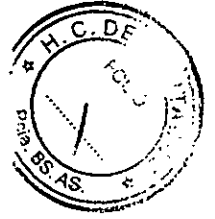




EXPTE. D 729

109-10



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

PROYECTO DE LEY

EL Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de

LEY

Artículo 1.- Rescindase el contrato por el cual se otorgó la concesión para la mejora, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración de la Ruta provincial N° 2, a la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (COVISUR S.A.), así como también el suscripto con el mismo objeto para la Ruta provincial N° 11, con la empresa "Camino del Atlántico S.A.C.V."; en función de los incumplimientos a las obligaciones establecidas en los mismos.

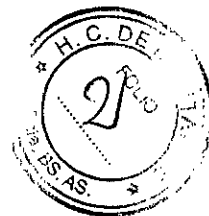
Artículo 2.- Finalizadas las acciones encomendadas por el artículo precedente, y retiradas las empresas de los corredores viales concesionados, se procederá a dejar las rutas liberadas al tránsito sin cobro de peajes.

Artículo 3.- Prohibase en las rutas de jurisdicción provincial o administradas por la Provincia, cualquier tipo de sistema de financiamiento vial por cobro de peajes.

Artículo 4.- Desocupadas las instalaciones constituyentes de las estaciones de peaje por las empresas concesionarias, las mismas serán destinadas a servir como estaciones de control y asistencia a los usuarios. Entre otros servicios, se brindará información vial, turística y productiva relacionada con la región en que se encuentren ubicadas, instándose en cada una de ellas un Puesto de la Policía de Seguridad Vial, una posta sanitaria y un sector de estacionamiento para descanso de los conductores y sus acompañantes.

Artículo 5.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

CARLOS ALBERTO NIVIC
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

El sistema de peaje vial

El sistema de financiamiento del mantenimiento de corredores viales mediante el cobro de peaje por parte de empresas concesionarias, se instauró en nuestro país en 1990 en el marco de las políticas neoliberales de privatizaciones. Fue anunciado con el objeto del mejoramiento de la red vial y los supuestos ahorros que tendrían los usuarios con rutas más adecuadas en cuanto a carriles, accesos, derivaciones, etc.

Lo que redundaría en mayor rapidez en el tránsito, menos problemas para los vehículos, disminución de los costos del transporte, entre otros aspectos; no solo no cumplió con dichos fines sino que, peor aún, se tradujo en una especie de impuesto al tránsito y en una barrera interna dificultando la integración de las comunidades.

El sistema ha recibido innumerables críticas, especialmente por parte de los usuarios quienes, en forma individual o a través de las entidades que los nuclean, como es el caso de la Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV), se han manifestado reiteradamente en contra del mismo. Los principales cuestionamientos al sistema de peaje con garitas implementado, son los que a continuación se detallan:

a) Es ilegal, porque las tarifas violan las leyes de peaje existentes. Según la Ley nacional 17520 y el Decreto Ley provincial N° 9254, las tarifas no deben superar el valor económico del servicio ofrecido, es decir que el cobro del peaje es una contraprestación por un ahorro real que recibe el usuario y la tarifa en ningún caso debe superar el valor de ese ahorro. Este es el núcleo de la cuestión de fondo: la relación costo – beneficio que debe existir entre lo que el usuario paga y el servicio que recibe por parte del concesionario, y que debe traducirse en buenas rutas que ahorren combustible, rodados y tiempo.

Sucede todo lo contrario con el presente sistema de peaje, ya que desde hace 18 años no se mejoran las rutas y los usuarios en vez de ahorrar gastan más, por el deterioro de los neumáticos y el mayor consumo de combustible originados en el mal estado de los caminos. Como las tarifas superan el ahorro, el peaje actúa como un nuevo impuesto al tránsito. Si se realizara un estudio técnico que determinara las pérdidas económicas que este sistema ocasiona, y si el Gobierno quitara las garitas, se produciría un gran beneficio para toda la economía.

b) Es inconstitucional, porque no existen rutas alternativas libres de pago violando el derecho constitucional al libre tránsito. Cabe recordar que las estaciones de cobro de peaje fueron instaladas ex profeso en sitios que imposibilitaban interconexiones con otros caminos posibles de utilizar, aunque no directamente alternativos. En aquellos países donde se ha implementado el cobro de peaje, se ha tratado por lo general de nuevos corredores viales, quedando libres las rutas utilizadas hasta entonces. Este no es el caso de nuestro país, donde se han colocado "barreras" para el cobro del paso en los únicos caminos existentes.

c) Es inaplicable este sistema: porque la baja densidad de tránsito en algunas rutas hace que la recaudación solo alcance para financiar el costo del funcionamiento de las garitas. Esta situación ha derivado en planteos por parte de



las empresas concesionarias que reclaman aumentos de tarifas ante el desfase financiero ocurrido con posterioridad a la firma de los contratos. La respuesta del Gobierno ha sido por lo general la extensión de los plazos de concesión y la supresión de las obras viales originalmente exigidas, a cambio de la no actualización tarifaria. Por otra parte, sobre la base de la necesidad de una compensación monetaria, les han sido otorgados a las empresas concesionarias cuantiosos montos en forma de subsidios. Todo ello ha desvirtuado un sistema ya de por sí de dudosa aplicabilidad en sus orígenes.

d) Es discriminatorio, por la desigualdad entre categorías y por generar barreras con pago dentro de áreas urbanizadas. Se denunciaron casos de obstrucciones en los laterales de la zona de camino para impedir accesos a variantes rurales que permitieran eludir alguna estación por parte de pobladores de la zona cercana afectados por el sistema. En este sentido se han producido situaciones conflictivas al limitarse la utilización de servicios educativos, sanitarios y sociales, al tener que abonar el pago de peaje la población usuaria de los mismos, por no existir caminos alternativos para su accesibilidad.

e) Es perverso, porque el mal estado de los caminos causa muchos accidentes y muertes. Al no realizarse las obras previstas en los contratos de concesión y solo limitarse las empresas a un simple mantenimiento, casi exclusivamente de las banquetas cortando el pasto, las rutas no se han acondicionado a las nuevas demandas y evidencian paulatinamente un mayor deterioro. Además, la implementación del sistema trajo como consecuencia la utilización de otras rutas libres del cobro de peaje, las cuales no estaban en condiciones para absorber una mayor demanda de tránsito, lo que derivó en un empeoramiento de las condiciones de estas infraestructuras, así como de los caminos rurales empleados –muchas veces– para eludir las estaciones de peaje. La utilización de este tipo de corredores viales, cuyas condiciones no son aptas para absorber el tránsito libre de peaje, ha incrementado la inseguridad y los accidentes en los mismos.

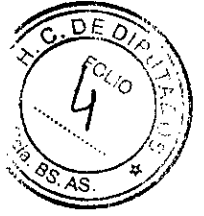
f) Es de continuidad objetable, dado el incumplimiento de los contratos por parte de las empresas concesionarias. Las cláusulas establecidas en los pliegos no se cumplen y el Estado no controla ni obliga a los concesionarios a efectivizarlas. Hay estaciones de peaje ubicadas en lugares inadecuados, dentro de áreas urbanas y separando centros de servicios comunitarios -por ejemplo escuelas-. La Ley establece que no deben situarse a menos de 500 metros de áreas con más de 1.000 habitantes. Estas situaciones derivaron en numerosas manifestaciones populares, aplacadas generalmente con el otorgamiento de pases libres, abonos o descuentos en las tarifas a los vecinos afectados. Las obras viales originalmente previstas no se han cumplido, tal como ha quedado explicitado en los informes oficiales y de diversos centros e institutos de estudio e investigación. Los incumplimientos son numerosos, motivo por el cual corresponde la inmediata rescisión de los contratos de concesión.

La distorsión del sistema en el país

El encarecimiento en los costos del transporte de pasajeros y cargas, es otro de los problemas derivados de la implementación del sistema de peaje. Los empresarios de este último sector gozaban antes del 2000 con una rebaja de entre el 25 y el 33 % en la tarifa cobrada en las rutas nacionales. Posteriormente fueron favorecidos con un descuento del 50 %. Simultáneamente, la Provincia se comprometió a conceder beneficios impositivos a las empresas. Entre ellos,



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



reducción del 3,5 al 1,5 % en Ingresos Brutos, y del 20 % en el impuesto a las patentes.

Debido a las cláusulas de actualización tarifaria, y ante el reclamo de los usuarios contra todo intento o concreción de aumentos, a fines de 2004 los transportistas de cargas habían logrado un descuento del 70 % aproximadamente en las mismas, los de pasajeros estaban totalmente exentos y los autos y camionetas pagaban un 30 % menos. Por estas rebajas, el Estado comenzó a entregarles subsidios a las empresas concesionarias. En el año 2000 se habían reducido en un 8 % las tarifas.

A comienzos de 2005 se modificaron los contratos de concesión, luego de un acuerdo entre las empresas y el Ministerio de Planificación Federal, a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN). Las tarifas se incrementaron un 15 % y se agregó una cláusula indexatoria aplicable con más del 5 % de incremento del Índice de la Construcción.

Con referencia a los contratos renegociados, se cuestionaron los siguientes puntos: En principio, se sobrevalúan las inversiones teóricamente realizadas por las empresas ya que se toman como ciertos los incrementos de precios de los insumos –nacionales e importados- supuestamente utilizados por las empresas, así como la necesidad de las mismas de aumentos en las tarifas para afrontar el “repago” de las deudas.

Por otra parte no se consideran los aumentos de tráfico que representan mayores ingresos para las empresas estableciéndose, además, cláusulas de indexación automática a las tarifas, limitándose las mismas a los reclamos originados en la capacidad económica de los usuarios. Asimismo, se deberían estudiar los balances de las empresas concesionarias.

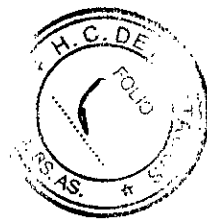
En el año 1998 el Poder Ejecutivo nacional propuso el denominado “Plan Laura”, destinado a la construcción de 10.000 kilómetros de autopistas, por medio de un gravamen de 10 centavos por litro de combustible líquido vendido, durante un plazo de 20 años, el cual fue denominado “Tasa Retributiva de de Autopistas” (TRSA). El cuestionamiento que se realizó a dicho plan era que diversos lugares a mejorar no requerían autopistas y las obras estaban dirigidas a solo un 10 % de la red vial del país que posee más de 100.000 km. Además, las autopistas tendrían un carácter radial confluyendo en la Capital Federal y requerirían expropiaciones de tierras.

Ante el lanzamiento de dicho plan, los socialistas planteamos como alternativa que las obras se basasen en los niveles de “Tránsito Medio Diario Anual” (TMDA) determinados por la Dirección Nacional de Vialidad, los cuales indican la necesidad o no de construir autopistas.

Una resolución firmada el 9 de mayo de 1997, impulsada por el Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas (CIMOP), encomendó al Comité Ejecutivo que, con la participación del Consejo Vial Federal, integrado por todas las Direcciones de Vialidad de las provincias más la nacional, impulse un Esquema Director Vial Nacional, proyecto conocido como Plan EDIVIAR. El mismo planteaba construir autopistas solo en los lugares indicados por el TMDA y el mejoramiento del resto de la red vial donde fuese necesario, ensanchando banquetas, construyendo accesos a pueblos, circunvalaciones, puentes, etc., sobre la base de una concepción federal y no centralista.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



El criterio de Coparticipación Federal fue establecido por la Ley nacional 11638 y el Decreto Ley N° 505/58, normas que distribuyeron los ingresos del impuesto a los combustibles entre el nivel federal y el provincial. Por las mismas, las provincias se abstendrían de crear tributos similares en sus jurisdicciones. Se disponía la creación de un fondo fiduciario y, para el mantenimiento, se planteaba un sistema diferente, por ejemplo mediante el pago de obleas de tránsito.

Peajes bonaerenses

El sistema de peajes en las rutas provinciales se estableció en 1990, en el marco de las políticas neoliberales impulsadas desde el gobierno nacional. En principio, el sistema era administrado por el propio gobierno y luego mediante concesiones a empresas privadas.

En octubre de 2003 se aprobó un nuevo marco regulatorio cambiando las bases y condiciones que regían para las concesionarias de las rutas N° 2 y N° 11. La modificación de los contratos comenzó a tener vigencia el 5 de enero de 2004.

La Provincia, a partir de allí, se quedaría con gran parte de la recaudación por el peaje -entre el 75 y el 80 % según se anunció-, que debía ser depositado diariamente por los concesionarios a una cuenta especial administrada por el gobierno provincial. Con dichos recursos se constituyó un fideicomiso destinado a financiar la ejecución de obras de ampliación y mejoras que no hicieron los concesionarios.

Bajo las amenazas de rescindir en forma inmediata los contratos, el Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia conminó a las empresas a firmar -antes del 5 de enero de 2004- las addendas.

El objetivo era básicamente económico. Durante el 2003, las dos concesionarias provinciales (COVISUR y Camino del Atlántico) recaudaron un total de 35 millones de pesos, de los cuales algo más de 16 millones fueron percibidos durante los meses de enero, febrero y marzo. Por entonces se indicó que el gobierno provincial contaría en abril de 2004 con unos 12 millones de pesos para iniciar obras de mejoras en la Autovía 2. Se calculaba en 26 millones la cifra a utilizar durante todo el año.

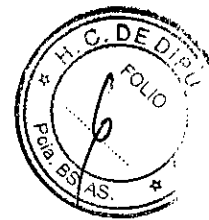
Los cambios introducidos en forma complementaria a lo dispuesto en los contratos fueron varios. A partir de entonces, los concesionarios se encargarían solo de "los trabajos de conservación de rutina". Los ingresos de las empresas se reducirían a solo el 25 % de la recaudación. Los contratos finalizarían en el año 2008 sin ser prorrogados. También se incorporó en los acuerdos una cláusula de "cese rápido del contrato", ante cualquier incumplimiento del concesionario.

Además, se introdujo una "contabilidad regulatoria" para vigilar que los recursos se vuelquen en las obras previstas, y se determinó la creación de una "Sindicatura de Control", en la que participarían los jefes de los municipios por donde atraviesan las rutas concesionadas.

En el año 2006 se dispusieron incrementos de las tarifas de peaje en las rutas N° 2 y N° 11, mediante el Decreto 970/06 del Poder Ejecutivo Provincial, promulgado el 2/5/06 -Boletín Oficial N° 25422 de fecha 2/6/06-, facultando al Ministerio de



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos para definir e instrumentar un esquema de ajuste de las tarifas de peaje de las mencionadas rutas.

En su artículo 2º se expresa: "Establécese que hasta tanto se encuentren suscriptos los instrumentos que ameriten un acuerdo definitivo con los concesionarios del servicio vial en el marco del proceso de adecuación, los recursos que se generen como consecuencia del ajuste de tarifas a que hace referencia el artículo precedente, deberán ser transferidos por los concesionarios, en propiedad fiduciaria, a Bapro Mandatos y Negocios Sociedad Anónima, quien actuará como fiduciario del fideicomiso."

En los fundamentos del Decreto se indica que "la Empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. y la Empresa Camino del Atlántico S.A.C.V., concesionarias de las Rutas Provinciales N° 2 y N° 11, respectivamente, constituyeron sendos fideicomisos con el objeto de asegurar la disponibilidad de recursos para atender el pago de las inversiones que se acuerden en el marco del proceso de adecuación, en virtud de lo estatuido en los Decretos N° 491/04 y N° 815/04."

El objetivo era asegurar los recursos necesarios para poder pagar a todas aquellas personas físicas o jurídicas ejecutoras de las obras que se acordarían entre el referido ministerio y los concesionarios -en el marco del "Protocolo de Entendimiento"-, y a las personas físicas o jurídicas que resulten proveedores de los insumos necesarios para la concreción de las mencionadas obras y que serían pagadas por el Fideicomiso. .

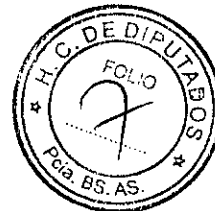
Los Contratos de Fideicomiso firmados entre el Poder Ejecutivo y cada una de las empresas concesionarias establece -según el Decreto N° 815/04 - en la Sección V "Constitución y Composición del Fideicomiso", Décimo Quinto "Recursos"-, que "El Fideicomiso estará conformado por las sumas de dinero que se enuncian a continuación (en adelante, los Activos Fideicomitados)."

Los convenios establecen que se constituirá un fideicomiso con el mismo plazo de vigencia, el cual se nutrirá con los recursos que el Concesionario deposite en forma semanal en la cuenta fiduciaria que se cree a tales efectos, conforme las siguientes previsiones -para la empresa COVISUR- : a) Durante el mes de enero del año 2004: 34,9% de los Ingresos Totales del Concesionario. b) Durante el mes de febrero del año 2004: el 22,2% de los Ingresos Totales del Concesionario. c) Durante el mes de marzo del año 2004: el 3,4% de los Ingresos Totales del Concesionario". En cuanto a la empresa Camino del Atlántico, los porcentajes eran del 40%, 37% y 9,30% respectivamente.

De tal forma, quedó claro que no todo el dinero recaudado en función del incremento de tarifas sería depositado en el mencionado fideicomiso, tal como se había informado públicamente por los funcionarios del gobierno provincial. Por el contrario, la mayor parte quedaría en manos de los concesionarios viales.

La concesión de la Ruta 2

El 7 de septiembre de 1990, el Estado Nacional firmó el contrato de concesión para la mejora, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración, del Corredor N° 15 (Ruta Nacional N° 2) con la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (COVISUR S.A.).



Entre otros puntos, se acordó que el plazo de concesión sería de 12 años, se distribuyó el cobro de la tarifa en dos puestos de peaje, se fijó el canon en la suma de 50 millones de Australes por mes; se acordó que las expropiaciones y relocalizaciones de servicios estarían a cargo de la empresa concesionaria, y se previó la ejecución de la segunda calzada de la ruta entre el km 40,21 y el km.210,5. Dicho convenio sufrió posteriormente numerosas modificaciones.

A los dos meses de firmarse el contrato de concesión, la Nación acordó la transferencia a la Provincia del dominio y jurisdicción de la Ruta Nacional N° 2, incluyendo el Contrato de Concesión de obra pública que el Poder Ejecutivo Nacional había otorgado mediante el dictado del Decreto 2.039/90.

Por medio de los Decretos N° 375/91, N° 591/91 y N° 925/91, se dispuso la suspensión del cobro de peajes entre el 23 de febrero y el 30 de abril de 1991. Entre los argumentos que sustentaron tal decisión, en el Decreto N° 375/91 se hizo referencia a "la implementación de concesiones en casi 10.000 Km de rutas nacionales, lo cual provocó en los sectores de la producción y del transporte una notoria inquietud que se materializó en reclamos y expresiones públicas de protesta", mencionado que el Gobierno Nacional estaba evaluando el sistema.

Mediante el Decreto Provincial N° 4.211/91 (2/12/91), se aprobó el Convenio de Readecuación del contrato de concesión de obra pública de la Ruta Provincial N° 2. Entre los fundamentos del mismo se mencionan los efectos perjudiciales para la ecuación económica-financiera, que generó la suspensión de cobro de peaje dispuesta por los Decretos arriba mencionados, así como la posterior reducción de la tarifa de peaje ordenada por la Resolución de DVBA N° 418/91, con respecto a la establecida en el contrato. Se estableció adelantar la ejecución de varias obras, y habilitar un radio de información al usuario y un sistema de telecomunicaciones de emergencia a través de postes SOS.

En cuanto al canon, por un lado se dispuso que COVISUR S.A. debería abonar a la Provincia de Buenos Aires en treinta días, el monto proporcional correspondiente al período 1 al 22 de febrero de 1991. Asimismo, en dicho Convenio la Provincia renunció -a partir del 23/02/91- a su derecho a percibir de la empresa concesionaria el canon previsto en el contrato de Concesión, por lo que la misma pasó a ser gratuita. Por otra parte se benefició al concesionario un aumento del 67% en las tarifas -a partir del 15/9/91-, y otra de un 33,3% a partir del 1/07/92. Además, se otorgó un aumento del plazo de la concesión de dos años y siete meses, con lo que la fecha de finalización de la concesión se traspasó al 30 de junio de 2005.

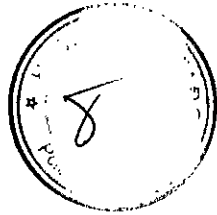
El 15 de diciembre de 1992 se celebró el Convenio de Readecuación N° 2 del Contrato de Concesión, aprobado por medio del Decreto Provincial N° 4.105/92 (30/12/92), con el objeto de transformar la ruta en multitrocha. En el mismo se establecieron los plazos para la ejecución de obras, previéndose una indemnización a la concesionaria cuyo monto a valores corrientes de 2002 ascendía a \$ 112.000.000.

Se incorporó también un nuevo plan económico y financiero con las siguientes características: tasa de corte: 20%; TIR: 20,99% y Rentabilidad: 1,08%. Se extendió el plazo de finalización de la concesión al 30 de junio del año 2012.

Mediante este segundo Convenio de Readecuación, se acordó reducir el plazo de ejecución de la obra original (tramo Buenos Aires - Dolores) de 14 a 3 años y,



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



como compensación, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires reconoció una indemnización por un monto total de \$ 112 millones (incluyendo IVA.).

Dicho monto corresponde a: indemnización referida a la reducción en el plazo de construcción del tramo original (Buenos Aires - Dolores): \$ 43 millones (incluye IVA.); Indemnización por obras complementarias menores por un total de \$ 7 millones (incluye IVA.) e Indemnización referida a la extensión de las obras al tramo Dolores - Mar del Plata: \$ 62 millones (incluye IVA.), que han sido totalmente cobrados por la sociedad.

El 7 de abril de 2000 se celebró un Acta Acuerdo de Reformulación de la Estructura Tarifaria de la Ruta Provincial N° 2 entre el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y COVISUR S.A., "tendiente a obtener una disminución de la misma, para que otorgue beneficios directos a los usuarios e indirectos a toda la sociedad". De este modo, se pactó una reducción de la tarifa del 11 % a partir del 10/04/00, por el término de 90 días corridos y sin percibir ninguna compensación por la misma. Finalizado el mismo, la empresa propuso continuar con la rebaja tarifaria por el término de un año (hasta el 6/7/01), solicitando la compensación correspondiente.

Entre las condiciones establecidas en el Convenio de Espera firmado con el Bapro el 24 de febrero de 2003, se acordó la sustitución temporal de las cesiones de derecho con carácter prendario sobre los ingresos de la concesión de la Ruta provincial N° 2, por el fideicomiso de garantía de los mismos derechos con una retención diaria del 35% del ingreso bruto por peaje. Esta condición fue prorrogada, junto con el período de espera en varias oportunidades hasta el 30 de abril de 2008.

El día 15 de junio de 2006 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires, la Resolución N° 311 del M.I.V.S.P., por medio de la cual se resuelve el aumento de las tarifas de peajes, para las categorías 1 y 3, en aproximadamente un 15 %, el cual será destinado en su totalidad al Fideicomiso de Garantía anteriormente enunciado.

Mediante nota del 8 de enero de 2007, el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos presentó a la empresa una propuesta, que a su entender era superadora de la situación actual, por la que ofrecía la unificación de las concesiones de las Rutas provinciales Nos. 2 y 11, previo a proceder a un llamado a licitación de las mismas en conjunto con un importante volumen de obras a ejecutar y con un plazo acorde al recupero de las respectivas inversiones.

Como contrapropuesta, ofrecía a la empresa una rescisión de mutuo acuerdo, la transferencia de las acciones de COVISUR al adjudicatario del contrato integrado -esto a valores previamente acordados entre COVISUR y la Provincia de Buenos Aires-, y la transferencia del crédito existente a favor del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Esto motivó un intercambio de notas, sin que hasta el presente se haya modificado la situación preexistente a la propuesta mencionada.

La empresa concesionaria de la Ruta provincial N° 2 denominada: Concesionaria Vial del Sur Sociedad Anónima (COVISUR S.A.) registrada en la Inspección General de Justicia bajo el número 1.526.352, esta integrada por las sociedades Dycasa SA, Esuco SA, Benito Roggio e hijos SA y CCI Concesiones SA, con una participación del 25% cada una de ellas.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



En sus estados contables, correspondientes al ejercicio finalizado el 30 de junio de 2008, se manifiesta un activo de \$ 86.030.967 que es \$ 18.718.884 menor que el año anterior. Se destaca el rubro Bienes de Cambio con un total de \$ 73.967.731, correspondiendo: \$ 24.896.048 al activo corriente y \$ 49.071.683 al activo no corriente. Este rubro refleja los costos de construcción acumulados incurridos por la sociedad, netos de absorción.

El Pasivo asciende a \$ 42.057.422, correspondiendo mayoritariamente a deudas por obras realizadas por los integrantes de la sociedad \$ 9.212.888 y a provisiones por contingencias laborales, fiscales y judiciales. Cabe destacar que la subcontratación de obras mayoritariamente esta realizada por las sociedades integrantes de la empresa y no por terceros.

Conclusiones

De acuerdo a lo manifestado en los estados contables de la empresa COVISUR, al 30 de junio de 2006 y 30 de junio de 2007, la concesionaria recauda anualmente en concepto de peajes ingresos por \$ 35.666.741 y \$ 37.258.739 respectivamente. De estos montos la empresa absorbe en concepto de costos de construcción, en virtud de los acuerdos firmados durante los ejercicios analizados, \$ 23.458.016 en el 2006 y \$ 24.505.072 en el 2007. Esto constituye otra forma de indemnización, ya que por las obras realizadas fue recibiendo aportes del Estado Provincial. COVISUR, a pesar de los montos recibidos, continúa reclamando mayores indemnizaciones por las reducciones de tarifas que a lo largo de la concesión le fueron impuestas por el Gobierno Provincial.

Resulta más que evidente que los ingresos percibidos por las empresas COVISUR y Camino del Atlántico, tanto por el cobro de peaje en las rutas concesionadas como por otros recursos que les fueron otorgados por el Estado, no se condicen con las obras viales y servicios brindados por las mismas en los corredores viales a su cargo.

El estado de los caminos, las escasas tareas de mantenimiento que se efectúan, y el hecho de que los pocos trabajos de reparación y mejoramiento que se pueden observar son ejecutados por la Dirección de Vialidad; demuestran el fracaso del peaje vial y, peor aún, dan lugar a grandes sospechas respecto al destino del dinero vinculado al cuestionado sistema.

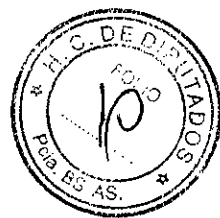
Los acuerdos citados en los presentes fundamentos, así como muchas otras medidas adoptadas con relación a la concesión de rutas por el sistema de peaje, han desvirtuado un mecanismo de financiamiento vial ya de por sí poco claro y de más que dudosa eficacia para los objetivos pretendidos.

Los cambios producidos mediante diversos instrumentos normativos –acuerdos y especialmente convenios de readecuación-, los cuales nunca se tradujeron en la incorporación de una addenda a los contratos originales, ha creado cierta incertidumbre en relación a la legalidad de los acuerdos con referencia a lo dispuesto en los mismos y, por lo tanto, respecto a los reclamos manifestados por las partes –gobierno y empresas concesionarias- en función de compromisos no cumplidos.

Esta situación ya había sido alertada por la Comisión de Adecuación de los Contratos de Concesiones Viales, al aconsejar en la parte final de su Informe que:



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



“Es deseable además, iniciar el nuevo contrato procurando evitar conflictos del pasado. De esta manera, el saldo de dichos conflictos formarán parte como activos o pasivos regulatorios del nuevo modelo de gestión de la concesión.”

No caben dudas que la poca transparencia con que se ha manejado la relación entre el Estado provincial y las empresas concesionarias privadas, ha provocado una situación favorable para arreglos poco claros -abriendo un abanico de sospechas-, en los cuales están en juego millonarias sumas de dinero -aportadas por los usuarios viales y por el Tesoro Nacional- y el usufructo discrecional del patrimonio público

A pesar del cuestionamiento generalizado debido a la implementación del sistema de peaje en las rutas, los pocos beneficios y los múltiples problemas ocasionados por el mismo, así como las denuncias efectuadas por un sinnúmero de organizaciones respecto a la arbitrariedad del mecanismo y al destino del dinero recaudado; el Estado viene insistiendo con la continuidad del mismo sistema, otorgando subsidios a las empresas concesionarias, y eliminándoles el pago de canon y la exigencia respecto a la realización de obras.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo provincial les ha extendido los plazos de concesión, a pesar que los propios organismos competentes del Gobierno provincial han certificado los incumplimientos contractuales por parte de las mismas. Más aún, durante los últimos meses ha trascendido que sería intención del Gobierno volver a concesionar con empresas privadas las actuales y otras rutas de la Provincia por un período de 30 años.

Ante la presente situación, habiendo quedado evidentemente demostrado el fracaso del sistema de financiamiento vial con cobro de peaje, y estando suficientemente comprobado el incumplimiento a las obligaciones establecidas en los contratos de concesión originalmente suscriptos entre el Estado y las empresas privadas adjudicatarias; debe procederse a la rescisión de los mismos, liberando del pago de peaje a los usuarios de los caminos y dejando a cargo de la Dirección de Vialidad la realización de las obras viales necesarias.

CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.