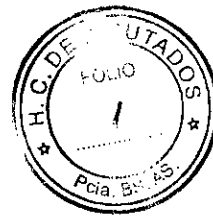




Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y por su intermedio al organismo que corresponda, a fin de que informe sobre ciertos aspectos vinculados a los aumentos tarifarios dispuestos por la resolución 645/10 respondiendo el siguiente temario:

1.- Informe sobre el estudio técnico-económico o de rentabilidad que haya fundamentado el aumento de tarifas de peaje que actualmente se están cobrando en las concesiones de las rutas provinciales N° 2 y 11.

2.- Si existe una variación en los principales costos de los servicios prestados por las concesionarias. Al respecto, individualice los mismos señalando la evolución desde el último aumento tarifario y su incidencia en la ecuación económica-financiera de las concesionarias.

3. Informe, pormenorizadamente, la serie de los valores en juego de la relación beneficio del usuario y la tarifa de peaje, discriminando con relación a cada estación de peaje por año y el tipo de usuario de referencia por categoría, por ejemplo: automóvil, ómnibus, camión etc.

4.- Informe cuales son los montos de los depósitos, llevados a cabo por los Concesionarios de las Rutas Provinciales N° 2 y 11 de los mayores ingresos resultantes de los aumentos tarifarios dispuestos en los últimos dos años por el Ministerio de Infraestructura transferidos en propiedad fiduciaria a los respectivos fideicomisos constituidos con Bapro Mandatos y Negocios S.A.

5.- Informe el grado de ejecución de los fondos fideicometidos por cada una de las rutas concesionadas, Asimismo, individualice las obras y el monto comprometido.

6. Toda otra información que resulte de interés para comprender esta problemática.

OSCAR ZEGRELLI
Diputado
Bloque Coalición Cívica
H. Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

MARICEL ETCHECOIN MORO
Diputada
Bloque Coalición Cívica
H. Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

FUNDAMENTOS

El Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires dispuso mediante Resolución N ° 645/10, publicado en Boletín Oficial n ° 26.447 con fecha 29 de Septiembre de 2010, el aumento de peajes correspondientes a las rutas N ° 2, 11 y vinculadas a partir del primero de octubre de 2010.

Los aumentos constantes de las tarifas de los peajes han sido recurrentes (Resolución n ° 381/08) al cual le debemos sumar este último ya representan un cien por ciento (100 %), aproximadamente.

La Resolución 645/10 mencionada articula un esquema de tarifas diferenciadas los fines de semana y feriados¹.

Resulta llamativo que estos aumentos se materialicen estando vigente la Ley N° 14.105 en virtud de la cual autoriza al Poder Ejecutivo a llamar a Licitación Pública Nacional del Corredor Vial Integrado del Atlántico, bajo los términos y condiciones que se establecen en dicha norma siendo inminente la nueva concesión a tenor de lo manifestado por el Poder Ejecutivo Provincial.

En efecto, el llamado a Licitación Pública Nacional se efectuó mediante Boletín Oficial N ° 26429 con fecha 3 de Septiembre del 2010 para otorgar la concesión de obra pública por peaje, la construcción, remodelación, mejoras, ampliación de capacidad, conservación, mantenimiento, administración y explotación del corredor vial integrado por: las Rutas Provinciales números 2, 11, 36, 56, 63, 74 y rutas vinculadas físicamente en forma directa o indirecta. En este llamado se dispuso como fecha el 20 de octubre próximo como plazo

¹ Según la norma, los conductores que circulen desde el próximo viernes por la ruta 2 deberán abonar en el peaje Samborombón 14 pesos, en lugar de los 11 pesos que se abona actualmente.

La resolución prevé una tarifa bonificada en esta ruta, en temporada baja, de 11 pesos, que "resultará aplicable entre las 12 de los días lunes y las 12 de los días viernes, excepto los días feriados y fines de semana largos en los que se aplicará la tarifa básica desde las 12 horas del día laborable inmediato anterior hasta las 12 del día laborable posterior".

La temporada baja tendrá comienzo el primer día hábil posterior a la culminación de la Semana Santa y se extenderá hasta el 15 de diciembre de cada año, excepto vacaciones de invierno".

En la estación de peaje de Maipú, los conductores de automóviles tendrán que abonar 8 pesos contra los 6 pesos actuales y la tarifa bonificada para el uso de la carretera en temporada baja durante los días hábiles de la semana se fijó también en 6 pesos.

En la ruta 11, en el paraje La Huella, un automóvil deberá abonar, desde el próximo viernes, 12 pesos, en lugar de los 10 que paga actualmente.

El peaje General Madariaga se incrementará de 4 a 5 pesos y en el peaje Mar Chiquita circular con un auto costará 6 pesos en lugar de los 5 que se paga actualmente, <http://www.impulsobaires.com.ar/nota.php?id=99311>



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



para la representación de las ofertas que presenten las diferentes empresas que pretendan hacerse cargo de ese corredor vial.

La Ley provincial N° 9.254/79, que autoriza el otorgamiento de concesiones de obras con peaje, señala que el Poder Ejecutivo Provincial debe contemplar dos requisitos a cumplir en lo que se refiere a la tarifa:

a) Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido.

b) La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico presunto; el pago de la amortización de su costo; de los intereses, beneficio y los gastos de conservación y explotación.

Por ello al solicitar los estudios técnicos económicos o de rentabilidad de las tarifas se intenta analizar su viabilidad y en caso de que sean irrazonables arbitrar los medios tendientes a obtener su reducción en aras de propiciar el máximo beneficio remanente para los usuarios.

Las modificaciones contractuales o regulatorias que afecten las tarifas, las inversiones, los subsidios y/o las rentabilidades empresarias, deberán ser fundadas en estudios técnicos económicos o estudios de rentabilidad tal como lo establece el decreto ley 9254/79 mediante su artículo 2. Que, prima facie, no se verifica la realización de tales estudios conforme lo que se desprende de la resolución 645/10.

En definitiva, se trata de esclarecer cuales son las bases para el cálculo de las tarifas y, por ello, controlar que sean aplicadas de conformidad con los correspondientes contratos y el marco regulatorio sectorial

El aumento de las tarifas en las concesiones viales correspondientes a las rutas n° 2 y 11 no puede llevarse a cabo mediante un ajuste automático sin tener en cuenta tanto los costos reales incurridos y previstos como asimismo las tasas de rentabilidad obtenidas.

El valor económico del servicio ofrecido está representado por los beneficios o ahorros en costos de transporte que reciben los usuarios en razón de las obras de mejora vial que realiza la empresa concesionaria, sobre la ruta o rutas concesionadas. Es la contraprestación económica que recibe el usuario por la tarifa que paga en virtud de lo cual representa el tope máximo para la tarifa a cobrar y esa es la razón por la cual lo establece la ley.

Por lo tanto, interesa saber el beneficio o ahorro en costos de transporte del usuario, para lo cual se trata de discriminar por cada estación de peaje y la determinación correspondiente por tipo de vehículo,- es decir, para autos, ómnibus y camiones -, y para cada año de la concesión.

Esto es así por cuanto los ahorros a comparar con las tarifas varían en cada estación de peaje, según se trate de autos, ómnibus y camiones y según el año de la concesión. En efecto en cada año, en la sección de camino que corresponde a cada estación de peaje, se



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



realizarán distintas obras de mejora que impactarán de manera diferente en la producción de ahorros en cada tipo de vehículo.

La ley provincial pide que en la determinación de la tarifa, se tenga en cuenta la rentabilidad de la obra. En este caso, por tratarse de una obra concesionada, se refiere a la rentabilidad del Concesionario. Esta surge de la Ecuación económica-financiera de la concesión. La misma está dada por la Tasa Interna de Retorno, donde la corriente de ingresos es la serie de recaudaciones anuales obtenidas por el cobro de las tarifas de peaje, y la corriente de costos, está dada por las inversiones del concesionario.


Interesa conocer esta rentabilidad, porque deberá ser suficiente para el concesionario, pero al mismo tiempo, sabiendo que cuanto menor sea, mayor será el beneficio neto para el usuario, es decir el margen de ahorro entre el valor económico y la tarifa de peaje.

Es por esto que la rentabilidad de la concesión determina el tope mínimo de la tarifa de peaje.

Cabe señalar que el aumento referido se llevó a cabo sin que el Poder Ejecutivo Provincial llamara o convocara a una audiencia pública. Dicho mecanismo, sin perjuicio de no ser obligatorio en el marco sectorial, hubiera representado una posibilidad inmejorable de confrontar de forma transparente y pública las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones que los usuarios pudieran ofrecer respecto al aumento tarifario analizado. Ello no ocurrió, lo cual refuerza, además de los otros argumentos vertidos, el pedido de informes incoado.

En efecto, conforme lo establecen los artículos 42 y 38 de las constituciones nacional y provincial respectivamente, se encuentran comprometidos por medio del aumento el derecho de los consumidores y usuarios.

De allí que esperamos el acompañamiento de esta Honorable Cámara para el presente proyecto


MARICEL ETCHECOÏN MORO -
Diputada
Bloque Coalición Cívica
H. Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires