



Federación de Centros y Entidades
Gremiales de Acopiadores de Cereales

- CONADUV -
COMITE NACIONAL DE DEFENSA DEL USUARIO VIAL

Av. de Mayo 1370 - 9° P.OF.226/229 - Tel. 4383-8926
(1362) Buenos Aires

E-Mail: conaduv@ubbi.com

Buenos Aires, 25 de Marzo de 2003

Sr. Secretario
de Obras Públicas de la Nación
Dr. JORGE ANIBAL DESIMONI
Hipólito Irigoyen 250- 11° P.
CAP. FED.

De nuestra mayor consideración:

Consecuentes, conscientes y coherentes con los principios que dieron origen a la creación de este Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial - CONADUV - cuya composición multisectorial se nutre con representaciones de la producción agropecuaria; del transporte automotor de personas y bienes, del comercio, entes profesionales; de vecinos afectados por su ubicación geográfica y, especialmente, de entidades defensoras de los derechos de usuarios y consumidores registradas a nivel nacional, compelidos por la proximidad de la finalización de los centrales de concesión de obras públicas sometidas al régimen de peaje en la Red Vial Nacional previstos para el 31 de octubre del año en curso, nos vemos en la imperiosa necesidad de solicitar del Sr. Secretario de Obras Públicas de la Nación, la viabilidad de conferirle a este agrupamiento una especial y muy urgente audiencia.

Obedece tal solicitud Sr. Secretario, a trascendidos periodísticos que informan con o sin conocimiento de causa, la posibilidad de una presunta extensión de los contratos de que se trata.

En tal sentido y con la única finalidad de colaborar en la búsqueda de soluciones en toda gestión inherente que tenga como destinataria el bienestar de la comunidad en su conjunto y ante lo solicitado por las empresas concesionarias a través del régimen de Consulta Pública dispuesta por el Ministerio de Economía de la Nación (Resolución M.E. N° 63 del 31/01/03 y Resolución de la Secretaría Legal y Administrativa N° 26 del 10/02/03) las interesadas requieren mayores plazos de cuarenta (40) meses posteriores a su vencimiento e importantes aumentos de los actuales subsidios, este CONADUV, responsable de la misión y funciones que le compete, desea expresar personalmente al Sr. Secretario las razones económicas y sociales que dan sustento a su posición contraria a ese extemporáneo e injustificado requerimiento.

Los contratos de peaje en la Red Vial Nacional fueron, desde su inicio, fuertemente cuestionados por su carácter de ilegales: no respetaron las leyes 17.520 y 23.693 ya que ignoraron por omisión o desconocimiento la ecuación costo beneficio del usuario y de la sociedad en su conjunto, por lo que los mismos deben finalizar indefectiblemente el 31 de octubre de 2003.

El peaje instalado en la Argentina, representa un ejemplo claro de un déficit institucional que afecta el funcionamiento de nuestro País como República, y que se traduce en un perjuicio económico de proporciones no sólo para un determinado sector, sino para toda la sociedad en su conjunto, y que por lo tanto se hace, imprescindible solucionar.

El lema se refiere específicamente a las tarifas de peaje aprobadas por el Poder Ejecutivo. Nacional y Provincial (Bs.As.), para ser cobradas por los Concesionarios a los usuarios de la infraestructura concesionada. Según la Ley Nacional N° 17.520 (para el caso de Rutas Nacionales y Accesos a las grandes ciudades) y el Decreto 9.254 (Bs.As.), tales tarifas no deben superar el valor económico del servicio ofrecido, lo que en el lenguaje común, está representado por el ahorro que el usuario debe recibir en razón de las obras de mejora que el Concesionario está obligado a efectuar sobre la infraestructura en razón de la concesión.

Es decir, que el cobro de la Tarifa de peaje, es una contraprestación por un ahorro real que recibe el usuario, y nunca la tarifa lo deba superar. Desde ya que este ahorro se puede medir, y existen metodologías aceptadas al respecto, todo lo cual significa un conocimiento técnico disponible a través de profesionales especializados en ingeniería económica de transporte.

Conviene tener en claro la importancia de este tema tarifario. En efecto, si la tarifa de peaje no cumple con las Leyes vigentes, ni con las reglas de arte de la ingeniería económica de Transporte, tal cual ocurre desde la implementación del sistema de peaje en nuestro País, no solo hay ningún ahorro excedente para el usuario, sino que no se puede bajar el costo de Transporte, y ésta es justamente la función económica principal de la obra de mejora vial encargada al Concesionario. La función de un camino es generar riquezas o beneficios económicos para toda la sociedad en su conjunto, fundamentalmente a través de la baja en el costo de Transporte.

La disminución del costo de Transporte mediante la mejora permanente de la infraestructura correspondiente, es objetivo irrenunciable de los Países, por la importancia que tal disminución tiene en la promoción económica regional. Lo que sucede en nuestro País es que distintas Entidades de usuarios (del agro, Industria, comercio, Transportistas de cargas y pasajeros, profesionales, vecinos, etc.) apoyadas por expertos, sostienen con razón que las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo Nacional y Provincial (Bs.As., Córdoba, Santa Fe, entre otras) son ILEGALES, ya que son superiores a los ahorros, y en consecuencia no cumplen con las leyes de peaje vigentes ni con las reglas de

arte de la Ingeniería económica de Transporte; por lo tanto no hay ahorros excedentes no hay disminución del costo de Transporte (todo lo contrario, hay incremento) y no hay promoción económica regional.

En las condiciones actuales, hay pérdida económica nacional y las tarifas deben ser corregidas, para revertir la situación. Según estudios encomendados a expertos en ingeniería económica de Transporte, las tarifas desde el inicio de las concesiones deberían haberse reducido entre un 40 a 70% promedio (en algunos casos hasta el 90%), según cada corredor, cada Concesionario, cada estación de peaje, y por cada tipo de vehículo.

Además de los estudios realizados al efecto, ponen como prueba el hecho observado en la realidad del incitado de Transporte, que al implementarse este falso peaje a impuesto al tránsito, los fletes del transporte de cargas por camión aumentaron, en lugar de haber disminuido si las tarifas hubieran cumplido con lo que marcan las leyes de Peaje vigentes. Un ejemplo muy claro, es que por Disposición 949/91 de la Pcia, de Bs.As., se autoriza a trasladar el peaje al Transporte público de pasajeros, reconociendo las mismas autoridades que el peaje es un costo y no el pago de una contraprestación real ofrecida.

En mérito a lo expuesto, este CONADUV se permite elevar al Sr. Secretario de Obras Públicas de la Nación las alternativas que considera viables para solucionar el preocupante Déficit Institucional que representa en el País la actual situación en materia de infraestructura Vial, a saber:

a) Se auditen los Corredores Viales concesionarios en la razonabilidad de los costos de las inversiones declaradas por los concesionarios, de acuerdo a la Resolución nº 258/01 de la Auditoría General de la Nación (A.G.N.) de fecha 27/12/2001.

b) Se verifiquen los volúmenes de obra realizadas por las empresas.

c) Se controlen efectivamente el Índice de estado y la calidad actual de los pavimentos.

d) Se suspenda el pago de los subsidios hasta tanto se establezca, con información verosímil una rentabilidad razonable y se adecuen las obligaciones del estado con las empresas e acudo a estos cálculos.

e) Se reasignen los recursos por los denominados Impuestos específicos (Ley 11658/1992) a las naftas neumáticos, lubricantes transferencias y a las autopistas que generan fondos estimados en 4.000 millones de pesos anuales.

f) Se utilicen los recursos proporcionados por el Art. 3º del decreto 976101 denominado "TASA SOBRE EL GASOIL", cuyo consumo anual es del orden de los 10.500 millones de litros que aportan al estado fondos superiores a los UN MIL . quinientos MILLONES DE PESOS (\$ 1.500 MILL.) por año calendario. El tributo actual ha sido fijado en el 18,5% del precio base del producto y esos recursos son bastante suficientes para solventar el gasto del mantenimiento de los 9.000 kms de la RED VIAL NACIONAL CONCESIONADOS cuyo costo al es de CIENTO VEINTE MILLONES DE PESOS (\$ 120 MILL) anuales (Revista Carreteras Marzo 2001) y se extiendan esos beneficios al resto de la Infraestructura Vial Nacional y Provincial que tanto los necesita.

g) Se adjudique el mantenimiento de la red concesionada por uno de los sistemas ya probados en el País, como los planes CREMA (Construir - Reparar y Manlener) o el C.O.T - (Construir - Operar y Transferir) cuyo costo oscila entre 5 0.200 y \$ 17.000.- por km/año sensiblemente mas económicos que el régimen actual cuya erogación es del orden en promedio de PESOS CINCUENTA MIL (5 50.000 por km/año contratos cuya eficacia dependerá del compromiso contractual que en caso se adquiera

En esa inteligencia, éste Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial - CONADUV -, considera Indispensable transmitir al Sr. Secretario de. Obras Públicas de la Nación sus graves preocupaciones por alguna. apresurado decisión

que contraría lo establecido en los contratos vigentes y se permite reiterarte, en nombre de las entidades que lo integran la necesidad de una urgente y especial audiencia.

En aguardo de una decisión favorable, saludarnos a Ud. con las mayores consideraciones de nuestro particular respeto.