



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

### **Informe firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** Expediente N° EX-2021-42141108- APN-PYC#DNI - CONSULTA CIUDADANA – AUMENTO TARIFARIO RED VIAL NACIONAL CONCESIONADA.

---

EXPEDIENTE N° EX-2021-42141108- APN-PYC#DNI - CONSULTA CIUDADANA – AUMENTO TARIFARIO RED VIAL NACIONAL CONCESIONADA.

A LA GERENCIA EJECUTIVA DE ASUNTOS JURIDICOS:

Me dirijo a Usted en los términos del Artículo 19 “Consideración de las presentaciones”, Capítulo III “Etapa Final” del Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas aprobado por el Artículo 3 del Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, en el marco de las presentes actuaciones a través de las cuales tramita el procedimiento para la Elaboración participativa de Normas, cuya apertura fue dispuesta por la Resolución RESOL-2021-676-APN-DNI#MOP de fecha 19 de mayo de 2021, cuyo Artículo 1º declaró la apertura del Procedimiento previsto en el Reglamento mencionado, , en relación a los Proyectos de Aprobación de los Cuadros Tarifarios a ser aplicados a los Contratos de Concesión de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X, del Corredor Vial N° 18 y de los Accesos Norte y Oeste a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, que como ANEXOS IF-2021-44413334-APN-RRICP#DNI, IF-2021-44414517-APN-RRICP#DNI e IF-2021-44415364-APN-RRICP#DNI forman parte integrante de dicha medida.

Asimismo por el Artículo 2º de dicha Resolución se instruyó a las GERENCIAS EJECUTIVAS DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA, y DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES de esta DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD a instrumentar el procedimiento previsto, y por el Artículo 3º se aprobó el “Formulario para la Presentación de Opiniones y Propuestas”, en los términos del Artículo 15 del Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas que como ANEXO IF-2021-44380320-APN-RRICP#DNI forma parte integrante de la citada Resolución.

Por el Artículo 4º se invitó a la ciudadanía a expresar sus opiniones y propuestas con relación a los proyectos de norma y por el artículo 5º se dejó establecido que todo interesado podrá a partir del día

siguiente al de la última publicación de la medida en el Boletín Oficial, durante un plazo de 15 días hábiles administrativos, acceder a los proyectos de aprobación de los cuadros tarifarios propuestos y al formulario, conforme el procedimiento que allí se describe.

Asimismo, en el artículo 6º se dejó establecido que los interesados podrían tomar vista del expediente y por el artículo 7º, se dispuso que las opiniones y propuestas se recibirían por parte de los interesados hasta 15 días hábiles administrativos contados desde la última publicación de la medida.

Por su parte, por el Artículo 8º se habilitó un Registro para la incorporación de las opiniones y de las propuestas que se efectúen, que funcionaría en la GERENCIA EJECUTIVA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA, y por el Artículo 9º se instruyó a dicha Gerencia a que habilite la página Web de esta DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD a los efectos del procedimiento llevado adelante.

Cabe destacar que el objeto de los proyectos de actos administrativos sometidos a participación ciudadana es la aprobación de los cuadros tarifarios a ser aplicados a los Contratos de Concesión de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X, del Corredor Vial N° 18 y de los Accesos Norte y Oeste de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

En este sentido, esta GERENCIA EJECUTIVA DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES, en función de las instrucciones impartidas por el Señor Administrador General, a través de sus áreas competentes, realizó los análisis correspondientes y efectuó una propuesta de los Cuadros tarifarios, que contemplan un incremento de hasta el 9,9 % para toda la Red Vial Nacional concesionada, considerando en cada caso lo pertinente al redondeo de tarifa, con el objeto de facilitar el cobro en casos excepcionales y otorgamiento del cambio a los usuarios.

Corresponde señalar que conforme surge de los informes agregados a las actuaciones, la variación tarifaria propuesta del Corredor Vial N° 18, el componente de la tarifa al público correspondiente al RECURSO DE AFECTACION ESPECIFICA (RAO) en los términos de la Resolución N° RESOL-2019-448-APN - DNV# MTR se mantuvo sin modificaciones.

Por su parte, se informó la última actualización tarifaria de las concesiones referidas aplicada al público fue entre enero y marzo de 2019, y que los porcentajes de incremento aplicados a los cuadros de tarifas propuestos, resultan inferiores a las variaciones del índice de precios (IPC) acumulados hasta febrero de 2021, computado desde marzo de 2019.

Asimismo, se destacó que los porcentajes de incremento aplicados a los cuadros tarifarios existentes, resultan inferiores a los porcentajes de aumento conforme los términos previstos por los Contratos de Concesión de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X, del Corredor Vial N° 18 y de los Accesos Norte y Oeste a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, concluyendo que: *“...el incremento de tarifas del orden del 9,9% conforme las pautas indicadas por la superioridad, resulta inferior al incremento que correspondería aplicar sobre las tarifas, conforme los términos previstos por los contratos de concesión mencionados precedentemente.”*

Por otro lado, esta GERENCIA EJECUTIVA DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES puso de resalto que, en el marco de la Ley N° 27.541 y los Decretos Nros 260/20 y 297/20 y sus modificatorios y

complementarios, esta Repartición suspendió el cobro de las tarifas de peaje entre el 20 de marzo de 2020 y el 18 de mayo de 2020, período en el cual se mantuvo el servicio de emergencia en la red vial concesionada, y los servicios principales, con el objetivo de garantizar el servicio público de tránsito y la seguridad de los usuarios, y que posteriormente, por Resolución N° RESOL-2020-321-APN-DNV#MOP se exceptuó del cobro de peaje al personal de salud y fuerzas de seguridad mientras duren las medidas dispuestas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Finalmente, y en el marco de lo expuesto, se advirtió que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

En consecuencia, a través de la mencionada RESOL – 2021-676-APN-DNV#MOP, la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD estableció que deviene necesario establecer un nuevo esquema tarifario, a fin de contar con la calidad en la prestación del servicio a los usuarios y la calidad de las prestaciones que realizan las Concesionarias.

Habiendo concluido el referido procedimiento, y en cumplimiento con lo establecido por la RESOL – 2021-676-APN-DNV#MOP y el Reglamento General para la Elaboración Participativa de Normas aprobado por el Artículo 3 del Decreto N° 1172/03, la GERENCIA EJECUTIVA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA, a través de la Subgerencia de Atención al Usuarios, se expidió mediante el IF-2021-55183953-APN-RRICP#DNV, en el cual detalló y describió el procedimiento llevado adelante, agregando las consultas, opiniones y aportes recolectados en el Procedimiento de Elaboración Participativa de Normas.

Específicamente, informó que: *“... se creó y publicó, para la ciudadanía en general, la sección web correspondiente en el Sitio Web institucional: <https://www.argentina.gob.ar/obraspublicas/vialidad-nacional/consulta-ciudadana> Ver ANEXO I. A la vez, se informó mediante un cartel de aviso en el home del sitio web, tal como surge del ANEXO II y se remitió una gacetilla de prensa a los medios de comunicación [1], la cual surge como ANEXO III. Vale mencionar que la disponibilidad de participación se generó a las 00hs del día jueves 20 de mayo, por lo cual la CONSULTA CIUDADANA contó con veintinueve (29) días de participación, dentro de los cuales se incluyen los quince (15) días hábiles establecidos por el Artículo 5° de referido acto administrativo.”*

Manifestó que la página web contó con aproximadamente trescientas (300) visitas, que se recepcionaron TREINTA Y DOS (32) formularios de consultas, que agregó, informando que – quitando los repetidos – quedaron VEINTICUATRO (24) opiniones recibidas por distintos usuarios y Concesionarias, y acompañó como ANEXO IV un cuadro completo con la totalidad de los datos con sus respectivos formularios y, en caso de corresponder, adjuntos. Asimismo, propuso una clasificación de las mismas para su análisis, detallando que: *“...de las 24 opiniones recepcionadas, doce (12) fueron por todos los cuadros tarifarios propuestos, cinco (5) por el del Corredor Vial N° 18, cinco (5) para las tarifas de los Accesos Norte y Oeste y dos (2) para los diez tramos de Corredores Viales SA. A la vez, en cuanto a lo expresado en referidas participaciones, once (11) señalaron alguna disconformidad por el valor de tarifa y/o franjas horarias vigentes y propuestas, siete (7) refirieron a aspectos vinculados a las tareas de mantenimiento que ejecutan las concesionarias y/o el*

*requerimiento de obras, tres (3) a cuestiones vinculadas a la optimización de cobro de los sistemas de percepción de cobro de peaje, y, en otros tres (3) casos solicitaron corrimiento de alguna Estación de Peaje.”*

Por otro lado, hizo saber que desde el 20 de mayo de 2021 al 18 de junio de 2021 las actuaciones administrativas por las que tramitó la consulta (EX-2021- 42141108- -APN-PYC#DNV) estuvieron en la Mesa General de Entradas, Salida y Archivo de Casa Central de esta Repartición, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6° de la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

De ello, y tal como surge de los registros, se otorgaron CUATRO (4) vistas, agregadas en los órdenes 27 a 47.

A modo de conclusión, la Subgerencia interviniente, sostuvo que: *“...el Espacio Participativo celebrado – en los términos expresados por el Artículo 3° del Decreto N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 – resultó beneficioso, en orden a conseguir una mayor eficacia en la acción de los órganos administrativos y en pos de lograr un máximo grado de acierto en la decisión. Todo ello, reiterando lo expresado por el Artículo 42° de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, donde se establece el derecho a los usuarios a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno; y, el deber de las autoridades de proveer a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia y al control de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios. Por lo último expuesto, esta Subgerencia tomó nota de las opiniones expresadas por la ciudadanía en general a fin de, en caso de corresponder, instar a las áreas técnicas pertinentes – o efectuar en el ámbito de nuestra competencia – las acciones necesarias que atiendan a las mismas. En sintonía con ello, se recuerda que – más allá de los espacios participativos como los que nos ocupa –, el usuario vial dispone de la posibilidad de canalizar continuamente sus quejas, sugerencias e inquietudes a través del Centro de Atención al Usuario de la Repartición, tomando así un rol papel protagónico al manifestar – a través de los distintos canales existentes – la experiencia surgida de los servicios brindados por las concesionarias a lo largo del corredor vial. Todo ello, resulta ser una herramienta de gestión que permite analizar el desenvolvimiento de las empresas concesionarias en cuanto al cumplimiento de los distintos aspectos estipulados contractualmente.”*

En dicho marco, por la PV-2021-55185470-APN-RRICP#DNV el GERENTE EJECUTIVO DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA remitió los actuados a esta GERENCIA EJECUTIVA DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES, a fin de continuar con el trámite correspondiente.

Por lo expuesto, en los términos del Artículo 19 de la normativa citada y en función de lo establecido en la RESOL-2021-676-APN-MOP, habiendo concluido el plazo para recibir las opiniones y propuestas efectuadas, se procede por el presente informe final de cierre, en el cual se efectuará un análisis pormenorizado en relación a aquellas presentaciones incorporadas al EXPEDIENTE ELECTRÓNICO N° EX-2021-42141108-APN-PYC#DNV.

## **I. CUADROS TARIFARIOS SOMETIDOS A PARTICIPACION CIUDADANA:**

### **CORREDORES VIALES NACIONALES TRAMOS I A X:**

Agregados en el IF-2021-44061451-APN-PYC#DNV, embebido al Proyecto de Norma de aumento tarifario de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X IF-2021-44413334-APN-RRICP#DNV, embebido en la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

### **CORREDOR VIAL Nº 18:**

Agregados en el IF-2021-44061682-APN-PYC#DNV, embebido al Proyecto de Norma de aumento tarifario del Corredor Vial 18 IF-2021-44414517-APN-RRICP#DNV, embebido en la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

### **ACCESO NORTE Y ACCESO OESTE:**

Agregados en el IF-2021-44061138-APN-PYC#DNV, embebido al Proyecto de Norma de aumento tarifario de los Accesos Norte y Oeste a la Ciudad de Buenos Aires IF-2021-44415364-APN-RRICP#DNV, embebido en la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

## **II. PROCEDIMIENTO DE CIERRE.**

### **a) PUBLICIDAD Y DIFUSIÓN:**

Conforme fuera expuesto en los párrafos precedentes, en virtud de la normativa que rige el procedimiento y de lo establecido por la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP, las GERENCIAS EJECUTIVAS DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA y de PLANEAMIENTO Y CONCESIONES de esta Repartición, dispusieron las medidas pertinentes a fin de implementar el desarrollo del procedimiento de conformidad con lo establecido en el Anexo V del Decreto Nº 1.172/03.

En relación al procedimiento cabe señalar que luego de dictada la Resolución RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP de fecha 19 de mayo de 2021, se publicó en el Boletín Oficial de la República Argentina los días 20 y 21 de mayo de 2021 tanto la resolución como sus Anexos con los proyectos de norma sometidos a consulta, tal como se desprende del IF-2021-44703709-APN-ALTA#DNV del orden 21, y como obra en las constancias agregadas en los IF-2021-56155422-APN-PYC#DNV e IF-2021-56156584-APN-PYC#DNV, en los órdenes 53 y 54.

A su vez, en los órdenes 20 lucen las notificaciones a las Empresas Concesionarias, en virtud de lo establecido en el Artículo 11 de la RESOL-2021-676-APN - DNV#MOP.

Asimismo, y tal como fuera expuesto en el mencionado IF-2021-55183953-APN-RRICP#DNV y en los

párrafos precedentes, se cumplió con lo establecido en los artículos 5º, 6º 7º, 8º y 9º, toda vez que desde el desde el día 20 de mayo de 2021 se dió difusión en la página Web de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD y se habilitó la consulta, a fin de que los interesados pudieran expresar sus opiniones, habilitándose un registro para la incorporación de las opiniones y propuestas que se efectúen, el que funcionó en la GERENCIA EJECUTIVA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA, y en el que se volcaron los datos de los formularios recibidos.

#### **b) PARTICIPACION CIUDADANA:**

Los formularios enviados por los interesados fueron analizados por las áreas correspondientes de esta GERENCIA EJECUTIVA DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES.

Cabe destacar que el procedimiento se ha desarrollado de acuerdo a los plazos establecidos en la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP, período en el cual los ciudadanos han podido expresar sus opiniones, comentarios, consultas y han formulado sugerencias referidas a los Proyectos de norma en trámite.

Asimismo, tal como fuera expuesto por la Subgerencia de Atención al Usuarios de la GERENCIA EJECUTIVA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICA, se otorgaron las vistas solicitadas.

El desarrollo del procedimiento consultivo se ha llevado a cabo con total normalidad, permitiendo la intervención de los distintos sectores involucrados.

Reiterando lo expuesto precedentemente, conforme surge del “Registro para la incorporación de las opiniones y de las propuestas” se deja asentado que se han recibido un total de TRESCIENTAS (300) visitas en la página WEB, se recibieron 32 formularios de consultas, de los cuales – quitando los repetidos – quedaron 24 opiniones recibidas por distintos usuarios y Concesionarias, las que han sido incorporadas al Expediente de la referencia.

### **III. ANALISIS Y RESPUESTAS DE LAS CONSULTAS RECIBIDAS.**

Habiendo sido objeto de estudio y análisis por parte de las aéreas pertinentes, se detallan a continuación las presentaciones recibidas y se brinda respuesta a cada una de ellas, en el marco del objeto del presente procedimiento.

Corresponde destacar que se analizarán principalmente aquellas cuestiones relacionadas con el objeto del procedimiento de participación ciudadana, es decir, la aprobación de los cuadros tarifarios a ser aplicados a los Contratos de Concesión de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X, Corredor Vial N° 18, y los Accesos Norte y Oeste.

## **PRESENTACIONES RECIBIDAS AGREGADAS EN LOS ACTUADOS. TRATAMIENTO:**

### **#1**

Participa por: Actualización tarifaria para los tramos del I al X de Corredores Viales S.A.

Propuesta y/o consulta: *“Volver al sistema de levantar barreras en caso de congestión del corredor o superar la cantidad de autos en la fila previa al peaje así como asignación de más cabinas exclusivas de telepeaje ya que muchas veces están habilitadas las mixtas con un solo telepeaje en zona de pesados que hace que se deba esperar en muchos casos como si fuera cabina manual. Para el servicio actual y las demoras no considero que se deba aumentar si no se mejora el servicio.”* Adjuntó Anexo.

Consideraciones: En el caso de los Contratos de los tramos I a X a cargo de Corredores Viales S.A., las estaciones de peaje pueden operar con:

- Vías Manuales: en éstas el usuario pagará en efectivo el importe correspondiente a su categoría.
- Vías con cobro mediante identificación automática de vehículos (IAV): este sistema de percepción permite el control del paso de los vehículos y de facturación del peaje sin que éstos se detengan en la barrera o transpongan una estación de peaje.
- Vías Manuales-IAV: vías que pueden operar en forma manual y/o mediante identificación automática de vehículos, indistintamente.

Por lo tanto, está habilitada la posibilidad de Vías Manuales-IAV.

En relación al tiempo de espera en estación de Peaje, no existe en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18. Sin perjuicio de ello, y de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento.

### **#4**

Participa por: Actualización tarifaria para los Accesos Norte y Oeste.

Propuesta y/o consulta: *“Es posible acceder al expediente administrativo que corresponde a este proceso?”* Adjuntó Anexo.

Consideraciones: La RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP estableció el procedimiento para la toma de vista de las actuaciones, y conforme surge de lo informado por la GERENCIA EJECUTIVA DE RELACIONES INSTITUCIONALES, COMUNICACIONES Y POLITICAS mediante su informe del orden 49, y de las constancias agregadas en los actuados en los órdenes 30 a 32, el usuario tomó vista.

## #7

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“En el caso del corredor de acc oeste, buen ayre y panamericana. Una persona que viaja desde morón a San isidro paga por peajes, lo cual es una ridícoles en un tramo menor a 4okm. Podrían aplicar algún beneficio o descuento para usuarios que tomen x cantidad de peajes en tan pocos km. Mismo quien toma acceso oeste y va camino a rodriguez. En gral el 30% o más es desmesurado con nuestro contexto económico de no crecimiento. Debería ser muy por debajo en obras que están ya amortizados.”*

Consideraciones: En los Contratos de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en los CORREDORES VIALES NACIONALES, Corredor 18 o ACCESOS concesionados.

La ubicación de las estaciones en las calzadas principales y en las ramas han sido definidas en los CONTRATOS DE CONCESIÓN.

Asimismo, los aumentos propiciados encuentran sustento en que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

Sin embargo, vale mencionar que los cuadros tarifarios propuestos para los Accesos Norte y Oeste a la Ciudad de Buenos Aires prevén un aumento del 9,59% y 9,43%; respectivamente. A la vez, se mantienen los descuentos para usuarios con TelePASE.

Los Contratos de los Accesos definen las tarifas por categorías de vehículos, y no contemplan el concepto de promociones y/o descuentos por cantidad de estaciones de peajes que se atraviesan en cada viaje, ni por pasadas mensuales, más allá de lo especificado en el ANEXO VIII de los Acuerdos Integrales de Renegociación Contractual (AIRS) aprobados por los Decretos Nros. 607/018 y 608/18 para ambos ACCESOS.

Los Concesionarios están facultados para efectuar rebajas en los valores tarifarios, de acuerdo a criterios técnico-económicos que considere oportuno aplicar (inducción de tránsito nocturno o en días de baja demanda, etc).

## #8

Participa por: Actualización tarifaria para el Corredor Vial N° 18

Propuesta y/o consulta: *“Luego de 2 años sin aumentos en las tarifas de peaje, es necesaria una*



*actualización, para que se pueda invertir en el mantenimiento de la carpeta asfáltica, y no solo eso, sino también el empleo de más trabajadores para realizar dicho mantenimiento. Es fundamental el mantenimiento de la Ruta del Mercosur, brindando también seguridad para transitar. Totalmente de acuerdo con el aumento.”*

Consideraciones: No hay consideraciones que realizar al respecto. Sin perjuicio de ello, se informa que la Concesionaria del Corredor N° 18 se encuentra en un proceso análisis contractual con el Estado Nacional.

## **#12**

Participa por: Actualización tarifaria para el Corredor Vial N° 18

Propuesta y/o consulta: *“Deberían trasladar el peaje, sobre ruta 14 después de pasar concordia, ya que por razones obvias ir de San Salvador hacía concordia habitualmente es costoso.”*

Consideraciones: La ubicación de las estaciones en las calzadas principales y en las ramas han sido definidas en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

La modalidad de cobro de Peaje del Corredor 18, está concebido sobre un “Sistema de Peaje Abierto”, es decir que la tarifa que se cobra al público en cualquiera de sus modalidades, es independiente de los kilómetros recorridos por los usuarios.

No obstante lo expuesto, la Concesionaria ha comunicado a todos los usuarios que deben trasponer el peaje Yerúa, dentro del perímetro de las localidades de San Salvador y Pedernal, que se encuentra disponible un pase zonal que rebaja la tarifa a los vehículos que transitan frecuentemente esa zona. La misma franquicia se otorga para aquellos vehículos radicados en Concordia y que acrediten trasladarse exclusivamente por la RNN°18.

## **#13**

Participa por: Actualización tarifaria para el Corredor Vial N° 18

Propuesta y/o consulta: *“De ninguna manera hasta q no mejoren y mucho la traza Vial.”*

Consideraciones: Conforme surge de los fundamentos de la RESOL-2021-676-APN-PYC#DNV, y como fuera expuesto en los informes técnicos agregados en los actuados, los aumentos propiciados son necesarios en virtud de que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

Por su parte, en función de la estimación del tránsito anual que circula por cada uno de los tramos de

ruta que conforman el Corredor Vial 18 y un proporcional de la tarifa percibida de los usuarios que les toca atravesar en su recorrido alguna de las 5 estaciones de peajes dentro de sus 667,60 Km de ruta a cargo, se confecciona un Plan de Inversiones que se destina a obras, más allá de las tareas de administración, mantenimiento y operación que realiza la Concesionaria con los aludidos recursos disponibles.

#### **#14**

Participa por: Actualización tarifaria para el Corredor Vial N° 18

Propuesta y/o consulta: *“No solo NO debería aumentar, sino que por el lamentable estado, NO deberían cobrar. Además, deberían cambiar la estación de peaje de Yerúa, pasando la conexión con la ruta 18. Los que viajamos de Concordia hacía o desde Paraná, pagamos \$ 80 para hacer 10 kilómetros.”*

Consideraciones: Conforme surge de los fundamentos de la RESOL-2021-676-APN-PYC#DNV, y como fuera expuesto en los informes técnicos agregados en los actuados, los aumentos propiciados son necesarios en virtud de que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

Asimismo, en el Contrato de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar.

No obstante lo expuesto, la Concesionaria ha comunicado a todos los usuarios que deben trasponer el peaje Yerúa, dentro del perímetro de las localidades de San Salvador y Pedernal, que se encuentra disponible un pase zonal que rebaja la tarifa a los vehículos que transitan frecuentemente esa zona. La misma franquicia se otorga para aquellos vehículos radicados en Concordia y que acrediten trasladarse exclusivamente por la RNN°18.

La ubicación de las estaciones en las calzadas principales y en las ramas han sido definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN.

#### **#15**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“Los peajes de raíz anticonstitucional, han sido perjudiciales a los usuarios viales. En pandemia no debieran cobrar. Inaudito que cobren hora pico, que cobren en ambos*

*sentidos, que cobren sábado domingo y feriado, que no permitan el paso ante una congestión, que te cobren cuando te desvían por colectoras ante obras u accidentes. Por eso, que levanten las barreras en rutas nacionales y accesos a la capital se estudie todos los contratos y anomalías como el acceso oeste que tiene dos peajes.”*

Consideraciones: De acuerdo a lo establecido en los cuadros tarifarios de los ACCESOS a la Ciudad de BUENOS AIRES se considera hora pico: lunes a viernes (ambos sentidos) de 6hs a 7hs; 9hs a 10hs; 16hs a 17hs y 19hs a 20hs. Fin de semana y días feriados 17hs a 21hs (ingreso a CABA) y 11hs a 15hs (egreso de CABA), mientras que en los Contratos de los CORREDORES VIALES NACIONALES y CORREDOR VIAL N° 18 no cuenta con tarifa por hora pico.

Por su parte, los usuarios del Acceso Norte y Acceso Oeste, tienen la posibilidad de optar por tarifas de peaje diferenciadas de acuerdo a la modalidad de pago de la misma. En efecto, los usuarios que opten por la modalidad AUTOMÁTICA abonarán un importe menor que en el sistema manual.

La implementación de tarifas segmentadas tiene su fundamento en generar incentivos de acuerdo a la franja horaria en que cada categoría de vehículos transponga las distintas Estaciones de Peaje, como así también, en función de los medios de pago utilizados.

De esta forma, se generan tarifas menores en los usuarios que utilizan formas de pago automática, o bien, cuando transitan en horarios de baja demanda. Todas estas medidas tienen el objeto de lograr una mayor fluidez de tránsito y una reducción de los tiempos de viaje.

En relación al tiempo de espera en estación de Peaje, no existe en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18. Sin perjuicio de ello, y de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento.

Cabe destacar que, los desvíos hacia colectoras o caminos alternativos en caso de resultar necesarios, tienen como finalidad garantizar la circulación y la transitabilidad en condiciones de seguridad, y evitar mayores demoras en el tiempo de viaje, minimizando las molestias a los usuarios.

## **#16**

Participa por: Todas las anteriores

Propuesta y/o consulta: *“Peajes zona oeste mal ubicados por la distancia a capital.”*

Consideraciones: Reiterando lo expresado en párrafos precedentes, la ubicación de las estaciones en calzadas principales y en ramas ha sido definida en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

## **#17**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“Por no tener colectoras en ruta nacional 5. Por que nos cobran dos veces en el acceso oeste, porque aun hay hora pico, porque te cobran hora pico sado, domingo y feriado en ambos sentidos, porque no abren las barreras cuando hay congestión, porque te cobran cuando te desvían por obra u accidente vial.”*

Consideraciones: La ubicación de las estaciones en calzadas principales y en ramas ha sido definida en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

En cuanto a la existencia de colectoras gratuitas, en líneas generales, la jurisprudencia al respecto indica que no es obligación la existencia de las mismas en cada tramo de la Red Vial Nacional concesionada. A la vez, en caso de existir, no aplica en dichas trazas la exigencia de garantizar el mismo tiempo de recorrida ni similar estado de transitabilidad.

En los Contratos de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en los CORREDORES VIALES NACIONALES, Corredor 18 o ACCESOS concesionados.

De acuerdo a lo establecido en los cuadros tarifarios de los ACCESOS a la Ciudad de BUENOS AIRES se considera hora pico: lunes a viernes (ambos sentidos) de 6hs a 7hs; 9hs a 10hs; 16hs a 17hs y 19hs a 20hs. Fin de semana y días feriados 17hs a 21hs (ingreso a CABA) y 11hs a 15hs (egreso de CABA), mientras que en los Contratos de los CORREDORES VIALES NACIONALES y CORREDOR VIAL N° 18 no cuenta con tarifa por hora pico.

Por su parte, los usuarios del Acceso Norte y Acceso Oeste, tienen la posibilidad de optar por tarifas de peaje diferenciadas de acuerdo a la modalidad de pago de la misma. En efecto, los usuarios que opten por la modalidad AUTOMÁTICA abonarán un importe menor que en el sistema manual.

La implementación de tarifas segmentadas tiene su fundamento en generar incentivos de acuerdo a la franja horaria en que cada categoría de vehículos transponga las distintas Estaciones de Peaje, como así también, en función de los medios de pago utilizados.

De esta forma, se generan tarifarias menores en los usuarios que utilizan formas de pago automática, o bien, cuando transitan en horarios de baja demanda. Todas estas medidas tienen el objeto de lograr una mayor fluidez de tránsito y una reducción de los tiempos de viaje.

En relación al tiempo de espera en estación de Peaje, no existen en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18. Sin perjuicio de ello, y de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento.

Cabe destacar que, los desvíos hacia colectoras o caminos alternativos en caso de resultar necesarios, tienen como finalidad garantizar la circulación y la transitabilidad en condiciones de seguridad, y evitar mayores demoras en el tiempo de viaje, minimizando las molestias a los usuarios.

## #18

Participa por: Actualización tarifaria para los Accesos Norte y Oeste.

Propuesta y/o consulta: *“Saquen los peajes.”*

Consideraciones: Las concesiones fueron otorgadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL bajo el régimen de la ley N° 17.520 y en cada contrato de concesión se definió la ubicación de las estaciones en calzada principal y en ramas en función al anteproyecto ejecutivo.

Se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonan la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar.

## #19

Participa por: Actualización tarifaria para los Accesos Norte y Oeste.

Propuesta y/o consulta: *“Para hacer 100 km pagamos 4 peajes Au 25 de mayo, acceso oeste 2 y RN5 1 En RN5 no hay colectoras, Horas pico incluido fin de*

*semana y feriados. No abren barrera cuando se juntan autos. Etc...C”.*

Consideraciones: La ubicación de las estaciones en calzadas principales y ramas ha sido definida en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

En los Contratos de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en los CORREDORES VIALES NACIONALES, Corredor 18 o ACCESOS concesionados.

En cuanto a la existencia de colectoras gratuitas, en líneas generales, la jurisprudencia al respecto indica que no es obligación la existencia de las mismas en cada tramo de la Red Vial Nacional concesionada. A la vez, en caso de existir, no aplica en dichas trazas la exigencia de garantizar el mismo tiempo de recorrida ni similar estado de Transitabilidad.

De acuerdo a lo establecido en los cuadros tarifarios de los ACCESO a la Ciudad de BUENOS AIRES se considera hora pico: lunes a viernes (ambos sentidos) de 6hs a 7hs; 9hs a 10hs; 16hs a 17hs y 19hs a 20hs. Fin de semana y días feriados 17hs a 21hs (ingreso a CABA) y 11hs a 15hs (egreso de CABA). Mientras que en los Contratos de los CORREDORES VIALES NACIONALES y CORREDOR VIAL N° 18 no cuenta con tarifa por hora pico.

Por su parte, los usuarios del Acceso Norte y Acceso Oeste, tienen la posibilidad de optar por tarifas de peaje diferenciadas de acuerdo a la modalidad de pago de la misma. En efecto, los usuarios que

opten por la modalidad AUTOMÁTICA abonarán un importe menor que en el sistema manual.

La implementación de tarifas segmentadas tiene su fundamento en generar incentivos de acuerdo a la franja horaria en que cada categoría de vehículos transponga las distintas Estaciones de Peaje, como así también, en función de los medios de pago utilizados.

De esta forma, se generan tarifarias menores en los usuarios que utilizan formas de pago automática, o bien, cuando transitan en horarios de baja demanda. Todas estas medidas tienen el objeto de lograr una mayor fluidez de tránsito y una reducción de los tiempos de viaje.

En relación al tiempo de espera en estación de Peaje, no existe en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18. Sin perjuicio de ello, y de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento.

## **#20**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“Habiliten las colectoras en el peaje de Mercedes olivera. Tienen que hacer un puente de cada lado de la ruta.”*

Consideraciones: Conforme fuera expuesto en párrafos precedentes, en relación a la existencia de colectoras gratuitas, en líneas generales, la jurisprudencia al respecto indica que no es obligación la existencia de las mismas en cada tramo de la Red Vial Nacional concesionada. A la vez, en caso de existir, no aplica en dichas trazas la exigencia de garantizar el mismo tiempo de recorrida ni similar estado de Transitabilidad.

En los Contratos de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en los CORREDORES VIALES NACIONALES, Corredor 18 o ACCESOS concesionados.

## **#22**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“Porqué aumentan tanto los peajes ? La distancia entre cabinas no tené q ser de 100 km ??”.*

Consideraciones: Tal como fuera expuesto en párrafos precedentes, los aumentos propiciados encuentran sustento en la variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con

ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

La ubicación de las estaciones en calzadas principales y en ramas ha sido definida en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

## #23

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: “1) Aumento de los peajes y no tener colectoras en ruta 5 (desde peaje Olivera a Mercedes) 2) Por que nos cobran dos veces peaje en el acceso oeste 3) porque aun hay hora pico 4) por que te cobran hora picos sábado ,domingo y feriados en ambos sentidos 5) por que no abren las barreras cuando hay congestión 6) por que te cobran cuando te desvían por obra u accidente vial.”

Consideraciones: En cuanto a la existencia de colectoras gratuitas, en líneas generales, la jurisprudencia al respecto indica que no es obligación la existencia de las mismas en cada tramo de la Red Vial Nacional concesionada. A la vez, en caso de existir, no aplica en dichas trazas la exigencia de garantizar el mismo tiempo de recorrida ni similar estado de Transitabilidad.

En los Contratos de Concesión se aplica un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una estación de peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en los CORREDORES VIALES NACIONALES, Corredor 18 o ACCESOS concesionados.

La ubicación de las estaciones en calzadas principales y en ramas ha sido definida en función al anteproyecto ejecutivo que forma parte del CONTRATO DE CONCESIÓN.

De acuerdo a lo establecido en los cuadros tarifarios de los ACCESO a la Ciudad de BUENOS AIRES se considera hora pico: lunes a viernes (ambos sentidos) de 6hs a 7hs; 9hs a 10hs; 16hs a 17hs y 19hs a 20hs. Fin de semana y días feriados 17hs a 21hs (ingreso a CABA) y 11hs a 15hs (egreso de CABA). Mientras que en los Contratos de los CORREDORES VIALES NACIONALES y CORREDOR VIAL N° 18 no cuenta con tarifa por hora pico.

Por su parte, los usuarios del Acceso Norte y Acceso Oeste, tienen la posibilidad de optar por tarifas de peaje diferenciadas de acuerdo a la modalidad de pago de la misma. En efecto, los usuarios que opten por la modalidad AUTOMÁTICA abonarán un importe menor que en el sistema manual.

La implementación de tarifas segmentadas tiene su fundamento en generar incentivos de acuerdo a la franja horaria en que cada categoría de vehículos transponga las distintas Estaciones de Peaje, como así también, en función de los medios de pago utilizados.

De esta forma, se generan tarifas menores en los usuarios que utilizan formas de pago automática, o bien, cuando transitan en horarios de baja demanda. Todas estas medidas tienen el objeto de lograr una mayor fluidez de tránsito y una reducción de los tiempos de viaje.

Los Contratos de los Accesos definen las tarifas por categorías de vehículos, y no contemplan el concepto de promociones y/o descuentos por cantidad de estaciones de peajes que se atraviesan en cada viaje, ni por pasadas mensuales, más allá de lo especificado en el ANEXO VIII del AIR para ambos ACCESOS.

Los Concesionarios están facultado para efectuar rebajas en los valores tarifarios, de acuerdo a criterios técnico-económicos que considere oportuno aplicar (inducción de tránsito nocturno o en días de baja demanda, etc).

En relación al tiempo de espera en estación de Peaje, no existe en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18. Sin perjuicio de ello, y de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento.

Cabe destacar que, los desvíos hacia colectoras o caminos alternativos en caso de resultar necesarios, tienen como finalidad garantizar la circulación, transitabilidad en condiciones de seguridad, minimizando las molestias a los usuarios, y mayores demoras en el tiempo de viaje.

## **#24**

Participa por: Actualización tarifaria para los tramos del I al X de Corredores Viales S.A.

Propuesta y/o consulta: *“Son abusivos los valores y los tramos q debemos pagar”.*

Consideraciones: Tal como fuera expuesto en párrafos precedentes, y conforme surge de los fundamentos que motivaron la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP, y los informes técnicos elaborados, los aumentos propiciados encuentran sustento en la variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

## **#25**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“Considero que ya es bastante alto el valor de los peajes como para aumentar la tarifa.”*

Consideraciones: Conforme surge de los fundamentos de la RESOL-2021-676-APN-PYC#DNV, y como fuera expuesto en los informes técnicos agregados en los actuados, los aumentos propiciados son necesarios en virtud de que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de



no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

## #26

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: “*Trabajo por la Ley 22431 (discapacidad)*”. Adjuntó Curriculum Vitae como Anexo.

Consideraciones: No corresponde a la consulta ciudadana.

## #27

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: “*No aumentar y quitar la concesión.*”

Consideraciones: Las concesiones fueron otorgadas bajo el régimen de la ley N° 17.520 por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, y en cada contrato de concesión se definió la ubicación de las estaciones en calzada principal y en ramas en función al anteproyecto ejecutivo.

Respecto del aumento propiciado, el mismo encuentra fundamento en que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

## **#28 y #28 ANEXO. PRESENTACION DEL COMITÉ NACIONAL DE DEFENSA DEL USUARIO VIAL (CONADUV).**

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: Se transcriben las propuestas más relevantes, y se efectuarán las consideraciones con relación a aquellas que tengan relación con los cuadros tarifarios sometidos al procedimiento de participación ciudadana en los términos de RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

*“ ...expresar el rechazo al incremento de las tarifas de peaje propuesto para la Red Vial Nacional Concesionada, por ser claramente inapropiado considerando la actual situación de crisis económica y social del País, abusivo, ilegal y carente de todo fundamento técnico - económico desde el punto de vista de la ingeniería económica de transporte. Es evidente que con esta nueva actualización de los cuadros tarifarios, se sigue beneficiando los intereses particulares de los concesionarios...”*

*“Lamentamos que se convoque a una simple “Consulta Pública”, de carácter no vinculante ... dejando imposibilitado el debate y cambio de opiniones entre las respectivas áreas de gobierno y los usuarios viales directos o indirectos.”*

*“...Es llamativo que se esté convocando a una simple e infundada “Consulta Ciudadana” para modificar tarifas de peaje y ni siquiera existe un Marco Regulatorio – Ente Regulador ni tampoco convocatoria a Audiencia Pública.”*

*“De ninguna manera como usuarios viales nos oponemos al mantenimiento y las obras que se desarrollen para mejorar la red caminera y su buena transitabilidad. El tema es que se ha adoptado un método de financiamiento totalmente inadecuado...”*

*“...Otro concepto muy importante a tener en cuenta es que el peaje no es un pago a cuenta, ni un crédito ni un subsidio a los concesionarios, es el pago de una contraprestación real ofrecida.”*

*“Un punto que debería ser contemplado, es disolver la Empresa Corredores Viales S. A., claramente burocrática e innecesaria, y que no cuenta con la estructura necesaria para llevar a cabo obras importantes y de envergadura, más aun existiendo la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) que debería ser rejerarquizada para volver a ser el Organismo rector de toda la política vial. La situación de la Empresa Corredores Viales S. A., de las concesiones en Rutas Nacionales como también el caso del Corredor Vial Nº 18, fue denunciada en el Ministerio Público de la Nación – Procuración de Investigaciones Administrativas.”*

*“ Rutas Nacionales (Corredores Viales S. A.) - Corredor Vial Nº 18 y Puente Rosario – Victoria (Caminos del Río Uruguay S. A.) – “SISTEMA ABIERTO” En este caso en particular, no se puede hablar de “peaje”. Se ha implementado un impuesto al tránsito, claramente inconstitucional, ilegal, inviable económica y técnicamente, e injusto. El “falso peaje” que rige desde los años 90, es abusivo e ilegal, inconstitucional, antieconómico e inviable, e injusto.”*

*“En el caso concreto de los Accesos a la Capital Federal, hay que recordar que el margen de la cantidad de incrementos de tarifas que se han dado desde el inicio de las respectivas concesiones, en el año 2008, luego de una audiencia Pública (no vinculante), se autorizó un brutal aumento de más del 100% con la finalidad de llevar a cabo las obras de remodelación y ampliación de la Avenida General Paz, sin embargo, dichas obras no se iniciaron. Luego se sucedieron otros aumentos con la misma finalidad, y tampoco se comenzaron los trabajos.”*

*“ Es así que el año 2012 se crea el Recurso de Afectación Especifica (RAE), de dudosa legalidad y constitucionalidad, a través del cual, y vía otro aumento de tarifas, los usuarios viales pagantes nos hicimos cargo de las obras de remodelación y ampliación de la Avenida General Paz. Cabe señalar que se estuvo pagando a cuenta de obras futuras, cuando el peaje no es un pago a cuenta, ni un crédito, ni un subsidio al concesionario, DEBE SER EL PAGO DE UNA CONTRAPRESTACIÓN REAL OFRECIDA. Primero las obras, y luego su recupero.”*

*“Al margen de los constantes aumentos que se han autorizado, hubo incrementos encubiertos por nuevas franjas horarias, incluyendo la hora “congestión” más cara que la “pico”, cobro injustificado de hora pico en ambos sentidos, fines de semana y feriados, y no quiebre de barreras ante la congestión*

de tránsito.”

*“Más allá del aumento tarifario propuesto, hay que considerar la situación judicial por las renegociaciones contractuales de Ausol y GCO que fueron aprobadas en el año 2018 por la administración del Ex Presidente Mauricio Macri y que tuvieron como puntos salientes la extensión de las concesiones hasta el 2030 y una compensación estatal de casi 750 millones de dólares.”*

*“Sería muy interesante se contemple un reclamo que venimos solicitando hace mucho años, y que se relaciona con la desigualdad tarifaria entre los distintos Accesos a la Capital Federal en relación al kilometraje real recorrido. Lo más significativo ocurre con el Acceso Oeste, ya que ante longitudes prácticamente similares, se paga el doble que en los otros. Esto se da desde el inicio de la concesión del Acceso Oeste, que en principio se cobraría para el total del corredor una sola vez como en el Acceso Norte, y sin embargo se estableció el pago dos veces.”*

*“Es decir, que en el Acceso Norte (mayor longitud) se abona para recorrer todo el Acceso una sola vez, mientras que en el Acceso Oeste, se abona dos veces. Sería de suma importancia que se estudie poder finalizar con esta desigualdad entre los distintos Accesos, y se cobre por el kilometraje real recorrido y con igual monto para cada uno de ellos.”*

*“Respecto a dos argumentos que se utilizan para la aplicación del nuevo cuadro tarifario, la excusa permanente es restablecer la ecuación económica – financiera del concesionario, y otra, desalentar el uso del automóvil... si bien es atendible nunca se considera el “bolsillo” del usuario (...). Acerca de desalentar el uso del automóvil, esto se logra si realmente se cuenta con un transporte público de excelencia, de modo tal que se opte por el mismo y no por usar el auto. En definitiva con tanto aumento de tarifas de peaje, los accesos a la Capital federal sólo podrán ser utilizados por usuarios de alto poder adquisitivo, lo cual generará una clara desigualdad, algo así como está ocurriendo con las distintas franjas horarias”.*

#### Consideraciones:

##### Sobre la convocatoria a Consulta Pública. Rechazo al aumento:

En primer lugar, corresponde señalar que en los diferentes contratos de concesión, no se establece la obligatoriedad de realizar Audiencias Públicas a los fines de aprobar nuevos cuadros tarifarios.

Ahora bien, en los Contratos de CORREDORES VIALES S.A., Cláusula 8.2 se establece que las variaciones tarifarias seguirán uno de los mecanismos que asegure la suficiente participación ciudadana.

Por su parte, en relación a los Contratos de los Accesos Norte y Oeste, y sólo en la oportunidad prevista en el Artículo 4.6, se establece que la Autoridad de Aplicación debe llevar adelante un procedimiento previo que contemple la participación ciudadana.

No obstante ello, la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, en pos de otorgarle participación a los usuarios y a todas las partes en la prestación del servicio, y con la finalidad de brindar transparencia, hizo uso de una de las herramientas establecidas en el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, en el caso la Elaboración Participativa de Normas.

Con este procedimiento se busca acercar al ciudadano, a fin de tomar en cuenta sus necesidades, facilitando de esta manera el acceso a la información y la participación en la elaboración de normas, otorgándose una amplia difusión y publicidad a fin de invitar a que participe la ciudadanía en general, transparentando los procedimientos.

Ello, en razón del Artículo 42° de la CONSTITUCIÓN NACIONAL que establece el derecho a los usuarios a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos a una información adecuada y veraz, a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno; y, el deber de las autoridades de proveer a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la

defensa de la competencia y al control de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

A su vez, es de destacar que es obligación del Gobierno Nacional velar por la defensa de los intereses de los usuarios del servicio de la red vial, así como generar las condiciones necesarias para garantizar el efectivo goce de sus derechos.

La implementación de un procedimiento previo al dictado de actos de alcance general que contemple la participación ciudadana es altamente beneficiosa, en orden a conseguir una mayor eficacia en la acción de los órganos administrativos y en pos de lograr un máximo grado de acierto en la decisión.

La CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION (Fallos C.S.J.N 339:1077) fijó los criterios rectores con relación a la razonabilidad de la política tarifaria a adoptarse respecto a servicios públicos esenciales, estableciendo que el estado debe tener una especial prudencia y rigor a la hora de la determinación de las tarifas y transparencia a fin de asegurar su certeza, previsibilidad, gradualidad y razonabilidad, evitando que tales decisiones impongan restricciones arbitrarias o desproporcionadas a los derechos de los usuarios y de resguardar la seguridad jurídica de los usuarios, y que conforme el derecho de los usuarios previsto en el Artículo 42 de la Constitución Nacional deja en manos del legislador la previsión del mecanismo que mejor asegure aquella participación ciudadana en la elaboración de ciertas disposiciones de alcance general a cargo de la administración cuando al fijar tarifas, puedan proyectar los efectos sobre los derechos e intereses de los usuarios.

El procedimiento utilizado resulta una herramienta de utilidad, toda vez que permite y promueve una efectiva participación de los distintos actores relacionados con la prestación del servicio.

Por su parte, y a mayor abundamiento, con relación al planteo efectuado sobre el carácter no vinculante de la "Consulta Ciudadana", si bien ese punto no es objeto de la misma, es oportuno mencionar que la Dirección Nacional de Vialidad ha implementado en los últimos dos años distintos mecanismos de participación ciudadana que otorgan mayor protagonismo a usuarios viales y ciudadanos, tanto en el diseño como en el monitoreo y control de las políticas públicas viales; tales como formularios online, consultas públicas, espacios abiertos de intercambio información, audiencias públicas virtuales, entre otros.

Por otra parte, con relación al planteo efectuado sobre las características que revisten los peajes, en opinión del ciudadano que realiza la consulta (abusivos, ilegales, inconstitucionales, antieconómicos, inviables e injustos); es importante destacar que la última actualización tarifaria se realizó entre enero

y marzo del año 2019.

En diciembre del año 2019, el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN sancionó la Ley N° 27.541, denominada Ley de Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública, por cuyo artículo 1° se declaró hasta el día 31 de diciembre de 2020 “la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, energética, sanitaria y social”, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL la implementación de las medidas conducentes para sanear la emergencia declarada; con arreglo a lo establecido en el artículo 76 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y de conformidad con las bases fijadas en el artículo 2° de la referida ley.

Entre las bases para la delegación de facultades efectuada en el marco de la emergencia pública declarada, el artículo 2° de la Ley N° 27.541 establece que se deberán: *“a. Crear condiciones para asegurar la sostenibilidad de la deuda pública, la que deberá ser compatible con la recuperación de la economía productiva y con la mejora de los indicadores sociales básicos”* y *“g. Impulsar la recuperación de los salarios atendiendo a los sectores más vulnerados(...)”*.

Con el fin acompañar las medidas que se desarrollaron en el marco de la referida emergencia y, de acuerdo con las bases establecidas por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, desde esa fecha, suspendió el incremento de los importes del CUADRO DE VALORES POR TRÁNSITO que se encontraban previstos contractualmente.

Por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297 del 19 de marzo de 2020, el PODER EJECUTIVO NACIONAL, a fin de proteger la salud pública, estableció para todas las personas que habitan en el país o se encuentren en él en forma temporaria, la medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, a partir del 20 de marzo de 2020, y hasta el 31 de marzo del mismo año inclusive, pudiéndose prorrogar por el tiempo que se considere necesario en atención a la situación epidemiológica, en el marco de la declaración de pandemia emitida por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS).

A fin de acompañar las medidas dispuestas por el Gobierno Nacional en el marco de la emergencia sanitaria declarada, de adoptar las medidas necesarias tendientes a resguardar la salud pública, arbitrar los medios necesarios para cooperaren la implementación de cualquier mecanismo o política, y coadyuvar a mitigar los efectos resultantes de la propagación de la enfermedad a nivel mundial pone en riesgo a la población, y su impacto sanitario; resultó necesario suspender el cobro de las tarifas de peaje entre el 20 de marzo de 2020 (incluido) y 18 de mayo de 2020 (incluido).

Por medio de las resoluciones RESOL-2020-98-APN-DNV#MOP, RESOL-2020-122-APN-DNV#MOP, RESOL-2020-189-APN-DNV#MOP, RESOL-2020-214-APN DNV#MOP y RESOL-2020-276-APN-DNV#MOP, se implementó la mencionada medida de suspensión total del cobro de peaje. Durante dicho plazo se mantuvo el servicio de emergencia en la red vial concesionada, y los servicios principales, con el objetivo de garantizar el servicio público de tránsito y la seguridad de los usuarios.

A través de la resolución RESOL-2020-276-APN-DNV#MOP se autorizó a reiniciarse el cobro de peaje en las estaciones de la red vial concesionada.

Tomando como base lo establecido en el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297 y en virtud de que

la citada medida estableció que las personas y actividades declaradas esenciales en la emergencia, quedan exceptuadas del cumplimiento del aislamiento social, preventivo y obligatorio y por ello, de la prohibición de circular y que el personal de salud y fuerzas de seguridad se encuentran alcanzados por la referida excepción, por encontrarse comprendidas dentro de las personas afectadas a las actividades y servicios declarados esenciales en la emergencia sanitaria declarada, se aprobó la resolución RESOL-2020-321-APN-DNV#MOP.

En la citada resolución, se suspendió hasta tanto dure la medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio el cobro de peaje de los Contratos de Concesión al personal de salud y fuerzas de seguridad, suspensión que al día de la fecha se encuentra vigente.

Por las razones expuestas precedentemente: (i) desde marzo 2019 no se produjo actualización de la tarifa de peaje, (ii) entre el 20 de marzo de 2020 y el 18 de mayo de 2020 se suspendió totalmente el cobro de peaje y (iii) desde el 29 de mayo de 2020 hasta la fecha del presente, está suspendido el cobro de peaje al personal de salud y fuerzas de seguridad.

Por otra parte, los porcentajes de incremento aplicados a los cuadros de tarifas antes indicados, resultan inferiores a las variaciones del índice de precios (IPC) acumulados hasta febrero 2021, computado desde marzo de 2019.

Asimismo, puede advertirse que la variación de los índices de precios que deben ser aplicados conforme los términos previstos por los contratos de concesión de los Accesos Norte y Oeste a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de los Corredores Viales Nacionales Tramos I a X y N° 18, resultan superiores al aumento propuesto.

#### Sobre el recurso de afectación específica (RAE):

En relación a los planteos respecto del Recurso de Afectación Específica (RAE), corresponde realizar las siguientes consideraciones:

El RAE tiene su antecedente en el Decreto N° 2.322 de fecha 30 de diciembre de 2008, por el que el PODER EJECUTIVO NACIONAL aprobó el cobro al público usuario de los Accesos Norte y Oeste, de adicionales tarifarios con afectación específica sobre la tarifa vigente, estableciendo que dichos adicionales tarifarios con afectación específica se destinarían íntegramente a la financiación de obras.

Dicho Decreto N° 2.322/08, autorizó al Ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, entonces AUTORIDAD DE APLICACIÓN de los Contratos de Concesión de los Accesos, a dictar los actos y suscribir los acuerdos y/o convenios con entidades públicas y/o privadas, a los efectos de la implementación de las obras a ser financiadas por los adicionales tarifarios de afectación específica.

Luego la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD asumió el carácter de AUTORIDAD DE APLICACIÓN de los Contratos de Concesión de los Accesos. en el marco del anterior Decreto N° 1.020/09, y luego la Ley N° 27.445, sustituyendo en tal carácter al Ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

En ejercicio de la autorización conferida por el artículo 5° del Decreto N° 2.322/08, dicho decreto fue objeto de reglamentación por la Resolución AG N° 1.515/2012 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, sus modificatorias y complementarias, que establecieron la modalidad de percepción, el monto del recurso, la metodología de desarrollo de la obra, entre otros aspectos, y se aprobó el “CONVENIO PARA LA EJECUCION DE LA OBRA DE AMPLIACION DE LA AV. GENERAL PAZ”, celebrado entre la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, el ex ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES y las Empresas AUTOPISTAS DEL SOL SOCIEDAD ANÓNIMA, GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE SOCIEDAD ANONIMA y AEC SOCIEDAD ANÓNIMA, expresando allí las citadas Concesionarias su conformidad a la metodología de desarrollo allí establecida, para la concreción de la Obra Avenida General Paz y demás obras de infraestructura vial, en las zonas de Concesión de los Accesos Norte, Oeste y Riccheri a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo la metodología de contratación fijada en el Contrato de Concesión.

Asimismo, por el artículo 2° de la mencionada Resolución AG N° 1515/2012 y su rectificatoria Resolución N° 1.572 de fecha 6 de agosto de 2012 del Registro de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, se aprobó el convenio mencionado en el párrafo precedente y la percepción de un Recurso de Afectación Específica (RAE) de aplicación a todas las Categorías de los Cuadros Tarifarios de los Accesos Norte, Oeste y Riccheri a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, con destino al financiamiento de las obras de infraestructura previstas en los anexos al “CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE AMPLIACIÓN DE LA AV. GENERAL PAZ”.

A su vez la Cláusula Tercera del “CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE AMPLIACIÓN DE LA AV. GENERAL PAZ” establece que las Concesionarias de los Accesos Norte, Oeste y Riccheri a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, depositarían en la cuenta especial denominada “OBRA AMPLIACIÓN AV. GENERAL PAZ Y OTRAS” creada en el marco del SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL), como bienes fideicomitidos del Fideicomiso creado por el Decreto N° 976 de fecha 31 de julio de 2001, los montos percibidos en concepto de RAE.

En tanto que, con fecha 23 de agosto de 2012 por Resolución AG N° 1.742/2012 del Registro de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, se aprobó el procedimiento que rige las acciones de percepción, liquidación y depósito en la cuenta creada al efecto, de los montos percibidos en concepto de RAE por parte de las Concesionarias, estableciéndose asimismo, la contraprestación que percibirían éstos por dichas tareas.

Con posterioridad, por Resolución N° 2.131 de fecha 3 de octubre de 2012 del Registro de la DNV, se autorizó al entonces ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES a instruir en forma directa a la ex UNIDAD DE COORDINACIÓN DE FIDEICOMISOS DE INFRAESTRUCTURA (UCOFIN) del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, a efectos que realice los desembolsos destinados al pago de los certificados de obra correspondientes a las obras enunciadas en los anexos al “CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE AMPLIACIÓN DE LA AV. GENERAL PAZ”.

Subsiguientemente por el artículo 1° de la Resolución N° 826 de fecha 26 de abril de 2013 del Registro de la DNV, se aprobó la “ADDENDA AL CONVENIO PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE AMPLIACIÓN DE LA AV. GENERAL PAZ”, celebrada en fecha 23 de abril de 2013, por la que se incluyeron Obras Complementarias al Anexo II del referido Convenio; mientras que por su artículo 4°,

se autorizó al entonces OCCOVI a suscribir con las Concesionarias de los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, nuevos convenios de incorporación de obras a ejecutarse en la zona de camino de dichas concesiones, con afectación al RAE.

Que a tal efecto, el entonces ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES llevó un control y auditoría de las sumas percibidas por la Concesionaria, comunicándole a este de manera periódica dicho monto.

En virtud de todo lo expuesto, el Recurso de Afectación Específica no era un ingreso de los Concesionarios, la obligación de su depósito tiene origen reglamentario, y que esta afectación específica se destina a la financiación de obras.

Ahora bien, en función de los Acuerdos Integrales de los Accesos Norte y Oeste aprobados por los Decretos Nros. 607/18 y 608/18, se dejó sin efecto el RAE.

Cabe destacar que, las obras de ejecución futura, previstas en el “CONVENIO PARA LA EJECUCION DE LA OBRA DE AMPLIACION DE LA AV. GENERAL PAZ” y Adendas, han sido incorporadas al PLAN DE OBRAS definidos en los AIRS, aplicándose el monto restante del Recurso de Afectación Específica a la financiación de las obras hasta su agotamiento.

Esto implica que con los fondos remanentes al momento de dejarse sin efecto la percepción del RAE son utilizados primero para financiar las Obras RAE con anterioridad a la eliminación del recurso; y a financiar las obras previstas en los AIRS de los Accesos Norte y Oeste.

Sobre el planteo respecto a la desigualdad tarifaria entre los distintos Accesos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en relación al kilometraje real recorrido. Franjas horarias. Sistema de concesión.

Las concesiones se planificaron y otorgaron en el marco de la Ley N° 17.520 otorgándose la concesión por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Por su parte, por el Decreto Ley N° 505/58 se creó la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, como organismo descentralizado del PODER EJECUTIVO NACIONAL. Es el órgano rector de la infraestructura vial, ejerciendo jurisdicción sobre la Red Troncal Vial Nacional y la Red Federal de Autopistas actuales y futuras, conservando y mejorando el patrimonio vial, cualquiera sea la forma de gestión para su construcción, mantenimiento o explotación. Tiene a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias.

Asimismo, la Ley N° 27.445 en su Art. 26 dispuso la transferencia de las competencias, objetivos y funciones del órgano de control de concesiones viales, a la Dirección Nacional de Vialidad, en su Art. 27. estableció que la Dirección Nacional de Vialidad ejercerá las funciones transferidas a través de la Coordinación General de Planeamiento y Concesiones, por el Art. 29.- se disolvió el órgano de control de concesiones viales, y finalmente, por el Art. 30.- estableció que la Dirección Nacional de Vialidad será la autoridad de aplicación de los contratos de concesiones viales vigentes y de los que se otorgaren en el futuro.



A su vez, mediante los Decretos Nros. 1994/93 y 87/01 y la Decisión Administrativa N° 1112/17, se establecieron las funciones, misiones y objetivos del ex OCCOVI, hoy GERENCIA EJECUTIVA DE PLANEAMIENTO Y CONCESIONES, como autoridad de Control de las concesiones viales.

Ahora bien, con relación a la existencia de desigualdad tarifaria en los Accesos a Buenos Aires y que se debería cobrar por el real kilometraje recorrido; debe tenerse presente que los esquemas tarifarios de las Concesiones señaladas no son nuevos, y fueron definidos en el proceso licitatorio de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, que tuvo lugar en el año 1993, es decir, hace ya más de VEINTE (20) años.

En tal sentido, cabe destacar que, desde el inicio, las Concesiones se planificaron y otorgaron como gratuitas, en el marco del Artículo 2, inciso b) de la Ley N° 17.520. Es decir, ninguna de las Concesiones preveía el pago de un canon, ni el cobro de una subvención por parte de las Concesionarias, por lo que el repago de las inversiones y de los restantes costos de los proyectos, más la eventual rentabilidad asociada, se encontraba prevista en la tarifa de oferta presentada por los participantes del Concurso Público Nacional e Internacional que derivó en el otorgamiento de las Concesiones, por lo cual la amortización de la inversión realizada debía provenir, principalmente de los ingresos de peaje abonados por los usuarios que se beneficiaban de las obras. Todo ello sujeto al riesgo empresario derivado de la tarifa de oferta solicitada y el tránsito proyectado por cada postulante.

En este orden de ideas, cabe recordar que el Decreto N° 2637/92 dispuso textualmente en su Artículo 6° que en el caso de los Accesos: *“La o las concesiones que se otorguen no contarán con aportes financieros, avales o garantías a proporcionar por parte del Estado, ni tendrán garantías de ingresos o tráficos mínimos asegurados. Las concesiones serán, a todos los efectos, contratos de riesgo”.*

En este contexto, resulta claro que debe tenerse presente que los distintos niveles tarifarios de las Concesiones son resultantes de las particulares características de cada proyecto, en donde sobresalen los niveles de inversión requeridos, los gastos de mantenimiento asociados, el plazo de Concesión, y los tránsitos esperados; elementos éstos que pueden variar significativamente de una concesión a otra.

Si se intentara unificar un costo por kilómetro en estas Concesiones, la resultante sería que se desequilibrara la ecuación económico financiera de los Contratos, haciendo que el Concedente deba abonar subvenciones, con lo cual se alteraría la naturaleza gratuita de las Concesiones, amén de que debería buscarse una fuente de financiación presupuestaria para el pago de las mismas.

Los Contratos de Concesión establecen que el pago de las tarifas de Peaje se exigirá a los usuarios cada vez que transpongan una estación de peaje independientemente del recorrido que realicen, de acuerdo a la categoría del vehículo, según lo especificado en cada Pliego.

Por lo tanto, el hecho de que se abonen tarifas distintas de ninguna manera obedece a un trato discriminatorio, sino – como ya se indicó – a la naturaleza particular de cada Contrato.

Finalmente, es importante indicar que con este aumento tarifario no solo se busca mantener la ecuación económico-financiera de la empresa, sino también adecuar los niveles de tarifa a las variaciones de precios en general de la economía, que se ve reflejada en los costos de mantenimiento

de las rutas involucradas.

Asimismo, se busca evitar grandes saltos entre las modificaciones tarifarias, con el objeto de que la variación y el impacto sean menores.

Sin lugar a dudas el cumplimiento de estos objetivos permitirá conseguir mayores niveles de seguridad y fluidez vial.

Asimismo, cabe resaltar que la ubicación de las estaciones en calzadas principales y ramas ha sido definida en cada CONTRATO DE CONCESIÓN.

Con relación a las franjas horarias, de acuerdo a lo establecido en los cuadros tarifarios de los ACCESOS a la Ciudad de BUENOS AIRES se considera hora pico: lunes a viernes (ambos sentidos) de 6hs a 7hs; 9hs a 10hs; 16hs a 17hs y 19hs a 20hs. Fin de semana y días feriados 17hs a 21hs (ingreso a CABA) y 11hs a 15hs (egreso de CABA). Mientras que en los Contratos de los CORREDORES VIALES NACIONALES y CORREDOR VIAL N° 18 no cuenta con tarifa por hora pico.

Por su parte, los usuarios del Acceso Norte y Acceso Oeste, tienen la posibilidad de optar por tarifas de peaje diferenciadas de acuerdo a la modalidad de pago de la misma. En efecto, los usuarios que opten por la modalidad AUTOMÁTICA abonarán un importe menor que en el sistema manual.

La implementación de tarifas segmentadas tiene su fundamento en generar incentivos de acuerdo a la franja horaria en que cada categoría de vehículos transponga las distintas Estaciones de Peaje, como así también, en función de los medios de pago utilizados.

De esta forma, se generan tarifarias menores en los usuarios que utilizan formas de pago automática, o bien, cuando transitan en horarios de baja demanda. Todas estas medidas tienen el objeto de lograr una mayor fluidez de tránsito y una reducción de los tiempos de viaje.

Con relación al levantamiento de barreras, de acuerdo a lo establecido en cada Contrato, las CONCESIONARIAS adoptarán las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento. Y no existe en los Contratos actuales especificaciones en relación al tiempo de espera en las estaciones de peaje, a excepción del Corredor 18 que se aplica.

## #29

Participa por: Todas las concesiones.

Propuesta y/o consulta: *“El país vive un momento muy duro, las concesionarias se llenaron los bolsillos con subas desmedidas, no han dejado de ganar nunca y las rutas son un desastre en su gran mayoría, no hacen mantenimientos acorde con lo que cobran, deberían congelar las tarifas hasta que el precio sea razonable.”*

Consideraciones: Conforme surge de la Resolución de apertura del procedimiento, se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en la prestación de los

servicios y en el mantenimiento de las Concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

### **#30. PRESENTACION CONCESIONARIA DEL CORREDOR VIAL Nº 18, CAMINOS DEL RIO URUGUAY S.A. Adjunto en IF-2021-53848603-APN-DNV#MOP.**

Participa por: Corredor Vial Nº 18.

Propuesta y/o consulta: Se destacan los párrafos del Anexo referido que tengan relación con los cuadros tarifarios sometidos al procedimiento de participación ciudadana en los términos de RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

*Como hemos expuesto en párrafos anteriores, otorgar a CRUSA un ajuste tarifario del 9,9% no solo sería completamente ilegítimo e irrazonable, sino que le impediría a esta Concesionaria cumplir con las obligaciones a su cargo, comprometiendo seriamente la seguridad vial de los usuarios.*

*Esto evidencia que mientras la tarifa de CRUSA se ha mantenido sin alteraciones, todos los componentes de nuestros costos crecieron más del 100% . Esta circunstancia ha sido expresamente reconocida por la propia DNV en el expediente administrativo de la referencia.*

*El incremento necesario es muy superior al que se propone: con 9,9% durante 2021 es muy poco lo que se podrá ejecutar. Los valores contractuales son muy superiores. Nótese que la inflación (IPC) desde el último aumento tarifario superó hasta abril de 2021 es del 140%, y en mayo continuó incrementándose, con la cual el porcentaje propuesto es absolutamente insuficiente.*

*CRUSA considera que ha cumplido con las obligaciones contractuales a su cargo con honestidad y transparencia, y ejecutando todo lo que de ella se esperaba, desde el inicio de la Concesión.*

*Por un lado, al no concretarse la renegociación de contrato de acuerdo a lo establecido, y por otro al no respetar los mecanismos de actualización de las tarifas, desvirtuando la Concesión de Obra Pública con el congelamiento de las mismas, lo que se hace es impedir que nuestra empresa pueda realizar las obras necesarias para la seguridad de los usuarios que transitan por el corredor, que ejecute las obras para mantener el estado de las calzadas, y poniendo en grave peligro el estado general del Corredor en desmedro de las futuras generaciones de nuestro país.*

*Otorgar un aumento del 9,9%, implica un manifiesto incumplimiento no solo del régimen contractual, sino también del contexto macroeconómico que atraviesa nuestro país, que no puede ser aceptado por CRUSA.*

*Insistimos en que CRUSA ha realizado enormes esfuerzos económicos desde hace más de 10 años, cumpliendo con las obligaciones que su patrimonio le permite, aun cuando prácticamente la tarifa no se ha modificado. Más allá de la emergencia sanitaria que atraviesa nuestro país, le situación patrimonial de CRUSA no resiste mayores esfuerzos, siendo necesario que se otorgue un ajuste tarifario acorde al escenario macroeconómico.*

*En definitiva, la presente propuesta tiene por finalidad que CRUSA cuente con los ingresos suficiente para cumplir con sus obligaciones, hasta tanto se realice la renegociación prevista en la cláusula quinta del Acta Acuerdo de Renegociación del año 2005, momento en el cual se deberá reconocer a esta Concesionaria los ingresos que le contractualmente le corresponde, equilibrando en forma definitiva su Contrato de Concesión.*

Sumando a los puntos anteriores se destaca el punto V. "PROPUESTA DE CUADROS TARIFARIOS PARA EL CORREDOR VIAL N° 18"

Consideraciones: A los efectos de dar prosecución con las gestiones iniciadas mediante el EX-2021-42141108-APN-PYC#DNV, se considera que los manifiestos expresados en la presente consulta serán tratados en el proceso de renegociación contractual, que se lleva a cabo entre empresa concesionaria, con el Estado Nacional, lo que permitirá analizar en forma pormenorizada y puntual, lo expuesto por esa empresa. En virtud de lo dicho anteriormente, la presentación del Concesionaria (bajo el documento electrónico IF-2021-53848603-APN-DNV#MOP) será incluida a los antecedentes al momento de las tramitaciones futuras con el Concesionario.

**#31 y #32. PRESENTACIONES DE LAS CONCESIONARIAS DE LOS ACCESOS NORTE Y OESTE, AUTOPISTAS DEL SOL S.A. Y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A., agregadas en IF-2021-48011350-APN-PYC#DNV, e IF-2021-48010500-APN-PYC#DNV.**

Propuesta y/o consulta: Se destacan los párrafos del Anexo referido que tengan relación con los cuadros tarifarios sometidos al procedimiento de participación ciudadana en los términos de RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP.

*1.1 Manifestaron que según surge de la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP y sus anexos, el incremento tarifario previsto para los Contrato de Concesión del Acceso Norte y Oeste a la CIUDAD DE BUENOS AIRES se apartan de las previsiones de los Acuerdos Integrales de Renegociación de los Contratos de Concesión del Acceso Norte y Oeste (AIR), aprobado por los Decretos Nros. 607/2018 y 608/2018.*

Consideraciones:

El incremento previsto surge de pautas fijadas en ejercicio de potestades públicas, destinadas resguardar los derechos de los usuarios sin afectar la continuidad del mantenimiento de las Concesiones por parte de los Concesionarios.

En el caso concreto de los Contratos de Concesión de los Accesos Norte y Oeste, se reconoce expresamente la posibilidad de autorizar aumentos que no adopten plenamente las variaciones fijadas a partir de los mecanismos incorporados por los AIR (Apartado 4.9, Artículo Cuarto).

Los AIR fijan dos mecanismos, los de la Redeterminación Tarifaria, que surge del PEF correspondiente a cada período anual, y la Actualización Tarifaria, que surge la aplicación del Coeficiente de Estabilización de Referencia (CER). Ambos en los Artículos Cuartos de los mencionados Acuerdos Integrales.

Atento a la imposibilidad de concluir los análisis definitivos de los PEF correspondiente a los períodos 2018, 2019 y 2020, la referencia utilizada fue la del CER, que se encuentra previsto contractualmente y que para el periodo comprendido desde el último aumento tarifario resulta en un porcentaje superior al previsto en el proyecto de Resolución sometido al proceso de participación ciudadana.

En ese sentido, aún cuando se trate de una aplicación parcial, el aumento se encuentra dentro de las previsiones contractuales en la medida que no sea superior a los límites fijados, puesto que con los ingresos derivados de este se deben afrontar los egresos previstos en cada Concesión.

*1.2 Sostuvieron que en la propia RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP se reconoce que el aumento proyectado es inferior al que correspondería aplicar de conformidad con los respectivos contratos de concesión.*

Consideraciones:

Considerando el CER del periodo transcurrido desde el último aumento tarifario y la actualidad, el porcentaje de aumento previsto en el proyecto sometido al proceso de participación resulta inferior.

*1.3 Manifestaron que se deja desde ya planteado que el ajuste tarifario que la DNV apruebe en consecuencia del procedimiento iniciado mediante la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP será percibido por ambas Concesionarias a cuenta de los incrementos tarifarios contractualmente previstos.*

Consideraciones:

La tarifa es uno de los componentes principales de este tipo de Contratos de Concesión, y cuando se otorgan aumentos sobre esta, siempre deben destinarse a evitar el equilibrar total o parcialmente en la ecuación económica de la Concesión. Es decir, con el objetivo de generar ingresos destinados para que esta se mantenga según las bases de la contratación pública.

En ese sentido, todo aumento es provisorio en un contrato dinámico como el de Concesión. En este caso concreto, esto se ve reforzado por lo previsto en el punto 3.16.2 de los Anexos a los AIR.

*1.4 Ambas Concesionarias manifestaron que se ven en la necesidad de solicitar la revisión de lo actuado, en todo cuanto eventualmente se interprete que lo allí dispuesto limita o impide la aplicación –en las oportunidades y de conformidad con el procedimiento contractualmente establecido– de los incrementos tarifarios que resultan (o resulten en el futuro) de lo establecido en el Acuerdo Integral.*

Consideraciones:

El proyecto sometido a participación ciudadana no fija una regla sobre nuevos aumentos. La política expuesta en los fundamentos de la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP sobre la intención de aplicar un 9,9% único para el resto del corriente año resulta una pauta elaborada sobre bases que evolucionan permanentemente.

#### **IV. CONCLUSIONES:**

Habiendo culminado el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas, se concluye con lo siguiente:

1.- Desde el punto de vista formal y sustancial, se dio cumplimiento al procedimiento previsto en el Anexo V del Decreto N° 1172/03, a través de la RESOL-2021-676-APN-DNV#MOP, garantizando los principios de publicidad, transparencia e igualdad de los ciudadanos participantes.

2.- Las opiniones y aportes efectuados por la ciudadanía fueron hechas con la más absoluta responsabilidad ciudadana y respeto cívico.

3.- Con relación al aumento propiciado, corresponde reiterar los argumentos vertidos en los informes elaborados oportunamente por esta Gerencia, en atención a que se ha producido una variación significativa de los precios de ciertos componentes principales de los rubros de explotación, conservación y mantenimiento y servicios de apoyo, que inciden en el nivel de prestación de los servicios y en el mantenimiento de las concesiones, que de no equilibrarse con ajustes de la tarifa, podrían tener impacto en la calidad de las prestaciones que realizan las empresas Concesionarias.

4.- Por ello, estas nuevas medidas una vez implementadas de manera integral garantizarán al usuario la calidad de las prestaciones en condiciones de seguridad en las áreas concesionadas.

5.- En virtud de lo expuesto, se remite para la intervención de su competencia con los proyectos de actos administrativos por los cuales se aprobarían los nuevos cuadros de los CORREDORES VIALES NACIONALES I A X, CORREDOR VIAL N° 18 y ACCESOS NORTE Y OESTE.