Lo que pretende es reasignar una parte de un recurso nacional existente hacia una inversión estratégica para la producción, la seguridad vial, las comunidades y el federalismo.

Por todo lo expuesto, solicitamos a las señoras diputadas y a los señores diputados la aprobación del presente proyecto de ley.

MARCELO MANGO