

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
19 FEB 2020	
Recibido.....	0830
Exp. N°.....	37508

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

Artículo 1º: Modificar el artículo 91 de la ley Nº 13525 vinculado al "Fondo de Infraestructura Vial Provincial", el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 91º. Los recursos del "Fondo de Infraestructura Vial Provincial" serán los siguientes:

- a) El importe recaudado en concepto de Impuesto Inmobiliario Rural, neto de la coparticipación correspondiente a Municipios y Comunas y del Fondo de Seguridad Provincial creado por Ley 12. 969;
- b) El incremento en la suma de recaudación del Impuesto Sobre los Ingresos Brutos, neto de la coparticipación correspondiente a Municipios y Comunas, que se origina como consecuencia de la modificación al art. 7 inc. c) de la Ley Impositiva No 3650 (t.o. 1997 y modificatorias) dispuesta por el art. 78 de la presente ley;
- c) Los que anualmente se establezcan en el Presupuesto General de la Provincia;
- d) Los que se dispongan provenientes de préstamos nacionales e internacionales;
- e) Otros recursos que disponga el Poder Ejecutivo;

f) Una tasa igual a 15 litros de gasoil precio de referencia YPF sobre cada camión que ingrese granos de cereales u oleaginosas a empresas dedicadas a su comercialización;

g) Una tasa igual a 15 litros de gasoil precio de referencia YPF sobre cada camión que ingrese granos de cereales u oleaginosas a empresas que realicen actividades industriales de transformación de los mismos;

En los casos de los incisos f) y g) la tasa se liquidará anualmente y para quedar incluidos dentro de ella los sujetos obligados deberán haber recibido en el período fiscal un mínimo de 360.000 tn (trescientas sesenta mil toneladas) de granos.

Artículo 2 °: El Poder Ejecutivo Provincial reglamentará la presente ley a los efectos de asegurar su aplicación dentro del plazo de 90 días desde su promulgación

Artículo 3 °: De forma.

ARTICULO 4°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.


CARLOS DEL FRAIDE
DIPUTADO PROVINCIAL

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La provincia de Santa Fe se encuentra en el lugar central por donde circula la producción agroindustrial destinada principalmente a la exportación. Ese lugar además de las implicancias económicas que genera para la economía provincial y la nacional, tiene consecuencias en lo que concierne a la infraestructura vial.

El aumento de la siniestralidad y las dificultades que se generan en las poblaciones aledañas a los puertos de la región tienen además una proyección preocupante teniendo en cuenta las previsiones que aseguran un crecimiento tanto de la producción agroindustrial como de la exportación.

Ante la evidencia, que los mismos gobiernos provincial y nacional reconocen con recientes anuncios de inversiones en lo que a infraestructura vial corresponde, creemos urgente discutir quienes deben pagar estas mejoras viales, ya que es la circulación de camiones generada por la actividad de estas empresas la que deteriora la infraestructura vial.

Por otro lado, y según los afirman el gobierno de la Provincia y la misma Bolsa de Comercio de Rosario, la mejora de la infraestructura no solo tornaría más seguro el tránsito de miles de santafesinos, sino que además mejoraría la rentabilidad de dichas empresas, por lo cual entendemos que son estas empresas quienes tienen que hacer el aporte central a dichas mejoras.

La tasa de siniestralidad de Santa Fe se ha elevado en comparación con la de provincias como Buenos Aires y Córdoba. Santa Fe arrastra desde hace años el triste récord de ser la segunda provincia con más fallecidos en siniestros viales, detrás de Buenos Aires, que lidera el ranking, y por encima de Córdoba, tercera a nivel país.

Según el trabajo de la ONG Luchemos por la Vida publicado en el medio periodístico RosarioPlus.com, si se analizan las últimas diez planillas de sus informes en el periodo 2006/2016 se observa una evolución dispar en lo que hace a la elevación o disminución de los números de accidentes viales con respecto a otras provincias. Mientras Santa Fe sumó 14% más de fallecidos si se compara (de 643 a 736), Buenos Aires y Córdoba, redujeron la cifra 27% (de 3.062 a 2.211) y 23% (de 543 a 415%), respectivamente.

Según las cifras del 2016 brindadas por la organización a partir de "datos oficiales de origen policial o municipal" el trabajo estadístico arrojó 7.268 muertes en todo el país, con un promedio diario de 20 fallecidos y semanal de 606. Buenos Aires es la provincia con más víctimas fatales (2.211), seguida por Santa Fe (736) y Córdoba (415).

Por un lado la intensidad del tráfico de camiones ha generado gran cantidad de accidentes con participación de los mismos. Como explica OCCOVI (órgano de Control de Concesiones Viales órgano desconcentrado, dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte de la Nación) en su informe para el tramo de la autopista Rosario Buenos Aires el año 2013 se produjeron 8'39 accidentes, ocasionado 43 personas fallecidas, 147 heridos graves y 719 heridos de menor consideración. En los accidentes verificados participaron 938 vehículos de los cuales 356 (38%) fueron camiones, es decir casi cuatro de cada diez vehículos involucrados fueron camiones.

Pero además el deterioro de las rutas provocado por el paso de gran cantidad de camiones que se dirigen a los puertos de la región se tornó un factor clave del aumento de accidentes.

Nuestra provincia se encuentra en la salida de la ruta de la exportación cerealera, en el final del embudo por donde se despachan al exterior las riquezas de nuestro suelo.

Esto implica que cada año cerca de 2 millones de camiones se trasladen hacia los puertos de la región.

Estamos en el lugar por donde se embarca la mayor parte de los granos y subproductos exportados en el país, en un modelo que concentra su producción en el monocultivo sojero y sus derivados esto no es un detalle.

El complejo agroindustrial, representado principalmente por las empresas que forman parte de la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y el Centro de Exportadores de Cereales (CEC), coloca a la Argentina como uno de los principales países productores de alimentos del mundo, con una participación en 2016 de 44,6 % del total de las exportaciones del país.

Esta situación tiene su reflejo en las rutas provinciales que brindan acceso a los puertos. Según la Bolsa de Comercio de Rosario en el 2016 habrían ingresado al Gran Rosario cerca de 1.975.000 camiones con granos, con alrededor de 3.950.000 viajes.

La cantidad de camiones habría crecido un 23% en un año, constituyendo un record. Incluso la misma entidad pronostica un aumento de la producción primaria que llegaría este año al récord de 130 millones de toneladas y que podría continuar incrementándose en las próximas campañas. La necesidad de tomar cartas en el asunto es evidente.

Estos datos indican que nuestra provincia tiene características particulares en torno a la circulación, por lo que es necesario pensar su red vial de manera especial

Por otra parte entendemos que el gobierno provincial comprende la necesidad de la inversión en infraestructura vial y por eso en 2014, cuando Ud. señor Presidente era gobernador presentó el proyecto de la tasa vial que grababa el consumo de gasoil, naftas y GNC con la intención de crear un Fondo de Infraestructura Vial, proyecto que no llegó a concretarse hasta que en 2015 fue incluido en el artículo 90 de la ley de presupuesto, pero poniendo de fuente de financiación parte de la recaudación de ingresos brutos y del impuesto inmobiliario.

En ambos proyectos la administración provincial proponía la creación de esta tasa argumentando la necesidad de aumentar los recursos destinados al mantenimiento de la infraestructura de transporte y, particularmente, de las carreteras, lo que ha adquirido considerable importancia en los últimos años

También a comienzos de año y a pedido de las empresas que componen el polo agroexportador tanto la administración provincial de Miguel Liftchitz como el Ministro de Transporte Nacional Guillermo Dietrich anunciaron inversiones en los accesos viales portuarios por mil millones de pesos por parte de la provincia y diez mil millones por parte de la administración provincial.

Ante esto queremos abrir el debate sobre quienes deben pagar estas mejoras viales, teniendo en cuenta que es la circulación de camiones provocada por la actividad de estas empresas la que deteriora la infraestructura vial y que por otro lado la mejora de la misma no solo tornaría más segura el tránsito de miles de santafesino sino que además mejoraría la rentabilidad de las empresas.

Como explicaba el Gobernador en octubre cuando anunciaba las inversiones "debemos hacer inversiones para infraestructura vial, una apuesta a desarrollar accesos a los puertos que sean más eficientes con menos costos y más productividad".

Nos parece que tanto en la propuesta que el proyecto intento implementar en 2014 cobrándole a los transportistas y al conjunto de los consumidores de combustible santafesinos como en la actual tasa vial que retiene parte de los fondos provenientes del impuesto inmobiliario como de los ingresos brutos se está haciendo pagar al conjunto de los santafesinos lo que deberían pagar las empresas que usufructúan de la infraestructura.

Fue el mismo Secretario de Ingresos Públicos de su administración, Sergio Becarri, quien decía en referencia a la tasa que debía plantearse el concepto de capacidad contributiva para que la estructura fiscal de la provincia mejore y que en el caso de la tasa vial, el que más consumiera, que es un indicio de capacidad contributiva, más iba a pagar.

Creemos que a ese concepto hay que agregarle que deben contribuir más los que más ganan, para que sea realmente justo. Y no hay duda que los que más han ganado con este modelo de agro exportación basado casi exclusivamente con el monocultivo sojero, y que se ha profundizado con el gobierno de Mauricio Macri, han sido las cerealeras y aceiteras apostadas en las márgenes de nuestro Paraná.

Según el último análisis al respecto que confeccionó el Ipec, la economía santafesina exportó el año pasado por 14.141,8 millones de dólares, un 7,3% más respecto de 201'5. De ese total, 12.610 millones corresponden al sector agroexportador. Ese crecimiento lo determinan mayores volúmenes colocados (14,2%) y una caída de precios internacionales del 5,2%.

Pero no solo el mercado ha beneficiado a los negocios de este grupo concentrado de empresas en su mayoría multinacionales, sino que además el estado ha tomado una serie de medidas para beneficiarlas. El Centro de Economía Política (CEPA) estimó la pérdida de recursos que generó para el sector público la decisión de quitar retenciones al sector agroexportador.

El sector agropecuario pagó el año pasado 67.180 millones de pesos en retenciones, un monto concentrado en el rubro de la soja. Si no se hubieran anunciado cambios, el complejo debería haber pagado 115.195 millones de pesos, por lo que hubo una caída de ingresos para el estado de 48.015 millones. Los fabricantes de aceite de soja, abonaron por retenciones unos 4305 millones de pesos el año pasado, cuando con el esquema anterior hubieran pagado cerca de 16.083 millones, es decir una pérdida de recursos de 11.777 millones de pesos para e) Estado.

En 2016, según los datos de la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y el Centro de Exportadores de Cereales (CEC) la liquidación de divisas de las exportadores fueron de más de 23 mil millones de dólares.


Si son estas empresas las que más han ganado utilizando y deteriorando nuestra infraestructura vial, provocando en muchos casos el aumento de la siniestralidad, el aumento de la contaminación y el bloqueo casi total en muchas ocasiones de la circulación en los pueblos de la zona portuaria, ¿Por qué debemos ser el conjunto de los santafesinos los que financemos su reparación o ampliación?

Muchas veces se habla de los puestos que generan estas empresas en la región, pero pocas veces se pone la mirada sobre las fabulosas ganancias que

tienen gracias a estar en una zona privilegiada naturalmente como es Santa Fe.

Ante esto creemos que los anuncios de inversiones hechos hasta ahora por el sector, que no superan los 1.700 millones de dólares, han sido pagados con creces con plata de los argentinos, a través del usufructo de nuestra infraestructura, y a través de la inversión estatal y entendemos que sería injusto que además, para mejorarles la rentabilidad, debamos seguir pagando la infraestructura vial que ellos deterioran.

Por eso le solicito a mis pares que acompañen este proyecto.



CARLOS DEL FRAIDE
DIPUTADO PROVINCIAL