



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

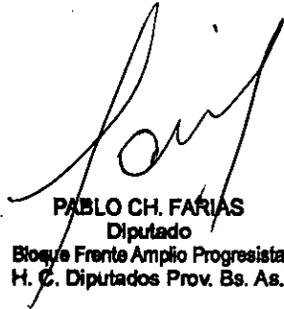
## PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

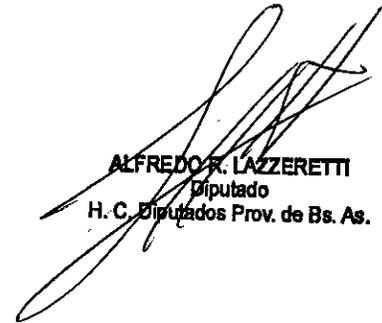
La Honorable Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires

### RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y /o el organismo que corresponda informe acerca de diversos aspectos de la concesión de los peajes de la Autovía 2 y ruta 11 y el cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión.

- 1) Infórmese los fundamentos del aumento aplicado a los peajes sitios en Samborombón, la Huella, General Madariaga, Mar Chiquita y Maipú de la Provincia de Buenos Aires.
- 2) Notifíquese, en caso de existencia, las sanciones por incumplimiento contractuales aplicadas a las empresas concesionarias CoVi Sur y Autovía del Mar.
- 3) Detállese si existe un plan de obras asociado al aumento del cobro del peaje ya sea de mantenimiento, mejoramiento o incorporación de tramos viales en las rutas citadas.
- 4) Toda otra información que resulte relacionada al tema.

  
**PABLO CH. FARIAS**  
Diputado  
Bloque Frente Amplio Progresista  
H. C. Diputados Prov. Bs. As.

  
**ALFREDO R. LAZZERETTI**  
Diputado  
H. C. Diputados Prov. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

## FUNDAMENTOS

El problema vial en la Provincia de Buenos Aires y del sistema de peaje viene de larga data. Los aumentos indiscriminados y el incumplimiento de los contratos de concesión son sólo algunos de los tópicos subyacentes que emergen periódicamente cada vez que se discute la cuestión en la opinión pública.

En ese sentido, la gobernación de la Provincia de Buenos Aires durante el año pasado prorrogó las concesiones de los peajes de la Autovía 2 y la ruta 11 por 30 años, comprometiendo a las próximas siete gestiones. Además aprobó un aumento superior al 25 % y no se ha explicitado que exista un plan de obras asociado a dicho aumento.

Este tema ha sido recurrentemente tratado en distintos proyectos presentados desde la implementación de este sistema a principios de la década del '90. Tomamos para esta fundamentación un Proyecto de Declaración presentado por el diputado Carlos Nivio en 2010 que apuntaba a: “[...] que el Poder Ejecutivo debe gestionar ante el Gobierno nacional, la realización de un estudio respecto de la situación provocada por el sistema de financiamiento vial mediante el cobro de peaje con cabinas, en tramos de las rutas nacionales situadas dentro del territorio provincial; a los efectos de solucionar los múltiples inconvenientes para la integración de las comunidades locales y regionales. Para la concreción del mencionado estudio consideramos que se debe solicitar -en forma directa o mediante la convocatoria a Audiencias Públicas-, la opinión de instituciones académicas y centros de estudio, asociaciones de usuarios viales, entidades representativas de los consumidores de bienes y servicios, Defensorías del Pueblo y toda otra institución o especialistas en la materia, que pudiere colaborar en la búsqueda de soluciones a los conflictos suscitados por la aplicación del sistema de peaje.”

Actualmente se carece de una adecuada política vial, tanto a nivel nacional como provincial, que priorice la participación de las Direcciones de Vialidad de los respectivos gobiernos para la adecuación y mantenimiento de la infraestructura caminera. Por el contrario, se ha favorecido la concesión de los principales corredores viales a grupos empresariales que han obtenido importantes ingresos mediante el cobro de peaje a los usuarios de dichas rutas. El sistema vial de la provincia de Buenos Aires fue desarrollado hace más de un siglo, **sin recibir las correspondientes adecuaciones** ante el incremento poblacional, el crecimiento productivo, las nuevas modalidades en materia de transporte de pasajeros y de cargas y, especialmente, del desarrollo en cantidad y prestaciones del parque automotor.

Cuando se implementó el sistema de concesionamiento de rutas para su mantenimiento mediante el cobro de peaje, las ofertas ponderaban el canon anual ofrecido, así como las inversiones y obras complementarias proyectadas. **Las empresas se comprometían a respetar un cronograma de realizaciones y a mejorar el servicio.** Los plazos de las concesiones se establecieron en 12 años, a contar desde el 1 de noviembre de 1990, fijándose el valor de la tarifa en \$ 1,50 cada 100 Km., ajustable mensualmente por índices de precios y valor del dólar. Las mismas se adjudicaron pero el Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCOVI) fue creado recién un año y medio después de haber sido transferidas las rutas. **La tarifa de peaje sería cobrada a los usuarios sin importar la cantidad de kilómetros a recorrer.**



*Honorable Cámara de Diputados*

*Provincia de Buenos Aires*

Además, se estipularon en los contratos las obligaciones de reinversión del concesionario en el caso de que los ingresos resultaren superiores a los previstos. La particularidad del método elegido en nuestro país: **comenzar a cobrar peaje por transitar en corredores viales interurbanos ya construidos** y sin tener posibilidad de optar por otras rutas sin peaje, exacerbó a la gran mayoría de usuarios de los corredores viales, generando múltiples manifestaciones de rechazo al sistema.

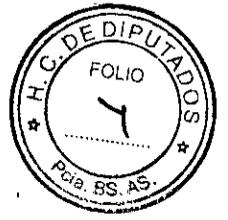
El contexto original de los contratos de concesión interurbana se modificó con rapidez como resultado de los desajustes macroeconómicos e inflacionarios acaecidos entre fines de 1990 y comienzos de 1991, lo que significaba **un alza sensible en las tarifas de peaje sin la contrapartida de obras**. La oposición social y sectorial no se hizo esperar y los usuarios viales -en especial, las empresas del transporte automotor de cargas y de pasajeros de larga distancia- forzaron la suspensión del cobro del peaje por treinta y seis días.

El modelo de concesiones interurbanas fue reformulado en abril de 1991 por medio del Decreto 527/91, y no sólo por la presión social sino también por el lanzamiento del Plan de Convertibilidad que prohibía la indexación de los precios y las tarifas. La decisión unilateral del Estado de alterar los contratos originó numerosos reclamos por parte de los concesionarios y llevó a la necesidad de renegociar las concesiones en agosto de 1992 (Decreto 1817/92), reconociendo implícitamente el Estado la insuficiencia de las compensaciones determinadas: Esta renegociación derivó en: la extensión de los plazos en un año, la adecuación del plan de inversiones **posponiendo las obras comprometidas**, la convalidación de un nuevo esquema tarifario y de subsidios, en el **dejar sin efecto las multas, sanciones y reclamos relacionados** con cambios contractuales anteriores, en la fijación de un aumento progresivo de la tarifa media a U\$S 1.30, y en el incremento de los subsidio en 63 millones de dólares. En abril de 1995 el Gobierno dictó el Decreto 489/95 a fin de modificar los contratos de concesiones interurbanos.

La situación estructural descripta precedentemente, se vio agravada como consecuencia de la recesión económica que comenzó en 1998 y se fue agudizando en forma sostenida, produciendo una progresiva caída de la demanda de transporte. La crisis política y económica de fines del año 2001 y la posterior devaluación ocurrida a principios del año 2002, produjo graves efectos sobre el sector.

La crisis del sistema implementado en la década del 90, demostró su inviabilidad y la necesidad de volver a mecanismos de probada eficiencia. En este sentido, la ejecución de las obras de mantenimiento, adecuación y ampliación de la red caminera a través de las Direcciones de Vialidad, de la Nación, de las provincias y de los municipios, ha resultado positiva mientras estos organismos han contado con los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones. Por otra parte, existen diversos sistemas de financiamiento de obras viales sin el cobro de peaje a los usuarios.

En base a todo lo expuesto, creemos que el Poder Ejecutivo debe gestionar ante el Gobierno nacional, la realización de un estudio respecto de la situación provocada por el sistema de financiamiento vial mediante el cobro de peaje con cabinas, en tramos de las rutas nacionales situadas dentro del territorio provincial; a los efectos de solucionar los múltiples inconvenientes para la integración de las comunidades locales y regionales. Para la concreción del mencionado estudio consideramos que se debe solicitar -en forma directa o mediante la convocatoria a Audiencias Públicas-, la opinión de instituciones académicas y centros de estudio, asociaciones de usuarios viales, entidades representativas de los consumidores de bienes y servicios, Defensorías del Pueblo y toda otra institución o especialistas en la materia, que pudiere colaborar en la búsqueda de soluciones a los conflictos suscitados por la aplicación del sistema de peaje.

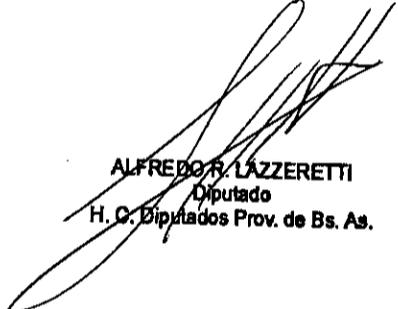


*Honorable Cámara de Diputados*  
*Provincia de Buenos Aires*

La concesionaria, conformada por las empresas Benito Roggio e Hijos, Esuco y Helpert, del grupo Eurnekian, tiene a cargo los peajes del corredor atlántico desde julio de 2011 por un plazo de 30 años. La empresa Covisur, anterior concesionaria de la Autovía 2, quedó a cargo del tramo Dolores-Mar del Plata y con el peaje de Maipú hasta 2016, el 25% de Covisur es de Benito Roggio y otro 25% de Esuco. Los casos de corrupción e incumplimiento de contratos en los que están involucradas las empresas concesionarias, en particular el grupo Roggio, son de dominio público. A pesar de ello el gobierno provincial ha autorizado un nuevo aumento del peaje sin contemplar los incumplimientos contractuales por parte de estas empresas.

En ese sentido, es impostergable controlar que se cumpla con los plazos de ejecución establecidos para las obras proyectadas según los contratos de concesión, es por ello que no se pueden permitir más aumentos discrecionales que no contemplen mejoras concretas y tangibles para la ciudadanía

Es por lo expuesto que solicitamos este pedido de informes e instamos a los legisladores que acompañen esta iniciativa.

  
ALFREDO R. LAZZERETTI  
Diputado  
H. C. Diputados Prov. de Bs. As.