

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Peajes-Coleccion-de-irregularidades>

Peajes : Colección de irregularidades

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : jeudi 28 août 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Página/12 accedió al documento que la Auditoría General de la Nación entregará a Lavagna sobre las concesiones viales. Entre otros vicios, detectó la entrega en exceso de subsidios. El trabajo de la AGN reforzará los argumentos oficiales para no prorrogar los contratos vigentes.

Por Cleidis Candelaresi

[Página 12](#)

El informe sobre privatizadas que la Auditoría General de la Nación prepara por encargo del Ministerio de Economía incluye un lapidario juicio sobre las concesiones de rutas nacionales con el sistema de peaje y sobre el órgano regulador encargado de fiscalizarlas. Ese documento aún en borrador al que accedió Página/12 destaca como vicios generalizados el incumplimiento en los planes de inversiones así como la inapropiada actualización del millonario subsidio que el Estado pagará hasta el 31 de octubre, cuando expiren las adjudicaciones vigentes. Entre otros ejemplos destacados, el fisco habría reconocido erróneamente a favor de Servicios Viales, liderada por el grupo Macri, una deuda por subvención superior a los 76 millones de pesos.

El trabajo de los auditores reforzará los argumentos oficiales esgrimidos para no prorrogar los contratos vigentes. Pero también obligará a repasar con cuidado las condiciones contenidas en los nuevos pliegos de licitación que comenzaron a venderse con gran éxito entre las mismas empresas constructoras que resultaron adjudicatarias en 1990, cuando se privatizaron las rutas, ya que la decisión es mantener el sistema de concesiones, aunque variando la forma de contratación.

Roberto Lavagna solicitó a la Auditoría un resumen ejecutivo de todos los análisis que ese organismo de control realizó sobre las privatizaciones. Al mismo tiempo que el ministro de Planificación, Julio De Vido, reclamó la colaboración de Flacso para la misma evaluación. El propósito de los ministros no es otro que acumular datos para demostrar las falencias de los adjudicatarios y negociar desde una posición de mayor fuerza la revisión contractual y los cambios tarifarios en ciernes.

El capítulo de la AGN referido a los peajes compila sólo los informes aprobados desde 1999 hasta la fecha, incluyendo un flamante análisis del organismo que comanda Leandro Despuj sobre el Ocovi, el ente de control que depende de la Secretaría de Obras Públicas. Los auditores extendieron su análisis a períodos que van desde 1992 hasta el año pasado, concluyendo que "el organismo ha omitido propiciar penalidades" por el incumplimiento de las empresas, incurrió en "demoras injustificadas en los plazos para resolver expedientes" abiertos con el fin de multar a los concesionarios y hasta subraya que "no puede renunciar a la percepción de multas sin razones fundamentadas", pecado que los reguladores habrían cometido más de una vez.

El texto incluye la enumeración de lo que los auditores identifican como "Debilidades que conforman el sistema". Bajo este título señalan como "hechos constantes en todas las concesiones" : "el vacío de control", "incumplimientos de obras en el tiempo", "obras no ejecutadas", "no aplicación de penalidades por incumplimientos contractuales" y "no seguimiento de las multas aplicadas".

Los vicios también se extenderían a las "sucesivas renegociaciones contractuales, que llevaron a la supresión del canon que debían pagar los concesionarios y a las compensaciones indemnizatorias" de las que se hizo cargo el Estado. Y, desde una perspectiva más amplia, al "desproporcionado nivel de rentabilidad que lograron las empresas como derivación natural de sucesivas e ilegítimas actualizaciones normativas".

Este punto es específicamente analizado en un trabajo aprobado por la resolución 258/01, donde la AGN cuestionó decretos que aprobaron aumentos tarifarios y "compensaciones indemnizatorias" calculados sobre la base de la tasa Libo. Para los auditores, tales ajustes son ilegales, simplemente, porque contrarían la ley de Convertibilidad.

Tanto los aumentos tarifarios que correspondían por contrato, pero no se aplicaron, como los recortes en el precio del peaje para beneficiar al transporte dieron lugar a "compensaciones", es decir, a un subsidio estatal que fue creciendo con los años por la suma de conceptos y la aplicación de aquellos ajustes. Según aquel informe de Auditoría, en diciembre del 2000 el gobierno (de la Alianza) admitió erróneamente una deuda consolidada a favor de Servicios Viales -de Macri- por 76,10 millones de pesos, y de Semacar "sociedad de Dycasa con Perales" por 38,35 millones. Pero si el criterio es que cualquier incremento resultaba incompatible con la ley vigente, la nómina de beneficiarios indebidos es mucho más extensa y no deja fuera a ninguna concesionaria.