

Proyecto de Ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso sancionan con fuerza de Ley:

Art. 1.- Modifíquese el art. 7° de la Ley N° 17.520, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Art. 7.- En todos los casos el contrato de concesión deberá definir: el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2º de esta ley; el plazo; las bases tarifarias, en las que podrán considerarse como tarifas diferenciales únicamente las que correspondan a franjas horarias consideradas "pico", no pudiendo exceder éstas de un máximo de dos horas diarias matutinas y dos horas diarias vespertinas; procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas; la composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 5º de esta ley; la indicación -si correspondiese- de utilizar recursos del crédito para financiar las obras según lo previsto en el artículo 5º de esta ley; las garantías a acordar por el Estado; los alcances de la desgravación impositiva, si la hubiere; el procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos; las obligaciones recíprocas al término de la concesión; las causales y las bases de valuación para el caso de rescisión.

En los casos en que las inversiones motivo de la concesión fuesen a ser financiadas con recursos del crédito a obtenerse por el Estado o por el concesionario con la garantía de éste, la concesión -además de prever los procedimientos de fijación y ajuste de tarifas- deberá contener las disposiciones que aseguren la amortización y servicio de las deudas y obligaciones a contraerse, así como la obligación del Estado de proveer el eventual defecto de ingresos si las tarifas autorizadas o reajustadas no resultasen suficientes".

Art. 2.- De forma.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En enero de este año, a raíz del mega DNU 27/2018, el Estado Nacional procedió a disolver el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), transfiriendo todas sus competencias y funciones a la Dirección Nacional de Vialidad, y previendo que será la misma Dirección, autoridad de aplicación de concesiones viales vigentes y las que se otorgasen en el futuro.

Objeciones aparte merecen los alcances del mencionado decreto, sus fundamentos y la legalidad del mismo, pero la realidad es que con la disolución del mentado organismo, hoy recaen en la Dirección Nacional de Vialidad, funciones de control en torno a concesiones viales que el OCCOVI ostentaba como ente regulador.

Haciendo una mirada retrospectiva, cuando se crea mediante el decreto 87/2001 el Órgano de Control de Concesiones Viales como un ente desconcentrado dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad, la función primordial del Organismo recayó en controlar el efectivo cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por los concesionarios viales, en los distintos accesos, autopistas y corredores viales del país, todo ello acorde al marco normativo previsto en la Ley N° 17.520 y la Ley N° 23.696, que regulan la realización de obras públicas, mediante concesión a particulares, sociedades mixtas o entes públicos por el cobro de tarifas o peaje.

Particularmente la Ley N° 17.520 prevé las modalidades, procedimientos y pautas que deberán tener los contratos de concesión, estableciendo específicamente en su Art. 7°, lo que obligatoriamente deberán contener los mentados contratos, enumerando entre ellos "...las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas...".

Per se, vigente la mentada norma y con la transferencia de la facultad de control para el efectivo cumplimiento de las concesiones viales a la Dirección Nacional de Vialidad, es ahora obligación directa de este organismo, realizar acciones a fin de garantizar no sólo que las obligaciones contractuales asumidas por los concesionarios viales se cumplan, sino que dentro de las mismas, se incluyan las que exige como obligatorias la Ley N° 17.520.

Desde fines del año pasado y con el correr de este año, vemos con suma preocupación el aumento indiscriminado de las tarifas de peaje, el cambio de las condiciones en los horarios de pasada, creación de tarifas diferenciales nuevas, extensión de los horarios considerados "pico" y el cobro diferencial de estos en ambas manos en algunos casos, en distintos accesos, autopistas y corredores viales del país, cuestiones que quedan al libre albedrío de las contrataciones con cada empresa para cada corredor vial.

Dichos aumentos tienen un impacto directo en el bolsillo de los usuarios que utilizan sus vehículos particulares como medio de transporte, y además impactan, de manera indirecta, por

ejemplo, en operaciones de logística, lo cual siempre se traslada a los precios y termina golpeando el bolsillo de todos los argentinos.

Por lo dicho, resulta de suma importancia incluir dentro de las obligaciones contractuales para los concesionarios viales, pautas generales que pongan un límite a los aumentos indiscriminados de tarifas, que solapadamente se llevan a cabo mediante la extensión de los horarios considerados "pico" o a través de la creación de tarifas diferenciales nuevas, cuya única finalidad, lejos de propender al ordenamiento del tránsito, es recaudatoria y en beneficio de las grandes empresas que resultan contratistas en los distintos corredores viales.

Por último, cabe referenciar que el presente proyecto de mi autoría fue presentado con anterioridad por expediente 2215-D-2018 habiendo perdido estado parlamentario.

Es por todo lo expuesto, que solicito a mis pares la aprobación del presente Proyecto de Ley.