



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

### PROYECTO DE COMUNICACIÓN:

La Cámara de Diputados de la Provincia vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio del organismo que corresponda, informe sobre toda cuestión referida a las rutas provinciales que son gestionadas bajo el sistema de concesión por peajes. Más concretamente, se solicita que sea informado:

- a) Cuál es la totalidad de los corredores viales que cuentan con un sistema de cobro de peajes en ruta o autopista funcionando hoy en día en el territorio provincial, con su correspondiente denominación.
- b) Qué rutas y autopistas se encuentran comprendidas o involucradas en cada uno de ellos, y cuál es la extensión en kilómetros de cada uno de los mencionados corredores viales.
- c) Si se han realizado los pertinentes estudios de relación beneficio/costo para el usuario sobre los mismos, establecido en las leyes vigentes.
- d) En cuáles de estos corredores viales con peajes existen caminos alternativos libres de pago y en qué casos no.
- e) Cuál es el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de cada corredor vial, y cuál es el caudal de tránsito máximo registrado en los últimos 10 años, en cada uno de ellos.
- f) Teniendo en cuenta que las concesiones viales tienen carácter de servicio público: informar si existe Marco Regulatorio – Ente Regulator, y si alguna vez se ha convocado Audiencia Pública, especialmente ante los constantes aumentos de las tarifas de peaje.
- g) La recaudación diaria, mensual y anual en cada estación de peaje de cada concesionario y por tipo de vehículo.

Lic. Juan Argañaraz  
Diputado Provincial

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Para tener una información más clara y concisa con respecto a las rutas provinciales que son gestionadas bajo el sistema de concesión por peajes, vemos necesario, contar con estos datos e información.

Al día de la fecha no sabemos si existe o no un estudio técnico-económico de fundamentación de tarifas de acuerdo a lo expresamente establecido por las Leyes 11.204, 10.798 y modificatorias, de forma tal de determinar el beneficio/costo del usuario. “La tarifa o peaje no debe exceder el valor económico medio de los servicios ofrecidos”. También es importante destacar que la Ley Nacional 17.520 expresa: “Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido”.

El tema se refiere específicamente a las tarifas de peaje aprobadas por el Poder Ejecutivo Provincial para ser cobradas por los Concesionarios a los usuarios de la infraestructura concesionada. Según las respectivas Leyes, tales tarifas no deben superar el valor económico del servicio ofrecido, lo que en el lenguaje común está representado por el ahorro que el usuario debe recibir en razón de las obras de mejora que el Concesionario está obligado a efectuar sobre la infraestructura, en razón de la concesión.

Es decir, que el cobro de la tarifa de peaje, es una contraprestación por un ahorro real que recibe el usuario, y nunca la tarifa lo debe superar. Desde ya que este ahorro se puede medir, y existen metodologías aceptadas al respecto, todo lo cual significa un conocimiento técnico, disponible a través de profesionales especializados en ingeniería económica de transporte.

Debido a esto, conviene tener en claro la importancia de este tema tarifario. En efecto, si la tarifa de peaje no cumple con las normativas vigentes, ni con las reglas de arte de la ingeniería económica de transporte, tal cual ocurre desde la implementación del sistema de peaje en rutas santafesinas, no solo no hay ningún ahorro excedente para el usuario, sino que no se puede bajar el costo de transporte, y esta es justamente la función económica principal de la obra de mejora vial encargada al Concesionario. La función de un camino es generar riquezas o beneficios económicos para toda la sociedad en su conjunto, fundamentalmente a través de la baja en el costo de transporte.

De igual manera, no se conoce con exactitud cuántos de estos peajes cuentan con un camino alternativo libre de pago, algo que obstaculiza la libre circulación y es perjudicial para el usuario.

Según la jurisprudencia y la doctrina, el sistema de peaje directo con cabinas de cobro en ruta es claramente inconstitucional, ya que fue implementado en caminos existentes, de dominio público, pagados con creces con nuestros impuestos y en muchos casos, sin alternativas libres de pago.

Cabe recordar nuestra Constitución Nacional en los siguientes artículos:

Art. 10.- En el interior de la República es libre de derechos la circulación de los efectos de producción o fabricación nacional, así como la de los géneros y mercancías de todas clases, despachadas en las aduanas exteriores. Art. 11.- Los artículos de producción o fabricación nacional o extranjera, así como los ganados de toda especie, que pasen por territorio de una provincia a otra, serán libres de los derechos llamados de tránsito, siéndolo también los carruajes, buques o bestias en que se transporten; y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, cualquiera que sea su denominación, por el hecho de transitar el territorio.

Art. 14.- Todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita; de navegar y comerciar; de peticionar a las autoridades; de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender.

El ejercicio del derecho constitucional de libre tránsito que proclama el artículo 14° de la Constitución Nacional rige sin excepción para calles, rutas, autopistas y cualquier clase de vía de comunicación en todo el territorio de la Nación.

Por ello, volviendo a lo referido, según lo reconocido por constitucionalistas de alta relevancia, “el primer requisito que debe cumplir cualquier reglamentación a la libertad de tránsito en materia de peaje, a efectos de salvar su constitucionalidad, es la existencia de caminos o vías alternativas. Es decir, que el peaje solo será procedente cuando existiendo otro camino -un camino paralelo- entre los mismos puntos del territorio, el particular prefiera trasladarse o, en su caso, transportar su mercadería por una vía sujeta a peaje, que en principio supone caminos de mejor calidad y mayor rapidez y seguridad de traslado. El camino debe ser no solo alternativo, sino también paralelo, pues de lo contrario resultaría muy fácil burlar este requisito, sugiriéndose el desvío del tránsito por vías que para unir los mismos puntos del territorio signifiquen duplicar o triplicar la cantidad de kilómetros recorridos, lo que evidentemente resultaría absolutamente irrazonable”.

Es importante aclarar, que el tema de la falta de camino alternativo libre de pago se da principalmente en las Rutas provinciales, ya que para el caso de la Autopista Rosario – Santa Fe se cuenta como variante sin peaje la Ruta Nacional N° 11.

Del mismo modo, solicitamos información sobre cuál es el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de cada corredor vial, y cuál es el caudal de tránsito máximo registrado en los últimos 10 años, en cada uno de ellos, por el hecho de que, puede resultar antieconómico, inviable y perjudicial, que en rutas consideradas de bajo caudal esté instalado un sistema de cobro de peaje.

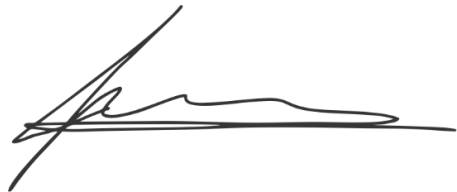
Se sabe que fuera de las grandes áreas metropolitanas, los caudales de tránsito resultan insuficientes para posibilitar una tarifa razonable para el usuario y una renta razonable para el concesionario.

Un tema no menor, grave y preocupante, es que desde el inicio de las concesiones viales en Santa Fe, no se ha generado Marco Regulatorio-Ente Regulador y ni siquiera convocatoria a Audiencias Públicas sobre el tema en cuestión. Cabe recordar que las concesiones viales tienen carácter de servicio público.

A modo de síntesis se podría decir que estamos ante un régimen de peaje inconstitucional, ilegal, inviable técnicamente e injusto.

Dado que, la razón que motiva este pedido es que, tratándose de inversiones públicas de gran trascendencia económica y de tributos considerados de carácter inconstitucional deberíamos contar con los mencionados datos y estudios para llegar a una mejor solución para toda la población.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento y aprobación de la presente iniciativa.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes. The signature is positioned above a horizontal line.

Lic. Juan Argañaraz  
Diputado Provincial