



CAMARA DE DIPUTADOS
DE LA NACION
18-JUN-03

2729-D-03

Proyecto de Resolución

La H. Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

En función del próximo vencimiento, el 31 de Octubre de las Concesiones Viales de los corredores N° 1 y N° 2 Semacar Servicios de Mantenimientos de Carreteras S.A., corredores N° 3 y N° 4 Caminos del Oeste S.A., corredor N° 5 y N° 17 Nuevas Rutas S.A., corredores N° 7, N° 8 y N° 9 Servicios Viales S.A., corredor N° 10 Covicentro S.A., corredor N° 11 Covinorte S.A., corredor N° 12 Concanor Sociedad Concesionaria Vial S.A., corredor N° 14 Rutas del Valle S.A., corredor N° 20 Red Vial Centro S.A., corredor N° 6 Covico U.T.E., corredor N° 13 Virgen de Itatí Concesionaria de Obras Viales S.A., corredor N° 16 Caminos del Abra Concesionario Vial S. A.

Dirigirse al Poder Ejecutivo a fin de solicitarle la disposición de las medidas necesarias para:

- a) Controlar el cumplimiento de los parámetros de calidad establecidos en los Contratos de Concesión, Índice de Estado (IE) e Índice de Servicialidad Presente (ISP) con los que se recibirán las rutas concesionadas.
- b) Reestablecer como responsable del mantenimiento de las Rutas Nacionales a la Dirección Nacional de Vialidad.
- c) Garantizar el libre tránsito sin pago de peaje, por toda la extensión de los corredores nacionales descriptos anteriormente.
- d) Resignar las funciones de las áreas que actualmente ocupan las cabinas de cobro peaje, en áreas de servicios sanitarios, puesto policial, auxilio mecánico, comunicaciones y zona de descanso.

Ruben Giustiniani -Jorge Rivas- Ariel Basteiro -Oscar Gonzalez -Maria Jose, Lubertino - Alicia Gutierrez -Alberto Piccinini -Eduardo Garcia- Hector Polino- Maria E. Barbagelata - Hugo Storero

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El concesionamiento de rutas nacionales es un tema de preocupación para la H. Cámara de Diputados de la Nación, por esa razón, en el año 1998 se creó la Comisión Especial para el Análisis del Sistema de Concesionamiento por Peaje y el Estudio del Financiamiento de Obras Viales, con el objetivo de analizar en profundidad las características de los contratos de concesión de los 18 corredores viales nacionales, concesionados en 1990.

En aquella oportunidad, el dictamen que suscribimos en la Comisión desnudó mediante un pormenorizado estudio, las graves falencias que el sistema de concesiones viales arrastraba desde su concepción y puesta en marcha, y que se fueron agravando a través de las sucesivas renegociaciones que terminaron por cambiar totalmente los objetivos enunciados y la esencia del sistema propuesto.

En ese estudio del sector se detectaron incumplimientos de las obligaciones contractuales por parte de las empresas concesionarias. imprecisiones y vacíos regulatorios en el marco general de la concesión, así como cierta dificultad de los organismos públicos para ejercer eficazmente las funciones de contralor regulatorio. En síntesis, fueron identificadas un conjunto de características de las concesiones viales que se mostraron contrarias al interés general.

A lo largo de todo el periodo de concesión, las tarifas de peaje se han incrementado en un alto porcentaje por sobre el incremento de los precios relativos de la economía, anulando cualquier posibilidad de ahorro que el usuario podría obtener por el hecho de circular en rutas que deberían estar en perfecto estado. En definitiva, a una década de implementado el sistema, el usuario particular se encuentra pagando peajes muy costosos por rutas cuyo estado de transitabilidad es poco satisfactorio.

Asimismo, las empresas concesionarias gozaron de una situación de privilegio marcada por una alta tasa de rentabilidad y por un marco regulatorio laxo que limita la posibilidad de control que, además, se veía agravada por la debilidad del organismo regulatorio creado a tales efectos.

Como dato trascendente podemos resaltar que la rentabilidad neta para el periodo 1990/1997 del conjunto de la concesión asume un valor promedio del 26,48% llegando en el caso particular de algunos concesionarios a valores del 48%. Evidentemente estos indicadores superan cualquier criterio tendiente a evaluar la "razonabilidad" de la rentabilidad empresarial impuesta como condición por la Ley 23696 de Reforma del Estado.

A partir de los datos analizados, también se observó que existe un conjunto importante de obras programadas y no realizadas y tramos viales que presentan incumplimientos relativos a los valores de índice de Estado e Índice de Servicialidad Presente. Estos incumplimientos se reflejan en los significativos montos de inversiones previstas y no ejecutadas.

En numerosas oportunidades hemos denunciado las irregularidades del proceso de concesionamiento y la posibilidad que han tenido las empresas de cobrar tarifas de peajes exorbitantes que les han permitido alcanzar tasas de rentabilidad extraordinarias.

Resulta evidente que el monto cobrado por los peajes, en ningún caso se adecuó a las condiciones que deberían satisfacer conforme a lo normado en las leyes de Peaje y de Reforma del Estado.

La primer norma señala que... "el nivel medio de tarifas no podrá exceder el valor económico medio del servicio ...". La Reforma del Estado establece que el nivel tarifario debe estar relacionado con la rentabilidad de la concesión y con la inversión realizada por las empresas, de modo de asegurar..." que la eventual rentabilidad de la concesión no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el Concesionario y la utilidad neta obtenida por la Concesión..."

El valor económico al que se hace referencia en la primera cita, se refiere al beneficio que obtiene el usuario de la utilización del servicio prestado. El mismo está representado por los menores costos directos e indirectos, en los que incurrirían los usuarios luego de la introducción de mejoras en los caminos y se mide, por ejemplo, por los ahorros en tiempo de viaje, en combustibles, en cubiertas, en desgaste del vehículo, etc. Por otra parte, al elegir el sistema de peaje como forma de financiamiento, queda claro que si la tarifa de peaje supera el monto del ahorro en la operación del vehículo producido por las mejoras del camino, no se obtendrá la esperada disminución en los costos del transporte y por lo tanto, el beneficio social de la concesión será nulo o negativo.

Así podemos determinar que los costos sociales que supone la concesión están compuestos, fundamentalmente, por la tarifa de peaje que debe abonar el usuario directo y por las transferencias que el Estado debe realizar hacia las empresas concesionarias en concepto de compensación indemnizatoria según lo establecen las normas contractuales vigentes.

Por su parte, los beneficios sociales obtenidos de la concesión vial están representados por las mejoras introducidas en las rutas concesionadas, y en este sentido, se asocian con el correcto cumplimiento de los compromisos contractuales.

Por último, todo ello se relaciona tal como lo entiende la Ley de Reforma del Estado con la ecuación económica-financiera de cada una de las empresas concesionarias y la rentabilidad prevista y efectivamente obtenida, en los años de concesionamiento.

Con la sanción del Decreto 82/2001 se crea la tasa al gas oil de \$0,5 centavos por litro, destinada al desarrollo de proyectos de infraestructura y o a la eliminación ó reducción de los peajes. Posteriormente a través del Decreto 652/2002 se le otorga carácter porcentual a dicha tasa estableciéndose en 18,5 % sobre el precio sin impuesto de cada litro de combustible.

La recaudación anual estimada de dicha tasa es de 1.500 millones de pesos, que son transferidos y administrados por el Fideicomiso creado por el decreto 976/2001, situación que permite dotar al sistema de un recurso fácilmente perceptible por parte del Estorlo, de suma liquidez y afectación específica.

Sin embargo, observamos con preocupación, que el destino de esos montos, en lugar de utilizarse exclusivamente para el mantenimiento y desarrollo de obras de infraestructura vial, son asignados prioritariamente al pago de las compensaciones de los concesionarios viales.

De este modo, se continúa con la desatención de la red caminera y se amplía la brecha entre las rutas más transitadas que se sostienen con peaje y subsidios y el resto de rutas y caminos secundarios que son soportes fundamentales para el desarrollo de las economías regionales.

El sistema puesto en marcha en el año 1990 no produjo un mejoramiento progresivo de la red concesionada ni ampliación en longitud y capacidad de la red vial, tampoco resultó apto para afianzar un proceso de integración nacional y regional, puesto que sólo es viable para las regiones con alta densidad de tránsito, las que en Argentina se concentran en zonas urbanas de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.

Es impensable para Argentina, por su extensión y densidad poblacional, una red vial interconectada sustentada exclusivamente en los sistemas por peales.

Con la sanción de los decretos 802/2001 y 976/2001 las concesionarias comenzaron a percibir subsidios por la rebaja en los peales, posteriormente, la aplicación de reducciones tarifarias dio lugar un incremento sustancial del subsidio público, en la Resolución 190/01 se establece que el monto a compensar entre Septiembre de 2001 y Octubre de 2003 asciende a \$ 922 millones (unos \$ 426 millones anuales).

Se trata de montos descabellados, sin sustentación técnica y (Le se acreditan "automáticamente" en las cuentas bancarias de las empresas concesionarias.

Por consiguiente entendemos que la recaudación de la tasa al gas oil es suficiente para iniciar y sostener un sistema de mantenimiento, y mejoramiento de toda la red caminera argentina. De este modo comenzar a construir una red vial moderna y segura, que preste servicio al productor del interior del país y mejore la competitividad de toda la economía en su conjunto.

En este sentido no podemos desaprovechar la infraestructura creada por Vialidad Nacional y las Vialidades Provinciales, así como una experiencia vial de mas de 50 años en Argentina.

Es prioritario que el Estado recupere su rol específico de fijar la política vial en el país, estableciendo las prioridades, los trazados, las pautas en el diseño de las obras y su respectivo control.

Un sistema vial, que provea una infraestructura moderna y segura para el transporte, es un requisito indispensable para posibilitar el desarrollo y morigerar las desigualdades entre las distintas regiones de nuestro país. Así lo han entendido todos los países desarrollados del mundo.

El contar con una red de transporte vial eficiente constituye una de las diferencias esenciales entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo.

Las rutas y caminos dentro de un país, son parte del dominio publico del Estado y su finalidad excede el marco estrictamente económico, puesto que además se persigue otros objetivos, como la integración social, el desarrollo educacional y la igualdad de oportunidades para todos los habitantes.

La principal fuente de financiamiento que proponemos que es la recaudación de la Tasa al Gas Oil, tiene en su origen, una asignación establecida y su administración a través de un fondo fiduciario garantiza su objetivo y lo aleja de posibles captaciones, para atender las emergencias financieras de turno.

La nueva situación mejoraría la rentabilidad de sectores económicos muy castigados por la depresión y la vez de resolver urgencias viales largamente postergadas, que el sistema de peaje, con su lógica economicista, ha demostrado durante estos años, que jamás podría atender.

Para alcanzar estos objetivos estratégicos, es prioritario que el Estado recupere el control absoluto de las rutas concesionadas cuyo vencimiento opera el 31 de Octubre próximo. Las sucesivas negociaciones, y prebendas obtenidas por los concesionarios generaron algunos campos oscuros que es imprescindible descorrer.

La decisión del Poder Ejecutivo, reconocida públicamente de no prorrogar el plazo de las concesiones más allá de su vencimiento, abre una excelente oportunidad de comenzar con un nuevo sistema de mantenimiento de las rutas nacionales.

La situación del sistema vial argentino no admite una dilación más, la experiencia de rutas concesionadas con peajes caros y moderada calidad de mantenimiento y rutas provinciales y caminos secundarios abandonados por la falta de recursos, requiere la recuperación por parte del Estado de la potestad para establecer un nuevo sistema vial.

En ese sentido, es imprescindible que el Estado Nacional adopte los recaudos para recibir los caminos con estricto cumplimiento de los índices de calidad exigidos por los Pliegos de Concesión.

La asignación efectiva de los recursos provenientes de la Tasa al Gas Oil y el retorno, aunque sea- en parte, del impuesto a los Combustible al objeto que le dio origen, permitirá el sostenimiento y mejoramiento, del Sistema Vial Argentino en condiciones optimas de transitabilidad, sin pago de peaje por parte de los usuarios.

Asimismo, un lógico aprovechamiento de la infraestructura existente, sería transformar las actuales áreas de cobro de peaje, en puestos de servicios para los usuarios. Además de áreas de descanso y de servicios sanitarios, es de suma importancia la posibilidad de convertir esos espacios, en puesto de seguridad policial, auxilio mecánico y servicio de comunicaciones.

Recuperar las rutas por parte del Estado, supone poner fin al ciclo más escandaloso dentro del proceso privatizador en Argentina y a la vez, recuperar el manejo de una herramienta estratégica en materia de precios relativos y mejoramiento de la competitividad de la economía.

Por los motivos expuestos, solicitamos la aprobación del presente Proyecto de Resolución

Ruben Giustiniani -Jorge Rivas- Ariel Basteiro -Oscar Gonzalez -Maria Jose, Lubertino - Alicia Gutierrez -Alberto Piccinini -Eduardo Garcia- Hector Polino- Maria E. Barbagelata - Hugo Storero