

Nulidad Del Acto Administrativo Aumento De Tarifas Peajes Acceso A La Informacion Publica Irrazonabilidad Motivacion Suficiente

JURISPRUDENCIA

Nulidad del acto administrativo. Aumento de tarifas. Peajes. Acceso

a la información pública. Irrazonabilidad. Motivación suficiente Se concluye en la irrazonabilidad del aumento de la tarifa de peaje en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por considerarse que los datos aportados por la concesionaria del servicio no permitieron justificar un aumento de tal magnitud -aprobado por decreto-, desmedido e injustificado. Ello así, atenta la confusa presentación de algunos datos y la falta de respuestas adecuadas por parte de la empresa, la insuficiencia en la expresión de los motivos del acto administrativo, y la falta de transparencia en el proceso de ajuste tarifario, privando a los usuarios y a la comunidad de información pública relevante.

En la presente causa la parte actora, Andrea Conde y José Cruz Campagnoli, ha solicitado en el escrito de inicio la nulidad del decreto que autoriza el aumento de tarifas en los peajes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por señalar que dicho aumento resulta excesivo al ser comparado con la inflación proyectada para este año 2017 y que sus motivos reales son de orden recaudatorio. Frente a este planteo y a la luz de la escasa información que se poseía al respecto se dio traslado al GCBA y a AUSA, quien solicitó una audiencia para exponer las causas del aumento de la tarifa. En dicha audiencia, celebrada el 24 de abril del corriente año, AUSA expuso las causas, que a su juicio, justificaban el aumento implementado. En la misma hubo aportes técnicos de asesores de la parte actora y de la presidenta de la Auditoría General de la Ciudad en forma personal. Allí se solicitó que AUSA presente de manera aperturada los flujos de tránsito proyectados para este año y los flujos de gastos de administración y mantenimiento operativo, junto con el conjunto de obras que van a ser financiadas durante este año, y los datos de los ingresos y aumentos que se desarrollaron en la concesión de la autopista desde el inicio de la misma de modo interanual. Con estos datos y el material presentado tanto AUSA, como por la parte actora, se elaboró la sentencia que ha sido firmada en el día de ayer. La cual ha sido dictada en conjunto con una medida cautelar. En la misma se señala la irrazonabilidad del aumento de la tarifa de peaje en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por considerar que los datos aportados por AUSA no permiten justificar un aumento de la magnitud del que se ha aprobado por el decreto 72/2 017. Con esta decisión se pretende señalar que es necesaria la recomposición tarifaria, evidenciando que de los datos analizados, resulta desmedido e injustificado el porcentaje de aumento implementado. Los ejes principales de la sentencia han sido desagregados a partir de la normativa que regula las tarifas en general y específicamente la del peaje, los defectos formales del decreto, y lo respectivo a las obras que va a ejecutar o está ejecutando AUSA, pero los considerandos pueden ser resumidos en las siguientes afirmaciones: 1- A los fines de implementar una recomposición de la tarifa en primer lugar hay que tener en cuenta la estructura de costos específicos de la empresa, a ese respecto ninguna información se ha aportado sobre los costos específicos aperturados de los Gastos de Administración y Mantenimiento Ordinarios (En adelante, GAMO), pese a los numerosos requerimientos efectuados al respecto en distintas instancias del expediente tanto por el Tribunal como por parte de la Auditora General de la CABA Lic. Cecilia Segura. 2- No se ha justificado y mucho menos acreditado, cuál de todos los conceptos del GAMO sufriría un incremento de tal magnitud por encima de la inflación promedio que generase una variación de semejantes proporciones en los gastos corrientes del mantenimiento de la empresa. 3- De acuerdo a los valores expresados por AUSA, se presume que la variación prevista de febrero a marzo fue generada en su mayor parte por el impacto de la negociación paritaria. En cuanto al incremento esperado para el mes de septiembre, se podría especular con una nueva negociación paritaria, aunque difícilmente alcance un porcentaje como el indicado (es decir, si el acuerdo paritario del 20% impactó en el GAMO previsto para el mes de marzo en un porcentaje de 11,36, resulta poco probable que una segunda etapa de la negociación paritaria impacte en el 13,32% del GAMO como se prevé para el mes de septiembre). A lo que debe agregarse que las restantes variaciones mensuales, no se encuentran explicadas en autos. 4- Dado la falta de presentación de la información referente al GAMO aperturada de tal manera que se expliquen los conceptos que lo componen y cómo se estima que se modificarán durante el año, se hace imposible para los demandantes y para el Tribunal ejercer un control real de los componentes de la tarifa; máxime cuando los demandados sólo fundamentan el aumento tarifario dispuesto, de modo genérico y difuso, en la necesidad de mantener la ecuación económico financiera de la empresa y en particular el tope del art. 5° de la ley 3060. 5- Tal como fue advertido por la Defensoría del Pueblo en el informe referido al aumento tarifario que agregó en la Audiencia Pública para determinar dicha ecuación se actualizó un informe elaborado en el año 2012, sin embargo AUSA no informa la metodología empleada a tales fines y se reconoce que la AU Illia no cuenta con dicho estudio, lo que evidenció la falta de transparencia en el proceso de ajuste tarifario, al privar a los usuarios y la comunidad de toda esa información pública y que debió haber sido de fácil acceso. 6- En relación al sistema MicroBENCOST, se advirtió que el análisis se encuentra viciado y adolece

de una arbitrariedad manifiesta en el manejo de la información, en atención a que el análisis contiene un universo arbitrariamente acotado; se ha seleccionado el cálculo como un proyecto de ?aumento de capacidad? cuando en realidad no sería aplicable a otro tipo de proyecto; el sistema MicroBENCOST ha sido concebido para analizar la factibilidad de inversiones y obras en una red vial dada, en el caso de autos se puede ver que no existe una solución económica dado que se le ha alimentado información selectivamente para obtener un supuesto Beneficio al Usuario. 7- Se hace mención a los aumentos de costo laboral, refiriéndose a los incrementos salariales aplicados durante el año 2016, señalando que a dichos aumentos salariales debían agregarse los aumentos que surjan de la paritaria 2017. Al respecto, no se aportan antecedentes concretos que permitan verificar la cantidad de empleados de AUSA, ni los montos que deberían provisionarse para el pago de sus salarios, ni información certera que permita dar cuenta de que dicho costo laboral impacte en el orden del 75% del Costo de Administración y Mantenimiento Ordinario de la Concesión. 8- AUSA asienta su política de acortar los plazos entre las revisiones tarifarias en las disposiciones contenidas en la Ley N° 2809 -según la cual se eliminó la exigencia de que los aumentos se verificaran en plazos mayores a seis meses, y se concentró exclusivamente en la evolución de la inflación-; normativa que, si bien estableció el Régimen de Redeterminación de Precios aplicables a los contratos de obra pública regidos por la Ley Nacional N° 13.064; excluyó expresamente a las concesiones con régimen propio y cobro directo al usuario, de concesión de Obra y de servicios, licencias y permisos (conf. Art. 1° Ley N° 2809), quedando por demás claro que tal argumento resulta insuficiente e inapropiado a los efectos de convalidar la readecuación tarifaria para el año 2017. 9- AUSA señala que se ha elevado el promedio de aumento del 49 % al 53% con el único motivo de compensar la tardanza en la implementación del nuevo cuadro tarifario (mes y medio, enero y medio febrero), situación que aparece a todas luces incongruente con la normativa aplicable y por demás injustificada. Sin que se haya explicitado de qué forma se ven afectados con la tardanza para dar como resultado un aumento del 4%. 10- AUSA señaló que la mayoría del tiempo se va a cobrar la tarifa de \$ 15 para livianos en AU- ILLIA, pero sin embargo decide mantenerla a \$ 17 en el cuadro, con el objeto de utilizarla como precedente para la discusión tarifaria del próximo ciclo (2018), circunstancia que aparece infundada y arbitraria, teniendo en cuenta que con ello la concesionaria se estaría adelantando a los hechos y a los resultados, lo que no se encuentra previsto legalmente. 11- Se advierte que el Decreto establece los motivos de modo insuficiente, recordando que se ha dicho que las decisiones administrativas que afecten derechos de los particulares deben responder a una motivación suficiente, y ello implica que el acto debe resultar de la derivación razonada de sus antecedentes. Es decir el acto debió explicar cuál es el vínculo relacional entre los antecedentes de hecho y el objeto en términos racionales, esto es, concretamente cual es el vínculo entre aprobar el cuadro tarifario que como Anexo I forma parte del Decreto 72/17 y el estado de situación de la ecuación económica financiera de la concesión que se quiere restablecer, recaudo que no aparece cumplimentado en el acto bajo análisis. 12- Entre las obras presentadas por AUSA se destaca -por ser la de mayor valor previsto- la indicada como ?RER ILLIA? a la cual se destinarán \$421.200.000, eso es el 44% de la suma total que AUSA invertiría durante 2017, no se advierte en los escritos presentados por la demandada cual sería dicha obra, dado que no se menciona ninguna obra referida a la Red de Expresos Regionales. 13- Cabe aclarar con respecto a la alegada especial complejidad de la cuestión debatida sostenida por AUSA en cada una de sus presentaciones, que esta no es tal, sino que es la confusa presentación de algunos datos y falta de respuestas adecuadas no obstante los reiterados requerimientos en este sentido, lo que impiden ejercer el control que al Poder Judicial le compete. Como consecuencia de dichas circunstancias de hecho y de derecho se desprende la decisión del día de ayer. Que no pretende dejar sin readecuar la tarifa de peaje durante el año en curso, pero si poner de resalto que el aumento implementado no es justo, ni razonable, y la tarifa debe ser debidamente reajustada de acuerdo al marco legal y constitucional vigente.

021353E