



LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

LEY:
TÍTULO DE LA LEY

CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE	
MESA DE MOVIMIENTO	
14 FEB 2022	
Recibido.....	10:31.....Hs
Exp. N°.....	46422.....C.S

ARTÍCULO 1 - Creación. Créase el "Fondo de mantenimiento y mejora de infraestructura vial para municipios y comunas" destinado a la ejecución de obras en la red vial rural y urbana pertenecientes a Municipios de primera y segunda categoría, y comunas. El aporte que reciban los Municipios y Comunas tendrá el carácter de no reintegrable.

ARTÍCULO 2 - Duración. El presente Fondo tendrá una vigencia de cinco (5) años, facultándose al Poder Ejecutivo a prorrogarlo por tres (3) años más.

ARTÍCULO 3 - Definiciones. Se entiende por infraestructura vial municipal y comunal, a los caminos rurales, calles y avenidas urbanas cuya infraestructura, administración y mantenimiento dependen de los municipios y comunas de la Provincia de Santa Fe. Estos son de libre circulación de vehículos y peatones y pueden ser urbanos o rurales. Los primeros, se encuentran dentro de los éjidos urbanos de cada localidad por lo que se constituyen en zonas residenciales de la población y son por lo tanto, los que permiten satisfacer necesidades cotidianas de acceso a servicios básicos de salud, educación o trabajo, entre otros. En mayor medida, se encuentran pavimentados con infraestructura básica. Los segundos, son todos aquellos que no son de carácter urbano, ni constituyen la red Nacional de caminos, ni forman parte de la red Provincial, primaria o secundaria. Mayormente se encuentran en zonas productivas y constituyen los capilares básicos de la red vial permitiendo el ingreso, egreso y circulación de alimentos, mercaderías e insumos para abastecer tanto a la población como a los emprendimientos productivos.

Se entenderá por obra vial siguiendo a la Ley Provincial N°4908, al estudio, proyecto, trazado, construcción, mejoramiento, reconstrucción y conservación de vías de comunicación, carreteras y obras anexas y



complementarias como veredas, canalización de excedentes hídricos, señalización, iluminación, entre otras.

ARTÍCULO 4 - Objetivo. El objetivo de la presente ley es mejorar las condiciones de la red vial urbana y rural en toda la provincia de Santa Fe, procurando de esta manera mayor equidad social, equilibrio territorial y desarrollo económico. Específicamente, se espera lograr:

- a) Incluir social y laboralmente a los habitantes de las localidades de toda la provincia; generando - a través de la obra vial- mayor integración territorial, creación de fuentes de trabajo, fluidez del tránsito de la población, acceso a servicios básicos de salud, educación, empleo, seguridad pública, entre otros;
- b) Impulsar las actividades económicas de importancia a nivel regional; promoviendo la integración de zonas productivas y de servicios - frutihortícolas, agropecuarias, industriales, comerciales, turísticas- con los grandes centros urbanos;
- c) Reducir los costes de traslado de mercaderías y mejorar la eficiencia en el traslado en términos de tiempo y contaminación ambiental lo que redundará en la promoción de la radicación de empresas en nuevas zonas generando emprendimientos, creando fuentes de trabajo permanente y genuino, en especial en localidades más pequeñas;
- d) Evitar el aislamiento de pueblos y unidades productivas en momentos de lluvias prolongadas;
- e) Mejorar las condiciones de seguridad vial, reduciendo la siniestralidad y promoviendo calles, caminos y rutas municipales y comunales, seguras.

ARTÍCULO 5 - Composición del fondo. El fondo se compondrá de la mayor recaudación de los recursos de rentas generales que perciba la provincia durante 2020 por encima de lo estimado en la Ley N°13.938, neto de coparticipación a Municipios y Comunas y de otras afectaciones, hasta el monto de \$4.000.000.000 (cuatro mil millones de pesos). El monto resultante se actualizará en años siguientes tomando como referencia la variación utilizada para el Fondo para la Construcción de Obras y Adquisición de Equipamiento y Rodados (Ley N° 12.385).



ARTÍCULO 6 - Destino. Autorízase a los Municipios y Comunas a utilizar los recursos obtenidos por este fondo para la realización de las siguientes inversiones viales:

- a) Obras de pavimento nuevo, de repavimentación y bacheo;
- b) Mejoramiento y ejecución de nuevos accesos;
- c) Mejoramiento y estabilizado de suelos en caminos rurales y urbanos (alteos, rectificación, estabilización, etc);
- d) Obras complementarias en vías intervenidas, siempre que no superen el 30% de la obra (veredas, iluminación, desagües pluviales y cloacales, señalización y semaforización, etc);
- e) Compra de materiales de obra, siempre que no supere el 30% de la misma;
- f) Compra de maquinaria para la realización de tareas de mantenimiento de caminos;
- g) Obras de seguridad vial (reductores de velocidad, radarización, instalación cámaras de vigilancia, etc);

Los Municipios de primera y segunda categoría deberán afectar como mínimo un 20% a caminos rurales.

ARTÍCULO 7 - Autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación es la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) o la que en el futuro la reemplace.

ARTÍCULO 8 - Funciones. Serán funciones de la autoridad de aplicación:

- a) Difusión de información a municipios y comunas para el acceso al fondo;
- b) Asignar a cada municipio y comuna los recursos correspondientes;
- c) Establecer contenidos y pautas de presentación de propuestas de obras y compra de materiales y maquinaria;
- d) Supervisar la rendición de cuentas correspondiente; y,
- e) Todo lo que sea necesario para el cumplimiento de esta ley.

ARTÍCULO 9 - Distribución del Fondo. El Fondo creado por el artículo 1º de la presente ley se distribuirá primeramente en un treinta por ciento (30%) por partes iguales entre todos los Municipios y Comunas beneficiados. Del setenta por ciento (70%) restante, se distribuirá entre todas las Municipalidades y Comunas en un cincuenta por ciento (50 %) en base a la población y en otro cincuenta por ciento (50 %) en base a la



cantidad de kilómetros de la red vial rural del municipio o comuna. Para estos últimos indicadores se tomarán en cuenta los últimos datos oficiales registrados y constatados por la DPV en la emergencia vial declarada por el Gobierno Provincial en 2016 y 2017 según Decreto N° 0985, y sus posteriores actualizaciones.

Los saldos no invertidos al cierre de cada ejercicio del Fondo creado por la presente ley, se transferirán en forma automática al ejercicio siguiente.

ARTÍCULO 10 - Presentación de proyectos técnicos para obras y propuestas de compra de maquinarias. Las Municipalidades y/o Comunas intervinientes deberán enviar anualmente las propuestas técnicas al órgano de aplicación debidamente aprobadas por los órganos locales pertinentes con firma del profesional responsable idóneo en la materia.

ARTÍCULO 11 - Consorcios de administración. Los Municipios y Comunas podrán presentar propuestas de obras en forma asociada así como solicitar compra de maquinarias en el marco de consorcios de Administración que éstas constituyan.

ARTÍCULO 12 - Contraparte local. Los gobiernos locales serán responsables de la elaboración de los proyectos técnicos, el desarrollo, control y seguimiento de obras, y de generar instancias de participación y acuerdo con la ciudadanía, consorcios de productores, comités de cuenca y redes institucionales de la localidad con interés en el tema.

ARTÍCULO 13 - Forma de transferencia para obras y maquinaria. En los casos de propuestas de obras, la DPV transferirá inicialmente, una vez aprobado el mismo, una parte de los recursos correspondientes al 60% y el saldo se irá transfiriendo de acuerdo con la certificación progresiva que realice la DPV. Cuando la obra sea susceptible de cobro de contribución por mejoras, la asignación cubrirá hasta un 50% del valor de la obra. En el caso de compra de maquinaria, tras la presentación de la propuesta, se realizará transferencia completa para proceder a la compra.

Informe a la Legislatura Provincial. La autoridad de aplicación, deberá remitir anualmente a las cámaras de senadores y diputados de la Legislatura Provincial, un informe de los fondos asignados a los Municipios y



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Comunas, consignando datos acerca de compra de maquinarias aprobadas y fondos transferidos, estado de avance de obras y montos transferidos.

ARTÍCULO 14 - Rendición. La Municipalidad y/o Comuna que lleve adelante el Proyecto de Inversión deberá efectuar la rendición respectiva según las disposiciones legales vigentes de la DPV. En caso de que los fondos otorgados por la presente Ley sean utilizados para otro destino de los contemplados en el artículo 6; o se incumplan con los términos y condiciones establecidos en la presente, se faculta a la autoridad de aplicación a retener los fondos adeudados o del año posterior hasta que la causa desaparezca o sea subsanada, sin obstáculo de las demás acciones legales pertinentes.

ARTÍCULO 15 - Reglamentación. La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo en el plazo de 30 (treinta) días de sancionada la presente, efectuando las adecuaciones presupuestarias pertinentes a fin de asegurar su aplicación.

ARTÍCULO 16 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Autor: Pablo Pinotti

Firmantes: José Garibay, Lorena Ulieldin, Clara García, Lionella Cattalini, Pablo Farías.



FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Un buen sistema vial regional condiciona en gran medida la calidad de vida de su ciudadanía en cuanto que promueve la integración física de los territorios, impulsa el desarrollo económico y productivo, permite el acceso a la infraestructura y a los servicios públicos, asegura la calidad y seguridad del transporte, entre otros. Todo ello, redundando en la generación de posibilidades de realización de actividades económicas y vida social de manera distribuida e integrada a lo largo y ancho del territorio.

En el caso de la Provincia de Santa Fe la configuración territorial y su red vial asociada responde, primariamente, a la localización de las actividades portuarias de vinculación internacional, promovidas por la condición favorable del tramo inferior del río Paraná. Esta situación ha "suscitado fuertes desequilibrios territoriales, en relación a las condiciones y oportunidades para el desarrollo social y económico. Desequilibrios, que a lo largo del tiempo, se han acentuado como consecuencia de la localización de nuevas actividades económicas y de servicios, así como de infraestructuras necesarias para sostener la centralidad señalada. Así, vemos que existe una centralidad con cinco núcleos urbanos. El Área Metropolitana de Rosario, con alrededor de 1.400.000 habitantes; la ciudad Santa Fe, con 500.000 habitantes, y las ciudades de Reconquista, Rafaela y Venado Tuerto, con poblaciones ubicadas entre los 60.000 y 100.000 habitantes. Cada una de estas ciudades son articuladoras y dinamizadoras de las actividades propias del territorio circundante, concentrando y redistribuyendo servicios, productos, infraestructuras e información". (Plan Estratégico Provincial 2030).

Es misión de la política pública provincial, impulsar estrategias de desarrollo que posibiliten en principio el sostenimiento de las condiciones favorables para el funcionamiento de los núcleos productivos, así como también que contribuyan al surgimiento de nuevos emprendimientos y, por lo tanto, tiendan a compensar estos desequilibrios y promover igualdad de oportunidades y desarrollo en toda la extensión



territorial de la Provincia. Fundamentalmente, porque a la Matriz Productiva la nutre, la generación de producción y riqueza del resto del territorio, donde se cultivan las tierras, se produce la carne, la leche y también la complementa un complejo agroindustrial que es único en Argentina, con una clara visión de un Desarrollo Territorial Industrializador característico de esta región.

El sistema vial en Santa Fe se compone de una red primaria, secundaria y terciaria. La red vial primaria está compuesta por rutas nacionales y provinciales pavimentadas, las rutas nacionales que pasan por nuestra provincia conectan los grandes centros urbanos de Santa Fe con el resto del país y con los países limítrofes, las rutas provinciales pavimentadas generan ejes de conexión entre distintas localidades santafesinas y, entre localidades santafesinas y de provincias vecinas. De acuerdo al artículo 5 de la Ley de Vialidad Provincial N° 4908 "La Dirección Provincial de Vialidad establecerá y modificará el sistema de caminos integrante de la red provincial de vialidad, que comprenderá las rutas que sirvan al tránsito general, las que comunican la capital con las cabeceras de departamentos, las que unan éstas entre sí, las de acceso a puertos desde las zonas de producción agrícola-ganadera e industrial, las de accesos a estaciones ferroviarias o a otras rutas troncales o principales, las de intercomunicación entre ciudades y poblaciones de más de 1000 habitantes, y las que por razones de utilidad al tránsito público se considere necesario incluir en la referida red provincial".

Por último, la red más capilar del sistema vial, la terciaria, perteneciente a Municipios y Comunas e integrada por los caminos rurales que conectan población rural, pequeños asentamientos de personas, escuelas rurales y pequeñas unidades productivas, principalmente agropecuarias, entre otros. Esta red de caminos rurales se encuentra constituida en general por rutas estabilizadas o de tierra, son vías de interconexión secundarias entre localidades que están ubicadas sobre distintos ejes pavimentados de circulación, o son el acceso a pequeñas localidades, colonias o parajes que están fuera de la red pavimentadas. Por



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

otro lado, se encuentra la red vial urbana, conformada por miles de kilómetros de calles y avenidas que se han desarrollado en todas las poblaciones santafesinas. En mayor medida se encuentran pavimentadas con infraestructura básica.

Las condiciones en las que se encuentran caminos urbanos y rurales a cargo de gobiernos locales son muy disímiles, varían de acuerdo a la ciudad/región/departamento en la que se sitúan, las actividades económicas que allí se desarrollan, los recursos con los que cuentan las autoridades, las condiciones climáticas de la región, etc. Por ello, la presente propuesta pone su atención sobre la red vial urbana y rural de la provincia de Santa Fe gestionada por los municipios y comunas, que con recursos muy dispares, aunque casi siempre muy acotados deben hacer un enorme esfuerzo para su administración, mantenimiento y/o ampliación.

En el caso de los caminos rurales, que en la provincia de Santa Fe son casi 60.000 kilómetros, su importancia es mayúscula en cuanto que constituyen la base de la producción primaria y el primer eslabón para todas las cadenas agroindustriales que generan cerca del 40% del empleo provincial (Dictamen Consejo Consultivo para el Crecimiento Santa Fe). A pesar de esta enorme relevancia, en su mayoría hoy en día, todavía son de tierra, siendo contados los casos de caminos comunales estabilizados. En general, es una red de caminos que se ha visto significativamente desatendida y menoscabada en sus condiciones estructurales de transitabilidad por factores diversos (falta de mantenimiento y limpieza de cunetas, menor cantidad de habitantes efectivamente afincados en el ámbito rural, mayor movimiento de maquinarias de gran porte diario desde los núcleos poblacionales hacia las unidades productivas agrarias para lograr mitigar los crecientes hechos de robos y hurtos, lo que genera en días de lluvia un mayor deterioro de los caminos, etc.). Al ser la red más extensa de la provincia y al ser mayoritariamente de tierra, el sistema es completamente inestable. Luego de cada lluvia es necesario realizar tareas de mantenimiento en decenas de miles de kilómetros. Cuando las lluvias se prolongan durante días o



semanas, los caminos se vuelven totalmente intransitables, afectando fuertemente a las producciones intensivas y extensivas también, a toda la población rural que queda sin posibilidad de acceder a servicios de salud e incluso de escolaridad.

El mantenimiento cotidiano de los caminos rurales se realiza primordialmente con aportes de la tasa por hectárea / vial /rural cobrada por cada gobierno local con muchas dificultades, en especial, en los períodos de inclemencias climáticas en la que muchos productores pierden toda su producción (que es justamente cuando más se necesita invertir en los mismos). Asimismo, la tasa vial (que es una facultad comunal/municipal) presenta diversos problemas como:

1- la fijación del importe de la misma en muchos casos no responde a cálculos lógicos y proporcionales a los costos reales del servicio prestado sino más bien a lo que los productores considerarían lógico o podrían pagar, situándose muy por debajo de los costos reales de mantenimiento;

2- Existen niveles muy dispares de recaudación y de prestación de servicio. Algunas comunas no prestan el servicio pero cobran la tasa como si efectivamente lo prestaran. Esta situación lleva a un círculo vicioso en el que el productor no paga por falta de servicio y, en consecuencia, el servicio no puede prestarse;

3- los costos de mantenimiento (sin considerar la posibilidad de realizar pavimento nuevo) son demasiado elevados y, por tanto, con lo recaudado por la tasa no se llega a cubrir necesidades de inversión de la maquinaria requerida para la prestación del servicio. Si bien en los años 90s con la descentralización de la DPV, se distribuyeron máquinas y personal para que las comunas y municipios atendieran el mantenimiento de los caminos de tierra en sus áreas rurales, estos se encuentran completamente obsoletos en la actualidad.

Durante el 2016, el entonces Gobernador Miguel Lifschitz, puso en marcha el programa Equipar Santa Fe como respuesta al requerimiento de intendentes y presidentes comunales de renovar y ampliar el equipamiento que utilizaban en sus localidades no sólo para obras viales



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

sino también para obras de infraestructura y servicios públicos en general. La Ley N° 13566/2016 sancionada por esta Legislatura, dio marco a este programa autorizando al gobierno de la provincia a realizar la compra centralizada y a escala del equipamiento solicitado por los municipios y comunas, logrando condiciones económicamente favorables, y otorgando un financiamiento a tasas y plazos convenientes por hasta 1.000 millones de pesos.

En la primera etapa del programa se licitaron retroexcavadoras, pick ups, tractores y camiones. En total se entregaron 304 unidades adquiridas para 167 municipios y comunas de todos los departamentos de la provincia, con una inversión cercana a los 350 millones de pesos.

En la segunda etapa adhirieron más de 100 localidades de los 19 departamentos de la provincia de Santa Fe que pudieron adquirir camiones (largo y corto), tractores, pick ups, acoplados, tanques regadores, cajas compactadoras para residuos, minibuses, niveladoras de arrastre y cajas volcadoras para residuos, por un total de 650 millones de pesos.

Si bien este programa fue un avance en la renovación de maquinarias por parte de los gobiernos locales, el grado de adhesión de los Municipios y Comunas pone en evidencia la necesidad de profundizar esta línea de política pública promoviendo la actualización permanente de la maquinaria que permite a los gobiernos locales brindar obras y servicios públicos de calidad.

Un problema que agravó la situación vial de la provincia en los últimos años fueron las intensas lluvias de los años 2015, 2016 y 2017 que han anegado de manera reiterada y deteriorado gravemente los caminos, muy especialmente, los rurales. Si bien esta situación dio lugar a algunas experiencias exitosas de labor articulada entre comunas y particulares que con el aporte de la maquinaria y mano de obra algunos, y otros de fondos, lograron recomponer y sostener la red de caminos rurales en condiciones - como ejemplo exitoso de coordinación público - privado podemos citar el caso de Colonia Raquel que consiguió que no se produzca



una merma significativa en un rubro tan golpeado en lo económico como el de los productores lácteos -, la gravedad del estado en que las insesantes lluvias afectaron los caminos llevaron a que en mayo de 2016 se decreta la Emergencia Vial (decreto 0985/2016) estableciendo el giro de recursos provinciales extraordinarios y la creación de una Comisión de Caminos Comunales integrada por entidades del agro como CARSFE, Sociedad Rural, ConInagro, Agricultores Federados y representantes de tamberos, para trabajar esta problemática en conjunto. Este "estado de desastre y/o emergencia vial" fue renovado y prorrogado durante todo 2017 en todo el territorio de la provincia (decreto N° 559, prorrogado por decreto N°2503).

Estos decretos autorizaron la transferencia en forma extraordinaria de recursos a los gobiernos locales para ser afectados a la reconstrucción de caminos. Asimismo, permitieron al gobierno provincial afectar fondos para los nueve mil kilómetros de rutas provinciales con calzadas naturales que rodean pequeñas localidades y así asegurar la transitabilidad de pequeñas colonias que antes tenían accesos de tierra mediante el refuerzo de ripio y alteo con alcantarillas, estabilizado granular y la construcción de nuevos pavimentos. Sin embargo, los efectos de la emergencia climática en los caminos, a pesar de la fuerte intervención de la Provincia, aún hoy no han podido revertirse en su totalidad.

Los municipios y comunas, también se ocupan de la infraestructura y el mantenimiento de las calles urbanas, que también han sufrido las inclemencias climáticas de los últimos años generando baches y averías a ser reparadas en forma continua o iniciar procesos de repavimentación. Si bien en su mayoría las calles urbanas se encuentran pavimentadas, aún persisten algunas con mejorado y con servicios deficitarios (desagües, iluminación, veredas) en las que es necesario realizar obras de infraestructura de calidad.

Los recursos que se utilizan para la realización del mantenimiento y obra nueva de red vial son diversos: algunas municipalidades generan una tasa específica para el uso de la red vial, otros adaptan el ABL (alumbrado, barrido y limpieza) o tasa urbana, solicitan



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

también aporte de frentistas vía contribución de mejoras, y aprovechan algunos fondos específicos como el Fondo para la Construcción de Obras y Adquisición de Equipos (Ley N° 12.385), llamado coloquialmente Fondo de Obras Menores.

Los Municipios de Segunda Categoría (no así Rosario y Santa Fe) y Comunas cuentan con Fondo de Obras Menores para realizar entre otras iniciativas, el mejoramiento y estabilizado de suelos en caminos rurales y urbanos y la realización de algunas obras complementarias como desagües pluviales y cloacales, obras de alumbrado público y adquisición de equipamiento y rodados, nuevos o usados. Pero a las claras, este fondo, que también se usa para proyectos sociales más amplios, es insuficiente para las competencias crecientes de la Municipios y Comunas en las últimas décadas. Año tras año, los Municipios y Comunas deben optar entre la construcción de un centro de salud, el mejoramiento de un centro de cuidado infantil, la puesta en marcha de un espacio de capacitación en oficios (por citar algunos ejemplos), bachear una calle o arreglar un camino rural.

En 2018, ex Gobernador Ing. Miguel Lifschitz, llevó adelante un programa que permitió a todos los Municipios y Comunas de la provincia la posibilidad de acceder a más de 3000 millones de pesos a ser destinados a obras de pavimento urbano. Ello fue posible gracias a la sanción de la Ley N° 13.751, mediante la cual el Gobierno Provincial obtuvo la autorización de la Legislatura Provincial para celebrar un préstamo con la Corporación Financiera Internacional perteneciente al Grupo Banco Mundial. Los fondos obtenidos fueron destinados a todos los municipios y comunas que adhirieran con "carácter de anticipo a cuenta de las participaciones que les corresponderán al momento en que el Estado Nacional haga efectivo cumplimiento de lo establecido en los Fallos emitidos por la Corte Suprema de Justicia de la Nación CSJ 538/2009 y CSJ 539/2009, en la proporción legal establecida en la Ley N° 7.457 y sus modificatorias".

Muchos de los gobiernos locales realizaron sus propuestas ante el Ministerio de Economía y pudieron implementar con éxito



las obras de infraestructura correspondientes. Pero la gran inmensidad de kilómetros de caminos urbanos a mantener cotidianamente así como la progresiva mejora en diversos barrios urbanos que requieren obras nuevas de pavimento junto al crecimiento ininterrumpido de las ciudades en los últimos años, hacen que estos fondos ocasionales, que no se sostienen en el tiempo, sean insuficientes.

Por otro lado, en los últimos años los municipios y comunas han perdido el Fondo Federal Solidario (FFS), instrumentado a través del Decreto 206/2009 compuesto por el 30% de las sumas efectivamente percibidas por el Estado Nacional en concepto de derechos de exportación de soja (en todas sus variedades y sus derivados). Durante los años en que se implementó, permitió la transferencia de recursos a las provincias y municipios y comunas para la realización de obras de infraestructura sanitaria, educativa, hospitalaria, de vivienda o vial, de gran importancia para su población.

En su conjunto, las obras realizadas a través de este fondo han generado a nivel regional dinamismo económico y fuentes de empleo formal que redundaron en una mejora de la calidad de vida urbana y rural. Esto fue así hasta que en el marco de las medidas de ajuste fiscal propiciadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI), la administración de Mauricio Macri mediante el decreto de necesidad y urgencia N° 756 publicado en el Boletín Oficial el 15 de agosto de 2018, deroga el Fondo Federal Solidario de forma unilateral e inconsulta con los gobiernos provinciales y locales. Este hecho impactó fuertemente en las economías regionales sumándose a un contexto de inestabilidad económica y financiera, de pérdida de fuentes de empleo y crecimiento de la pobreza en el país.

Si bien en diciembre de 2019 se sancionó la Ley Nacional N.º 27541 denominada "Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el marco de la Emergencia Pública" en la que, entre otras cosas, reestablece el cobro de derechos de exportación ya no sólo gravando la soja en hasta un 33% sino también otras producciones, no se ha incorporado



ningún artículo que contemple, como lo hacía el Fondo Federal Solidario, la redistribución del impuesto a Municipios y Comunas.

Asimismo, la Ley provincial N° 13.896 sancionada por esta Legislatura para la implementación del "Programa de Intervención Integral en Barrios" (Plan Abre) que permitió en las grandes ciudades como Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Pérez, Santa Fe, Santo Tomé; realizar importantes obras de urbanización en barrios de mayor vulnerabilidad social, se encuentra aún sin reglamentar. Recordemos que esta ley hace extensivo el programa a todos los Municipios de Primera y Segunda Categoría.

Estamos hoy transitando una pandemia a nivel mundial, una coyuntura regional, nacional e internacional signada por una crisis de gran magnitud y con implicancias sanitarias, económicas, educativas y sociales. Atrás deben quedar los paradigmas neoliberales y las políticas de austeridad restrictivas que tanto han demostrado en el mundo que nos llevan a escenarios de incertidumbre y a la desprotección de grandes sectores de población.

Lo que estamos viviendo nos obliga a repensar al Estado y las políticas públicas como articuladores de las relaciones sociales y garantes del desarrollo en todos sus ordenes. Ello incluye garantizar la gobernabilidad y la asignación y distribución equitativa de recursos. Muchos estudiosos comparan estos tiempos que transitamos con un periodo de guerra y, al futuro cercano, con un periodo de posguerra en el que lo público y, en especial, la inversión pública será el motor no sólo de la recuperación económica con la promoción de la inversión, el empleo y la productividad, sino de un cambio profundo en lo social y cultural, y en el modelo de desarrollo que deberá ser a partir de ahora ecológico y sustentable.

Los municipios y comunas constituyen actualmente los eslabones más débiles en la estructura fiscal argentina a pesar de tener bajo su responsabilidad importantes y crecientes competencias directas en materia de salud, educación, medio ambiente, desarrollo económico,



seguridad ciudadana, cultura, entre otros; sin percibir aumento proporcional de los recursos necesarios para hacer frente a estas crecientes responsabilidades. Por el contrario, año a año se han ido cercenando sus recursos. En este marco, debemos repensar los recursos de los distintos niveles de gobierno, privilegiar el principio de subsidiariedad, y poner en valor al gobierno local como motor del desarrollo por estar más cerca de cada uno de sus ciudadanos y tener un mayor conocimiento de las problemáticas y asuntos por resolver en su región.

En este sentido, la creación de un fondo no reintegrable para atender la red vial terciaria y urbana viene no sólo a revertir la actual tendencia de recorte de recursos de coparticipación y fondos específicos a gobiernos locales sino también a empoderar a los mismos como líderes del desarrollo en sus localidades, generadores de fuentes de trabajo genuinas y hacedores de las infraestructuras necesarias para potenciar las economías regionales y garantizar la integración y acceso a servicios.

Creemos que a pesar de la difícil situación económico-financiera que atraviesa el gobierno provincial luego de haberse prácticamente paralizado la economía a nivel nacional e internacional en estos últimos meses, puede poner a disposición de los Municipios y Comunas recursos provenientes de la mayor recaudación de rentas generales por encima de lo presupuestado, en caso de haberlos, hasta el monto de 4.000.000.000 millones (cuatro mil millones). Para años subsiguientes se deberá actualizar dicho monto tomando como referencia la variación que resultare del Fondo para la Construcción de Obras y Adquisición de Equipamiento y Rodados (Ley N° 12.385). De esta forma, no se estarían quitando recursos al gobierno provincial ya presupuestados, sino, estaríamos invirtiendo recursos no presupuestados en infraestructura para el desarrollo.

El destino que se le podrá dar al fondo ha sido pensado respetando las principales necesidades relevadas por la DPV en los últimos años, en especial, durante los procesos de emergencia climática de los últimos años en base a lo declarado por los gobiernos locales pero también



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

contemplando importantes desafíos que se avecinan en materia de seguridad vial. Asimismo, se establece un mínimo de inversión en caminos rurales de un 20% para los Municipios de Primera y Segunda Categoría la priorización de la infraestructura productiva, entendiéndola como dinamizadora del desarrollo.

En cuanto a la distribución del Fondo entre los Municipios y Comunas ha sido pensada en primer lugar, estableciendo un mínimo que garantice la equidad para todos los gobiernos locales y una base de viabilidad para la realización de las obras y compra de maquinarias; en segundo lugar, buscando un equilibrio entre las necesidades poblacionales y la extensión de la infraestructura vial rural que se requiere atender.

Entendemos que esta Ley traerá incontables beneficios a la región, en especial en la coyuntura que estamos viviendo. Por ello pedimos a las distintas fuerzas políticas el acompañamiento a esta iniciativa.

Autor: Pablo Pinotti

Firmantes: José Garibay, Lorena Ulieldin, Clara García, Lionella Cattalini, Pablo Farías.