

PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO
ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR
REPUBLICA ARGENTINA

PARTICULARES

Nº 007

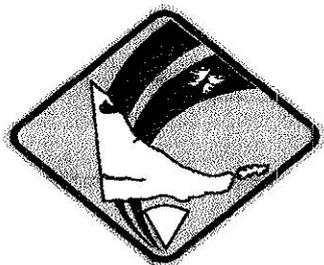
PERIODO LEGISLATIVO 2010.

EXTRACTO SI. PER. VI. FUE. Nota. adjuntando
Proyecto de Ley para la Recuperación del
Fondo Vial.

Entró en la Sesión de: 22 ABR. 2010

Girado a Comisión Nº As. Nº 099/10

Orden del día Nº _____



SI.PER.VI.FUE
SINDICATO DEL PERSONAL
de
VIALIDAD PROVINCIAL T.D.F.A. e I.A.S.

PODER LEGISLATIVO
PRESIDENCIA

N° 159

05-03-10

HORA: 11:25

FIRMA:

PODER LEGISLATIVO
SECRETARIA LEGISLATIVA

09 MAR 2010

MESA DE ENTRADA

N° 007 Hs. 11:05 FIRMA:



RIO GRANDE, 4 de Marzo de 2010.-

Sres. Legisladores
de la Provincia de Tierra del Fuego A. e I.A.S.
S _____ / _____ D

De nuestra mayor consideración:

Los que suscriben, integrantes de la Comisión Directiva del Sindicato del Personal de Vialidad Provincial de Tierra del Fuego A. e I.A.S. (SI.PER.VI.FUE), nos dirigimos a Ud., a los efectos de elevarle copia del Proyecto de Ley para la Recuperación del FONDO VIAL, ingresado a la Cámara de Diputados de la N, el día 18 de diciembre del 2009, registrado bajo el expediente N° 6.128 – “D”, para su análisis y acompañamiento.

Este Proyecto fue elaborado por el Secretariado Nacional de la FEDERACION ARGENTINA DE TRABAJADORES VIALES, que nuclea a todos los Trabajadores Viales Provinciales del País; la que ha luchado permanentemente por la DEFENSA DEL FONDO VIAL, como fuente de financiamiento de ASIGNACION ESPECIFICA para el funcionamiento sustentable de los organismos provinciales de Vialidad. Dado que oportunamente se les planteo, los graves problemas económicos y financieros que venimos sobrellevando desde hace varios años, hecho que impide nuestro normal funcionamiento ante la falta de combustibles, lubricantes, repuestos, reparaciones y otros insumos básicos y elementales para el desarrollo de la actividad vial, que limitan las tareas de campaña que permiten garantizar la transitabilidad de nuestras rutas, permitiendo con ello un mejor desarrollo productivo, maderero, turístico, ganadero, etc.

Sin otro particular, lo saludamos muy atentamente.-

ALBERTO MALDONADO
SEC. ADJ. DE VIV. Y OBRAS
SI.PER.VI.FUE

DANIEL F. PEDROZO
SEC. GENERAL
SI.PER.VI.FUE

Proyecto de ley



EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA REUNIDOS EN CONGRESO SANCIONAN CON FUERZA DE LEY.

MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2º DE LA LEY N° 24.699; Y LOS ARTÍCULOS 19º) Y 20º) DE LA LEY N° 23.966, DEL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL GAS NATURAL – TEXTO ORDENADO DECRETO N° 518/98.-

ARTICULO 1º: Sustitúyase el Artículo 2º de la Ley N° 24.699, el que queda redactado de la siguiente manera:

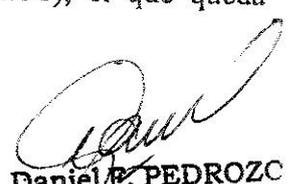
"Artículo 2º - El producido de impuestos que graven, en forma específica, el gasoil, diesel-oil, kerosene y el gas natural comprimido se asignará al financiamiento del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones".-

ARTICULO 2º: Agréguese como Artículo 2º bis de la Ley N° 24.699, el siguiente texto:

"Artículo 2º bis - El importe total de lo que se recaude por la aplicación de los gravámenes específicos a las naftas, gasolina natural, solvente, aguarrás y a los productos compuestos por una mezcla de hidrocarburos, en la medida que califiquen como naftas de acuerdo a las especificaciones técnicas de la reglamentación respectiva, se distribuirán de la siguiente manera:

- a) **EL VEINTIUNO POR CIENTO (21%)** de la recaudación se destinara a los Fondos Viales Provinciales según lo establecido por el Decreto Ley N° 505/5.-
- b) **EL SETENTA Y NUEVE POR CIENTO (79%)** restante de la recaudación, se distribuirá de conformidad a lo previsto en el artículo 19 del Título III, Capítulo IV, de la Ley N° 23.966 y sus modificaciones".-

ARTICULO 3º: Sustitúyase el Artículo 19º de la Ley N° 23.966 – Título III – Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural, (Texto Ordenado Decreto N° 518/98), el que queda redactado de la siguiente manera:


Daniel P. PEDROZO
SEC. GENERAL
SI.PER.VI.FUE



Proyecto de ley

"Artículo 19" - El producido de los impuestos establecidos en los Capítulos I y II del presente Título se distribuirá entre las Provincias y el Fondo Nacional de la Vivienda (Ley N° 21.581), de conformidad con los siguientes porcentajes:

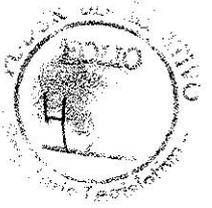
- a) FO.NA.VI.: EL CUARENTA Y DOS POR CIENTO (42%) se destinará al Fondo Nacional de la Vivienda.-
- b) PROVINCIAS: EL CINCUENTA Y OCHO POR CIENTO (58%) se destinará a las Provincias.-

ARTICULO 4º: Sustitúyase el Artículo 20 de la Ley N° 23.966 – Título III – Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural, (Texto Ordenado Decreto N° 518/98), el que queda redactado de la siguiente manera:

"Artículo 20 - Los fondos que correspondan a las Provincias según lo previsto en el artículo anterior se distribuirán entre ellas en la forma en que se establece a continuación:

- a) **FONDO VIAL:** El OCHENTA POR CIENTO (80%) por acreditación a las cuentas de cada uno de los organismos de Vialidad de las Provincias en función de los porcentuales de distribución vigente para la Coparticipación Vial que fije el CONSEJO VIAL FEDERAL, de acuerdo a la distribución prevista en el Artículo 23 del Decreto Ley N° 505/58.-
- b) **FONDO PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA PROVINCIAL - (F.P.I.P.):** El QUINCE POR CIENTO (15%) se destinará a cada una de las Provincias en función de los porcentuales de distribución vigentes en el Artículo 3º, Inciso a) y Artículo 4º de la Ley N° 23.548, con afectación a obras de infraestructura de energía eléctrica y/u obras públicas.-
- c) **FONDO ESPECIAL DE DESARROLLO ELÉCTRICO DEL INTERIOR - (F.E.D.E.I.):** El CINCO POR CIENTO (5%) restante, será destinado al FONDO ESPECIAL DE DESARROLLO ELÉCTRICO DEL INTERIOR (F.E.D.E.I.), que será administrado por el CONSEJO FEDERAL DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA, dependiente de la SECRETARÍA DE ENERGÍA del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, y se aplicará para lo establecido en el Artículo 33º de la Ley N° 15.336. El Consejo Federal distribuirá los fondos en función a los índices repartidores vigentes o a los que ese Consejo Federal determine en el futuro.-

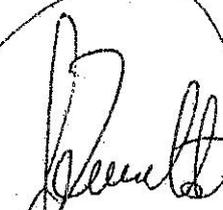
Daniel B. [Signature]
SEC. GENERAL
SUPERV.FUE



Proyecto de ley

ARTICULO 5°: La presente ley comenzará a regir a partir de su publicación en el Boletín Oficial.-

ARTICULO 6°: Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL.-



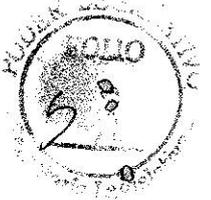
GUSTAVO ZAVALLO
DIPUTADO NACIONAL



María Estrella Cerezo
de Ayala
Diputada de la Nación



DARÍO S. PEDROZO
SECRETARIO GENERAL
DEL P.V.F.U.E.



Proyecto de ley

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

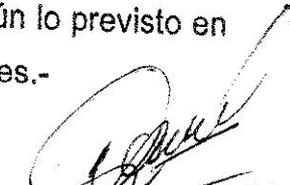
“No se puede pensar en el desarrollo de las provincias argentinas si no hay un proyecto que piense en integrarlas dotándolas de una red vial adecuada” (Néstor Kirchner - Plataforma electoral, 2003. Pág. 97).-

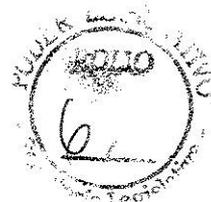
Los Diputados Nacionales abajo firmantes, conjuntamente con la Federación Argentina de Trabajadores Viales (F.A.T. VIAL), hemos elaborado el presente Proyecto de Ley con el propósito de corregir la inequidad que representa la actual distribución de lo recaudado por el Impuesto a las naftas (Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural – Título III de la Ley 23.699 sancionada por el Congreso Nacional en el año 1991), modificando las normas que actualmente rigen sobre la materia, y reasignando una parte de los recursos con la finalidad de fortalecer el FONDO VIAL establecido por el inciso a) del Artículo 20° de la Ley 23.966.(t.o.1998).-

A los fines de alcanzar los objetivos propuestos, en este caso, se propicia impulsar la sanción de una ley que incremente la proporción de los fondos destinados a las Vialidades Provinciales, a través del siguiente planteo:

Por el Artículo 1° se propone modificar el Artículo 2° de la Ley 24.699, con la finalidad de asignar, íntegramente, el producido de impuestos que graven, en forma específica, el gasoil, diesel-oil, kerosene y el gas natural, al financiamiento del SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES (S.I.J.P.).-

Por el Artículo 2° se propone agregar un Artículo 2° bis a la Ley 24.699, el que establece que el importe total de lo que se recaude por la aplicación de los gravámenes específicos a las naftas, gasolina natural, solvente, aguarrás y a los productos compuestos por una mezcla de hidrocarburos, en la medida que califiquen como naftas de acuerdo a las especificaciones técnicas de la reglamentación respectiva, se distribuirán, el **VEINTIUNO POR CIENTO (21%)**, como asignación directa a los Fondos Viales Provinciales; y el **SETENTA Y NUEVE POR CIENTO (79%)** restante, según lo previsto en el artículo 19 del Título III, Capítulo IV, de la Ley 23.966 y sus modificaciones.-


Daniel F. PEDROZO
SE. GENERAL
PER VI FUE



Proyecto de ley

Por el Artículo 3°, en forma simultánea y con la misma finalidad del punto anterior, se propone la modificación del Artículo 19° de la Ley 23.966, – Título III – Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y al Gas Natural – (t.o. Decreto 518/98), con el objeto de que la nueva distribución, como consecuencia de la aplicación del punto b) del Artículo 2° de este proyecto de Ley, el VEINTINUEVE POR CIENTO (29%) de los recursos asignados al TESORO NACIONAL, sea transferido al sector PROVINCIAS. Con esta modificación, la asignación de recursos del impuesto en cuestión, al sector Provincias es del CINCUENTA Y OCHO POR CIENTO (58%); y del CUARENTA Y DOS POR CIENTO (42%) al FONDO NACIONAL DE LA VIVIENDA (FO.NA.VI).-

Por el Artículo 4° se propone sustituir el Artículo 20° de la Ley 23.966 – Título III – Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y al Gas Natural –(t.o. Decreto 518/98), con el objeto de modificar los porcentajes asignados, y actualmente vigentes, tanto para el FONDO VIAL, como para el FONDO PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA (F.P.I.P.) y para el FONDO ESPECIAL DE DESARROLLO ELÉCTRICO DEL INTERIOR (F.E.D.E.I.).-

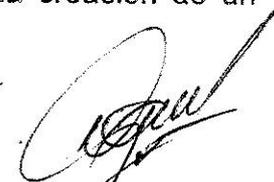
Cabe aclarar que, si bien disminuyen los porcentajes correspondientes al F.P.I.P. y al F.E.D.E.I., los montos asignados a los mismos se mantienen iguales, dado que se aumenta al doble el porcentaje que se le asigna al FONDO VIAL.-

La asignación para cada uno de los Organismos Provinciales de Vialidad, seguirá surgiendo de los coeficientes de coparticipación vial federal que elabora en Consejo Vial Federal, Organismo competente en la materia.-

Antecedentes Históricos:

En 1932 se sancionó la Ley Nº 11.658, conocida como Ley Nacional de Vialidad, por el que se crea un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República, estableciéndose que la red troncal de caminos nacionales y sus ampliaciones sucesivas deberían ser proyectadas, construidas y conservadas por las Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.).-

Se creó, asimismo, un sistema de ayuda federal para la construcción de caminos, para las provincias que quieran acogerse a esta ley; y se estableció la creación de un



Daniel F. PEDROZO
DIRECCION GENERAL



Proyecto de ley

Fondo Nacional de Vialidad para atender: el estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas a cargo directivo de la D.N.V.. Los gastos de funcionamiento de esta repartición y la ayuda federal a las provincias, se estableció en la referida norma con un **"Impuesto adicional, durante 15 años, de 0,05 \$mn por litro a la nafta y de 15% al valor sobre el precio de venta por mayor que corresponda, por kilogramo, a los aceites lubricantes de motores de explosión. Estos impuestos deberán ser abonados por las empresas productoras o expendedoras desde la fecha y en la forma que lo establezca la ley y lo reglamente el Poder Ejecutivo".-**

La Ley 11.658 es una Ley Convenio que requirió para su aplicación la sanción de una Ley Provincial de acogimiento a la misma, **por cuanto las provincias ceden a la nación su derecho a cobrar el impuesto a los combustibles recibiendo en compensación fondos de coparticipación que deben destinar a la construcción de caminos en su jurisdicción.-**

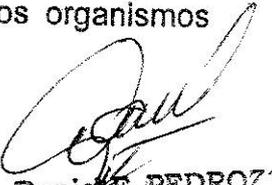
Modificaciones a la norma:

En el año 1939, se sancionó la Ley 12.625 que modificó algunos Artículos de la Ley 11.658, fundamentalmente, en lo referente al monto de los impuestos y a la forma de distribución de los fondos destinados a la construcción de los caminos nacionales.-

Con referencia a los impuesto a los combustibles y lubricantes, cabe manifestar que esta ley incrementa a 6 centavos el impuesto a la nafta, y a 10 centavos el correspondiente a los lubricantes creando, además, un impuesto de 6 centavos por litro a todo combustible que no sea nafta y esté destinado a motores de vehículos que utilicen la vía pública.-

Federalización del Sistema:

En el año 1958, se dicta el Decreto-Ley 505/58, mediante el cual se establece un nuevo régimen para el funcionamiento de la DNV similar al de la Ley 11.658 modificando, además, el impuesto a los combustibles y la forma de distribución del Fondo Vial. Este Decreto-Ley crea el Consejo Vial Federal, Integrado por todas las provincias y la DNV, cuya función primordial es establecer una estrecha colaboración entre los organismos


Daniel F. PEDROZ
SEC. GENERAL
SECRETARÍA DE VIALIDAD



Proyecto de ley

viales del país en la formulación de los planes de construcción de obras camineras y controlar el cumplimiento de las disposiciones vinculadas con la distribución del Fondo Vial.-

Con relación a la constitución del Fondo, el Decreto 505/58 establece clara diferencias con respecto a las dos leyes antes mencionadas ya que, si bien el mismo está formado por los recursos proveniente de los impuestos a los combustibles, lubricantes, cubiertas, transferencias, etc., modifica la forma en que se conforman las partes destinadas a la construcción de los caminos nacionales y al fondo de ayuda federal (del 100% de lo recaudado, el 65% se destinaba a la DNV y el 35% restante a los Organismos Provinciales de Vialidad).-

Esto permitió al Estado planificar el desarrollo de la infraestructura vial que aún subsiste y dio paso al avance en esta materia hasta convertirse en ejemplo para los otros países de América Latina.-

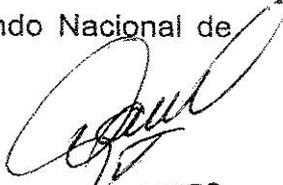
Con la sanción del Decreto Ley 505/58, se logra la federalización del sistema vial, se crean los Organismos Provinciales de Vialidad y se asigna una participación de los recursos a cada Provincia. De esta manera las provincias pudieron materializar un plan vial acorde con las necesidades de desarrollo de cada una de ellas para la época.-

Participación de nuevos sectores en la distribución del recurso:

En la década del 60, se inicia un nuevo ciclo de disminución de los recursos viales, como consecuencia de la incorporación de un nuevo sector (Fondo Nacional de Energía), a pesar de que la Ley 17.597 (1968) intentó independizarlo con la creación del Fondo de Combustibles (naftas y gas oil).-

A partir del año 1960 el Gobierno Nacional, en forma constante y sistemática, comenzó a quedarse con parte de los recursos recaudados a través del impuesto a los combustibles para cubrir necesidades del Tesoro. A partir de allí, fue desviando, paulatinamente, los ingresos al incorporar nuevos socios y desnaturalizando, de esta manera, los recursos que debían garantizar una red vial de integración Nacional.-

En las décadas del 70 y 80 se promulgaron nuevos instrumentos legales con el fin de financiar inversiones en la red vial, entre lo que se destacan el Fondo Nacional de


Daniel F. PEDROZO
GENERAL



Proyecto de ley

Autopistas (**Ley 19.408**) y el Fondo de Infraestructura del Transporte – FONIT (**Leyes 20.073 y 20.336**).-

En el año 1988, la **Ley 23.549** crea un Fondo Especial para el Sistema de Previsión Social, proveniente del impuesto a los combustibles y, la **Ley 23.697** y el **Decreto 867/89**, las mismas desafectaron el 50% de los fondos con destino a rentas generales. Para ese año, la DNV participó con el 12,48% y las DPV con el 11,47%.-

En el año 1990, mediante el **Decreto 2.733**, se eliminaron los Fondos Específicos para el sector vial, con lo cual se consolidó el proceso de deterioro que venía conformándose con las distintas modificaciones normativas y significó un incumplimiento del Decreto Ley 505/58, mediante el cual las provincias cedieron derechos impositivos y recursos para que Vialidad Nacional cumpliera con determinadas funciones y tareas que hacen al interés de las provincias en su conjunto. Con el mencionado Decreto, la DNV pasó a tener una participación en el año 1958 del 65% a un 0% en el año 1990.-

Esto ocasionó un desfinanciamiento total de los organismos viales, tanto nacional como provinciales, razón por la cual la Dirección Nacional de Vialidad y las Vialidades Provinciales quedaron totalmente paralizadas, llegando a colapsar el estado de los caminos como así también el acceso a algunas localidades del interior, transformándose en un peligro transitar por los mismos y, afectándose severamente el traslado de la producción hacia los centros consumidores y comercializadores de la economía, provocando un marcado retraso en el desarrollo de las provincias más alejadas.-

Posteriormente la **Ley 23.966**, sancionada el 01/08/1991, restituye, felizmente, parte de los fondos específicos viales con destino a los organismos provinciales de Vialidad. En el Título III de la misma, trata el Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural. El Artículo 4°) del Capítulo 1 de la referida norma, define los combustibles gravados y los impuestos correspondientes por unidad de medida. La DNV, sin embargo es financiada mediante la asignación presupuestaria.-

Asimismo incorporó nuevos sectores:

- a) El Fondo Nacional de la Vivienda (FO.NA.VI.)
- b) El Fondo Provincial de Infraestructura Pública (F.P.I.P.)


Daniel F. PEDROZO
SEC. GENERAL
MOP



Proyecto de ley

c) El Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior (F.E.D.E.I.)

La sanción de esta norma permitió recuperar una parte de los Fondos Viales, aunque, lamentablemente, con el transcurso del tiempo, estamos cayendo en el error anterior, ya que el Gobierno Nacional cada vez que necesita financiar algún sector recurre a los fondos que se recaudan con la imposición a los combustibles, cuyo destino primero debiera ser el financiamiento de la red vial.-

En el año 1992, el **Decreto 2021/92**, eliminó el impuesto al gas oil, con el que disminuyó más todavía el Fondo Vial sobre el impuesto a los combustibles. Debido a ello, en ese mismo año, los organismos provinciales de vialidad vieron reducida su participación al 8,99% de la recaudación total del impuesto.-

Luego, la **Ley 24.699** restituyó el impuesto al gas oil, y se le asignó en su totalidad al Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones (S.I.J.P.). Esta misma norma asigna un 21% del total de la recaudación del impuesto a las naftas, a este sistema, reduciendo el monto a distribuir al 79% con respecto a lo que establecía la Ley 23.966, pero manteniendo los mismos coeficientes de distribución de esta última norma.-

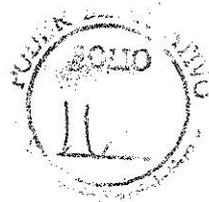
Con el Decreto 2021/92 y la Ley 24.699, los recursos viales provinciales sufrieron un doble cercenamiento debido a que:

- a) No participan del impuesto al gas oil restituido, generando una profunda inequidad por cuanto es el combustible de uso masivo y de gran volumen que utiliza el transporte de cargas, cuyo peso y dimensiones afecta en forma directa el estado de la red vial.-
- b) Disminuyeron el 21% de su participación en el impuesto a las naftas.-

Paralelamente, la **Ley 25.235**, fijo un valor tope para la distribución de los fondos específicos y autorizo a utilizar hasta un 50% de esos fondos para otros destinos diferentes (año 1999).-

En el año 2000, la **Ley 25.400** estableció una suma única y global en forma mensual de todos los fondos. Es decir crea cuotas, y reitera la autorización a no destinar con fines específicos los fondos asignados por leyes especiales hasta un 50%.-

DR. F. PEDROZO
SEC. GENERAL



Proyecto de ley

En el año 2002, la Ley 25.570 establece en su Artículo 2º) que los recursos tributarios asignados a regímenes especiales de coparticipación, se distribuirán conforme a las normas que rigen a la fecha y constituirán Ingresos de libre disponibilidad para las jurisdicciones partícipes (hasta el 100%).-

En la actualidad el producido de todo los tributos que se originan en los combustibles, que nacieron como fuentes de recursos para mantener una red vial, acorde con los avances tecnológicos y a las necesidades de desarrollo económico de las regiones, hoy se reparte entre: 1) el Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones; 2) FONAVI; 3) Tesoro Nacional; 4) Provincias (Fondo Vial – F.P.I.P. – F.E.D.E.I.); 5) Sistema de Infraestructura de Transporte; 6) Emergencia de la Estructura Hídrica; 7) Compensaciones a las Empresas Concesionarias de Peaje.-

En lo que respecta específicamente al FONDO VIAL, su participación en el Impuesto a los Combustibles Líquidos en el periodo (1992-2008), es la siguiente:

AÑOS	RECAUDACIÓN TOTAL	DISTRIBUCIÓN D.P.V.	PORCENTAJES
1992	2.469.326	222.115	8,99%
1993	2.017.009	266.263	13,20%
1994	2.087.975	300.668	14,40%
1995	1.787.313	257.373	14,40%
1996	2.303.333	349.459	15,17%
1997	4.010.248	345.923	8,63%
1998	3.692.550	319.659	8,66%
1999	3.586.276	298.963	8,34%
2000	3.477.746	286.646	8,24%
2001	3.766.722	254.380	6,75%



Proyecto de ley

2002	4.399.983	216.933	4,93%
2003	4.826.428	222.072	4,60%
2004	5.223.284	228.949	4,38%
2005	5.856.617	242.899	4,15%
2006	6.407.318	277.292	4,33%
2007	7.297.315	352.114	4,83%
2008	9.512.716	485.801	5,11%

Fuente C.V.F.

A partir de la crisis del 2001/2002, la Federación Argentina de Trabajadores Viales (F.A.T. VIAL), entidad sindical de segundo grado que aglutina a los trabajadores dependientes de los organismos provinciales de vialidad de todo el país, ante el grave estado de deterioro de la Red Vial en todas las jurisdicciones, ha elaborado y presentado ante las autoridades nacionales y provinciales, numerosos trabajos y documentos relacionados con la necesidad de una mayor participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles con destino a los estados provinciales, por ser el **FONDO VIAL, EL ÚNICO RECURSO DE ASIGNACIÓN ESPECÍFICA QUE TIENE SUSTENTABILIDAD HISTÓRICA EN EL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES**, y proponiendo simultáneamente la implementación de Programas de Fortalecimiento Institucional para las Vialidades Provinciales, tanto en lo que respecta a sus recursos humanos, como económicos financieros y tecnológicos, todo ello con el propósito de recuperar la operatividad de los organismos provinciales de vialidad, que en su gran mayoría fueron afectados por la falta de inversión de los últimos años que no le permitieron renovar el parque vial, adquirir herramientas tecnológicas, ni contar con los recursos humanos necesarios y suficientes para atender la demanda en la inspección de obras contratadas y en la conservación y mantenimiento de los caminos provinciales, salvo honrosas excepciones y gracias a los esfuerzos presupuestarios de alguna jurisdicciones.-


DANIEL P. PEDROZO
SEC. GENERAL
F.A.T. VIAL

Proyecto de ley

Por otra parte, el Consejo Vial Federal (C.V.F.), órgano creado por el Decreto Ley 505/58, que agrupa a la totalidad de los Organismos Provinciales de Vialidad, ha manifestado, permanentemente, su preocupación por la escasa participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles para financiar las inversiones imprescindibles en las tareas de conservación y mantenimiento de la Red Provincial de Caminos.-

Estos inconvenientes afectan negativamente las posibilidades de un desarrollo armónico y sustentable de las provincias y las localidades del interior, que postergan indefinidamente legítimas aspiraciones de contar con una red vial segura entre los pueblos y las regiones del interior argentino, destacando que el estado de deterioro y la falta de conservación y mantenimiento que sufre la Red Vial Argentina, tiene una incidencia directa en las posibilidades de crecimiento de las economías regionales como única alternativa para generar empleo genuino, y resolver los graves problemas producidos por la exclusión social que golpea a nuestro pueblo.-

Resulta justo reconocer, entonces, que el Estado Nacional, a partir del año 2.003, a través de la Dirección Nacional de Vialidad ha realizado millonarias inversiones en obras viales en todo el territorio nacional, tanto en la Red Nacional, como en algunas Redes Provinciales, específicamente en obras de pavimentos nuevos y de recuperación de los mismos.-

Asimismo, el problema radica en que tales obras, luego de su inauguración necesitan casi de inmediato una fuerte y sostenida política de mantenimiento y conservación, para cuyos fines las Vialidades Provinciales, carecen totalmente de recursos económicos para proteger adecuadamente el patrimonio vial para las futuras generaciones, demostrando en los hechos que si bien la CONSERVACIÓN NO SE INAUGURA, resulta imprescindible su ejecución por las consideraciones descriptas.-

Por lo tanto, la política Vial debe definirse necesariamente como una política de Estado donde la Nación planifique el desarrollo de las regiones en un sentido macro, y las Provincias participen con sentido federal para efectuar inversiones en las redes viales Nacional y Provinciales, de tal manera de asegurar un tránsito confiable y seguro que redundará sobre todo en beneficio del interior del país contribuyendo al desarrollo de los pueblos y a una mejor calidad de vida.-


PEDROZCO
GENERAL



Proyecto de ley

Para finalizar, si analizamos la infraestructura vial de un país como un sistema integrado, podemos decir que, en Argentina, subsisten grandes problemas dado que existen fallas en la articulación entre las redes terciarias municipales con las primarias y secundarias provinciales que en general son afluentes de la Red Nacional de Caminos.-

Los caminos de jurisdicción provincial son mayormente de ripio o tierra y se encuentran pobremente mantenidos, como consecuencia fundamentalmente del desfinanciamiento que sufrieron los organismos provinciales de validez a lo largo del tiempo. Así las provincias mantiene muy bajos niveles de inversión, supeditando las mismas a la coparticipación Vial Federal (FONDO VIAL) que, como efecto de la caída de los consumos de las naftas y la distribución del Impuesto a los Combustibles, reciben solo el 5% aproximadamente del mismo, equivalente a \$ 488 millones al 31/12/2008, para atender una red de 216.247 Kilómetros, de caminos de la Red Primaria y Secundaria, lo mismo sucede con los caminos de tierra, siendo estos básicos para las poblaciones y economías rurales, que carecen del presupuesto necesario para su mantenimiento generándose un deterioro creciente, resaltando que los mismos alcanzan una extensión aproximada de 400 mil kilómetros en todo el país.-

De acuerdo a lo valores de inversión estimada por los distintos actores del sector, debemos decir que a pesar del esfuerzo presupuestario realizado en los últimos años por el Gobierno Nacional y algunos Gobiernos Provinciales, estamos aún lejos de esa cifras que deben requerir un esfuerzo a todos los niveles de Gobierno si se quieren sentar las bases para construir un país verdaderamente integrado en materia de infraestructura vial.-

Una de las formas para llegar a esos valores, es tender a un incremento en la participación del sector vial provincial en la distribución en los Impuesto a los Combustibles, recuperando los valores históricos en las asignaciones de impuestos para las provincias a través de la Coparticipación Vial Federal.-

Adicionalmente, y aunque no lo hayamos tratado en el presente proyecto, debemos destacar que un mejoramiento en el mantenimiento y calidad en la infraestructura vial será un factor que contribuirá a reducir la tendencia altamente preocupante que en términos de seguridad vial vienen mostrando tanto los indicadores de accidentalidad como de mortalidad. Ese objetivo que no solo compromete al sector público en sus diversas jurisdicciones sino también a toda la comunidad en su conjunto, debe estar presente en

PEDROZA
GENERAL



Proyecto de ley

cada acción que se encara y debe abarcar todos los aspectos que hacen a la operación y la gestión de carreteras.-

Por otra parte cabe destacar que los Organismos Provinciales de Vialidad son autoridad de aplicación de la Ley N° 24.449, "De Transito y Seguridad Vial" en la jurisdicción de su red vial, estando las mismas obligadas a mantener la infraestructura vial en condiciones de transitabilidad, con la correspondiente señalización vertical y horizontal en la totalidad de la Red Provincial de Caminos.-

En este contexto, podemos citar a manera de ejemplo, que la sociedad en su conjunto sigue lamentando el desgraciado accidente de la familiar Pomar, ocurrido en la Ruta Provincial N° 31, de la Provincia de Buenos Aires, hecho este que tuvo gran repercusión pública nacional, donde quedó en evidencia que la causa de éste siniestro está directamente vinculada al grave estado de deterioro y falta de mantenimiento óptimo de la referida ruta provincial, cuestión que se repite en una gran proporción de las redes provinciales de caminos de todas las jurisdicciones.-

Estos problemas exceden largamente las posibilidades de solución de parte de los funcionarios y trabajadores viales, dado que se trata de un grave problema de falta de recursos de afectación específica para planificar y organizar adecuadamente los programas de mantenimiento y conservación de la Red Provincial de Caminos, como consecuencia de la disminución progresiva y permanente del FONDO VIAL originado en la Ley 23.966 -Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural- y sus modificatorias, que actualmente son destinadas a otros fines, y no a las Vialidades Provinciales para el cumplimiento del cometido por el que fuera creado.-

Asimismo cabe destacar que con el transcurrir del tiempo se han incorporando aceleradamente nuevas tecnologías para el desarrollo productivo en el sector agropecuario, por ejemplo, el almacenamiento de granos en los denominados "silos bolsa", lo que permite que los camiones de gran porte accedan a los mismos por caminos de la red terciaria que no están preparados para soportar el peso de los equipos de transportes, lo que obliga a los organismos viales a realizar inversiones no previstas para mantener en condiciones de transitabilidad esos caminos.-



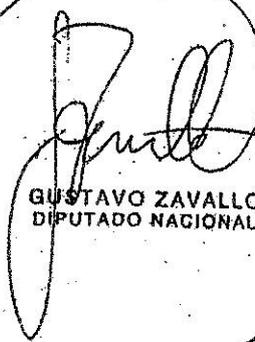
PEDROZO
SECO GENERAL



Proyecto de ley

Estos cursos de acción deben ser entendidos como integrantes de una estrategia económica y social más general, lo que no solo redundará con la reducción de costos operativos ligados al transporte, y un desarrollo económico y regional más equitativo, si no que sentará las bases para un crecimiento sostenido y territorialmente distribuido.-

Por ello y por los fundamentos expresados, solicitamos a nuestros pares la aprobación del presente proyecto de ley.-



GUSTAVO ZAVALLO
DIPUTADO NACIONAL



María Estrella Cremos
de Pisco
Diputada de la Nación



GUSTAVO ZAVALLO
DIPUTADO NACIONAL



INDICES DE COPARTICIPACION VIAL FEDERAL - AÑO 2010 - LEY 23.966

DISTRIBUCION A LAS D.V.P.

PROVINCIAS	CUOTA FOMENTO	POBLACION	COEFI CIENTE	PRESUPUESTO	COEFI CIENTE	CONSUMO	COEFI CIENTE	COEFICIENTE RESULTANTE	DISTRIBUCION A LAS D.V.P.		% DE INCREMENTO		
									30%	20%	30%	20%	CON
BUENOS AIRES	1,304348	13.827.203	8,258993	295.812.411,89	1,747403	6.846.374	11,74503	23,055777%	496.000.000	625.000.000	2.624.000.000	2,008	2,009
CATAMARCA	1,304348	334.568	0,199838	103.979.010,75	0,614218	95.645	0,164079	2,282484%	11.321.121	14.266.525	59.892.380	429,03%	319,84%
CORDOBA	1,304348	3.066.801	1,831801	284.700.653,54	1,681765	1.912.299	3,280571	8,098484%	40.168.481	50.615.525	212.504.220	429,03%	319,84%
CORRIENTES	1,304348	930.991	0,556081	70.370.741,30	0,415689	383.274	0,657511	2,933629%	14.550.800	18.335.181	76.978.425	429,03%	319,84%
CHACO	1,304348	984.446	0,58801	82.791.743,28	0,489062	351.686	0,603322	2,984741%	14.804.315	18.654.631	78.319.604	429,03%	319,84%
CHUBUT	1,304348	413.237	0,246827	119.765.819,95	0,707473	512.713	0,879565	3,138213%	15.565.536	19.613.831	82.346.709	429,03%	319,84%
ENTRE RIOS	1,304348	1.158.147	0,691762	176.944.728,00	1,045236	653.281	1,120711	4,162056%	20.643.798	26.012.850	109.212.349	429,03%	319,84%
FORMOSA	1,304348	486.559	0,290622	94.312.568,72	0,557117	114.328	0,196131	2,348217%	11.647.156	14.676.356	61.617.214	429,03%	319,84%
JUJUY	1,304348	611.888	0,365481	28.779.242,07	0,170003	175.641	0,301313	2,141145%	10.620.079	13.382.156	56.183.645	429,03%	319,84%
LA PAMPA	1,304348	299.294	0,178768	39.137.623,48	0,231191	359.772	0,617193	2,331501%	11.564.245	14.571.881	61.178.586	429,03%	319,84%
LA RIOJA	1,304348	289.983	0,173207	94.747.206,54	0,559684	106.019	0,181877	2,219117%	11.006.820	13.869.481	58.229.630	429,03%	319,84%
MENDOZA	1,304348	1.579.651	0,943526	126.258.320,10	0,745825	859.685	1,474799	4,468988%	22.163.750	27.928.113	117.253.388	429,03%	319,84%
MISIONES	1,304348	965.522	0,576707	248.057.547,17	1,465309	452.201	0,775755	4,122119%	20.445.710	25.763.244	108.164.403	429,03%	319,84%
NEUQUEN	1,304348	474.155	0,283213	87.546.752,75	0,517115	387.037	0,663966	2,768677%	13.732.638	17.304.231	72.650.084	429,03%	319,84%
RIO NEGRO	1,304348	552.822	0,330201	39.925.716,97	0,235847	431.621	0,740451	2,610846%	12.949.796	16.317.788	68.508.599	429,03%	319,84%
SALTA	1,304348	1.079.051	0,644518	229.840.843,45	1,357701	367.558	0,630551	3,937117%	19.528.100	24.606.981	103.309.950	429,03%	319,84%
SAN JUAN	1,304348	620.023	0,37034	79.496.146,69	0,469594	287.641	0,493451	2,637733%	13.083.156	16.485.831	69.214.114	429,03%	319,84%
SAN LUIS	1,304348	367.933	0,219767	181.990.627,21	1,075043	193.088	0,331245	2,930403%	14.534.799	18.315.019	76.893.775	429,03%	319,84%
SANTA CRUZ	1,304348	196.958	0,117643	115.952.422,44	0,684946	370.397	0,63542	2,742388%	13.602.096	17.139.738	71.959.474	429,03%	319,84%
SANTA FE	1,304347	3.000.701	1,79232	423.336.932,41	2,500708	1.907.079	3,271616	8,868922%	43.990.200	55.431.200	232.722.350	429,03%	319,84%
SGO. ESTERO	1,304347	804.457	0,480502	349.108.872,35	2,062233	251.746	0,431872	4,278952%	21.223.602	26.743.450	112.279.700	429,03%	319,84%
T. DEL FUEGO	1,304347	101.079	0,060375	0	0	124.407	0,213421	1,578145%	7.827.599	9.863.406	41.410.525	429,03%	319,84%
TUCUMAN	1,304347	1.338.523	0,7995	112.881.042,48	0,666803	344.006	0,590146	3,360796%	16.669.548	21.004.975	88.187.287	429,03%	319,84%
TOTAL	30,000000	33.483.992	20,000000	3.385.736.974	20,000000	17.487.498	30,000000	100,000000	496.000.000	625.000.000	2.624.000.000	429,03%	319,84%

Arch.: COEFICIENTES\Coef2010.xls

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE
1737

ESQUEMA DE DISTRIBUCION DE LOS FONDOS DE ACUERDO AL PROYECTO DE LEY

Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural:

(Nafas y otros derivados)

Modificación del Artículo 2º) Inciso a) de la Ley 24.699 y los Artículos 19º) y 20º), de la Ley 23.966

Dic-09	NAFTAS	4.550	MILLONES	(Toma la Recaudación correspondiente al año 2009)	
---------------	---------------	--------------	-----------------	--	--

TOTAL RECAUDACION NACIONAL		S.I.J.P.	IMPORTE	FONDOS VALES PROVINCIALES	IMPORTE	TORTA PROV.	
4.550	21%	956	0%	0	3.595		Legislación vigente
4.550	0%	0	21%	956	3.595		Proyecto de Ley

DISTRIBUCION ACTUAL Y FUTURA		TESORO NACIONAL	IMPORTE	PROVINCIAS	IMPORTE	F.O.N.A.VI.	IMPORTE	
3.595	29%	1042	29%	1042	42%	1.510		Legislación vigente
3.595	0%	0	58%	2.085	42%	1.510		Proyecto de Ley

DISTRIBUCION SECUNDARIA TORTA PROVINCIAL		FONDO VIAL	IMPORTE	F.P.I.P.	IMPORTE	F.E.D.E.I.	IMPORTE	
1.042	60%	625	30%	313	10%	104		Legislación vigente
2.085	80%	668	15%	313	5%	104		Proyecto de Ley

RESUMEN GENERAL

S.I.J.P.: Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones:		IMPORTE	DISTRIBUCION ACTUAL	IMPORTE	DISTRIBUCION S/PROYECTO DE LEY	
956	21,00%	956	21,00%	0	0,00%	
1.042	22,91%	1.042	22,91%	0	0,00%	
625	13,75%	625	13,75%	2.624	57,66%	319,46%
1.510	33,18%	1.510	33,18%	313	33,18%	
313	6,87%	313	6,87%	313	6,87%	
104	2,29%	104	2,29%	104	2,29%	
4.550	100,00%	4.550	100,00%	4.550	100,00%	

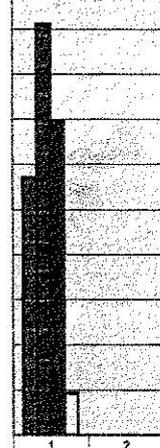
F.O.N.A.VI.: Fondo Nacional de Aportes al Tesoro Nacional
F.O.N.A.VI.: Fondos Vales Provinciales
F.O.N.A.VI.: Fondo Federal de la Vivienda
F.P.I.P.: Fondo Provincial de Infraestructura Pública
F.E.D.E.I.: Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior


EDROZO
GENERAL
FUE

ESQUEMA ELABORADO CON DATOS AL 31-12-2.009		Porcentaje de participacion de cada Combustible en la Recaudación Total de Impuestos + Tasas	
1	Gas Oil y otros	2.850.188.000	24,98%
2	Naftas	4.553.627.000	39,90%
Total Gas Oil y Otros (1) + Naftas (2)		7.403.815.000	64,88%
3	Tasa al Gas Oil - Fondo Fiduciario	3.470.046.000	30,41%
4	Tasa Hidrica	537.679.000	4,71%
Total Tasa Gas Oil (3) + Tasa Hidrica (4)		4.007.725.000	35,12%
TOTAL GENERAL: IMPUESTOS + TASAS		11.411.540.000	100,00%

1999

PORCENTAJE DE PARTICIPACION DE CADA COMBUSTIBLE



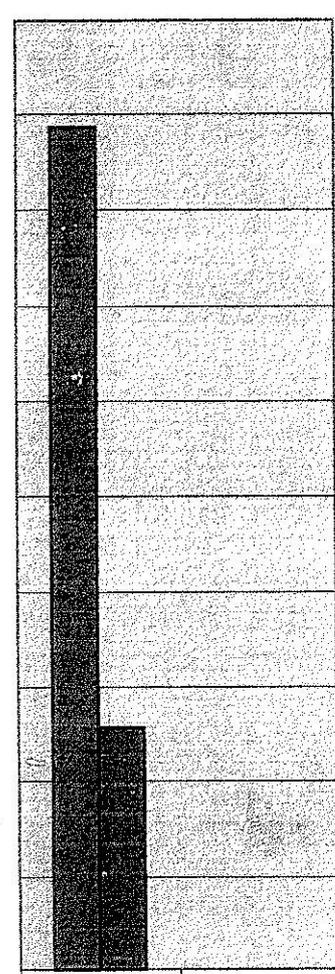
	1	2
Serie1	2.850.188.0	24,98%
Serie2	4.553.627.0	39,90%
Serie3	3.470.046.0	30,41%
Serie4	464.290.00	4,88%

2 - NAFTAS			
I - DISTRIBUCION PRIMARIA:			
Montos y Pcentajes de la Distribución entre los distintos sectores			
2	Sist. Int. Jub. y Pens.- Ley 24.699 (21%)	956.261.670	21,00%
2	A distribuir según Ley 23.966 (79%)	3.597.365.330	79,00%
TOTAL GRAL. DISTRIB. PRIMARIA NAFTAS (2)		4.553.627.000	100,00%

II - DISTRIBUCION SECUNDARIA:			
2	I) - TESORO NACIONAL (29%)	1.043.235.946	29,00%
2	II) - FONAVI (42%)	1.510.893.439	42,00%
2	III) - PROVINCIAS (29%)	1.043.235.946	29,00%
TOTAL GRAL. DISTRIB. SECUNDARIA NAFTAS (2)		3.597.365.330	100,00%

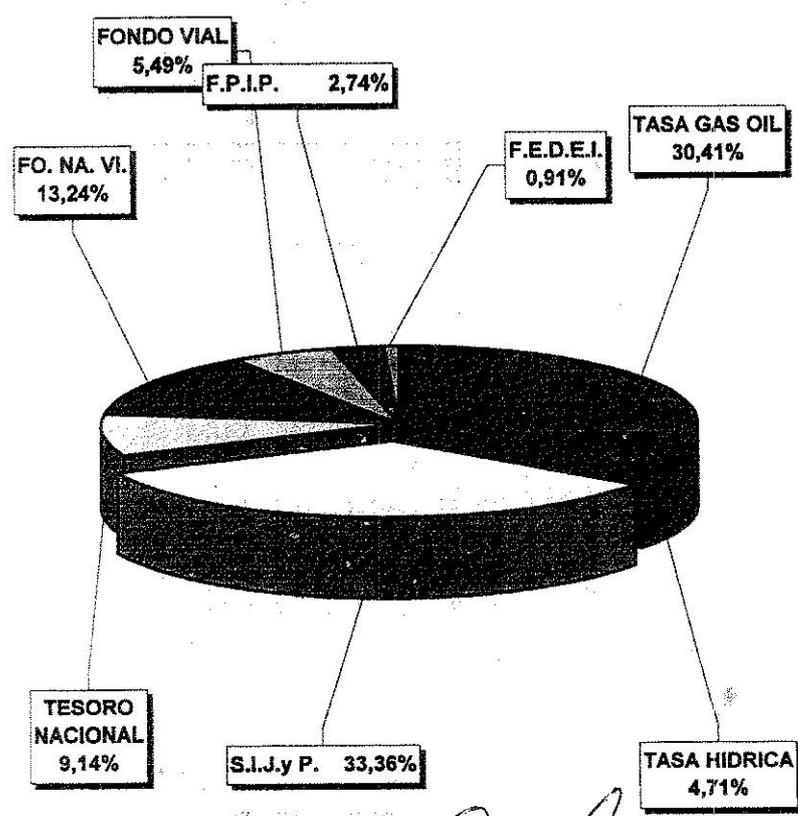
III - DISTRIBUCION TERCIARIA:			
2	Inciso a) 60% Vialidades Provinciales	625.941.567	60,00%
2	Inciso b) 30% F.P.I.P.(Obras Pub.Pciales)	312.970.784	30,00%
2	Inciso c) 10% FEDEI - Energia Pcial.	104.323.595	10,00%
TOTAL GRAL. DISTRIBUCION NAFTAS (2)		1.043.235.946	100,00%

RELACION NACION - PROVINCIAS



	1	2
Serie1	8.857.410.616	77,62%
Serie2	2.554.129.384	22,38%

PORCENTAJE DISTRIBUCION POR SECTORES



[Signature]
Daniel F. PEDROZZI
SEC. GENERAL
SI. PER. VI. PUE.