



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

***Informe de Evaluación
de la Audiencia Pública
donde se trató la
Carta de Entendimiento firmada entre
UNIREN y COVIARES S.A.***

16 de Octubre de 2007



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES.....	3
II.	NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA	6
III.	RESPUESTAS A LAS PONENCIAS DE LOS PARTICIPANTES	6
III.1.-	A LAS OBRAS CONTRACTUALES	8
III.1.1.-	BAJADA EN VILLA ELISA - RAMAL DE CONEXIÓN CON EL CAMINO CENTENARIO ...	8
III.1.2.-	BAJADA EN RUTA 19.....	14
III.1.3.-	CONEXIÓN CON LA AVENIDA 520	16
III.1.4.-	TERCER CARRIL.....	18
III.1.5.-	AUTOPISTA RIBEREÑA	19
III.1.6.-	CONTINUACIÓN DE LA AUTOPISTA	20
III.1.7.-	COLECTORA Y CRUCES	21
III.2.-	PROPUESTAS ECONÓMICAS	22
III.2.1.-	AUMENTO TARIFARIO.....	22
III.2.2.-	TARIFA DIFERENCIAL	27
III.2.3.-	RESARCIMIENTO ECONÓMICO.....	28
III.3.-	A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO	31
III.3.1.-	PLAN ECONÓMICO FINANCIERO	31
III.3.2.-	MULTAS	33
III.3.3.-	GARANTÍAS Y SEGUROS	34
III.3.4.-	GESTIÓN AMBIENTAL	35



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

III.3.5.- PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENCIADAS	36
III.3.6.- SEGURIDAD VIAL.....	38
III.4.- CUMPLIMIENTO CONTRACTUAL	41
III.5.- PARTICIPACION DE LOS USUARIOS	45
III.5.1.- AUDIENCIA VINCULANTE	45
III.5.2.- PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS EN EL CONTROL DE LAS CONCESIONES.....	47
III.6.- CUESTIONAMIENTOS AL ÓRGANO DE CONTROL.....	49
III.7.- OBSERVACIONES AL PROCESO DE RENEGOCIACIÓN	52
III.8.- CALIDAD DE SERVICIO.....	54
III.9.- OTROS TEMAS.....	54
IV.- CONCLUSIONES.....	56



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

En virtud de lo establecido en el Artículo 38.- del Decreto N° 1.172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el INFORME DE LA RESOLUCIÓN FINAL con el cual fundamenta su conclusión final y explica de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía en referencia a la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieran la Empresa Concesionaria COVIARES S.A. y la UNIREN, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos establecidos por la Ley N° 25.561, en la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 28 de junio de 2007 y, en su caso, las razones por las cuales las rechaza.

I. ANTECEDENTES

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación existente, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, es decir, el ESTADO NACIONAL en este proceso debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIREN creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra la Empresa Concesionaria COVIARES. S.A. conforme al Contrato de Concesión aprobado el 20 de marzo de 1983 por el Decreto N° 497. El Contrato fue luego reformulado mediante el Acta Acuerdo aprobada por el Decreto N° 1638/94 del 20 de septiembre de 1994, y finalmente el 22 de diciembre de 2000 se firmó una Addenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual del Contrato de Concesión, aprobada por el Decreto N°85/01 del 25 de enero de 2001. La concesión tiene como fecha de finalización el 30 de junio de 2017.

Luego de realizar un análisis del contrato, la evaluación del grado de su cumplimiento por el Concesionario y de negociaciones con la empresa, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y la Empresa Concesionaria COVIARES S.A. arribaron a un



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

entendimiento para la renegociación del contrato de concesión.

Por ello, en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS sometió al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA el acuerdo preliminar – Carta de Entendimiento- referido al contrato de concesión de la Empresa Concesionaria COVIARES S.A., con el fin de permitir la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

De conformidad con la Disposición UNIREN N° 1 de fecha 21 de mayo de 2007, el día 28 de junio se llevó a cabo la Audiencia Pública convocada mediante la Resolución Conjunta N° 190 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y N° 164 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 30 de marzo de 2007, para considerar el acuerdo preliminar de CARTA DE ENTENDIMIENTO arribado entre la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y la empresa COVIARES SOCIEDAD ANÓNIMA el 21 de febrero de 2007.

La Audiencia Pública fue celebrada en el Hotel Corregidor, sito en la calle N° 6 - 1026, entre las calles N° 53 y N° 54 de la Ciudad de LA PLATA, provincia de BUENOS AIRES, y dio comienzo a las 9:00 horas.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PÚBLICA estuvo a cargo de la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS.

Los interesados tuvieron la posibilidad de tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PÚBLICA, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS sita en Avenida Paseo Colón N° 185/9 Piso Cuarto de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, y en la sede de la DEFENSORÍA CIUDADANA DE LA PLATA.

La UNIREN dio curso a las notas pertinentes comunicando la convocatoria de la Audiencia Pública, de conformidad con lo dispuesto en la resolución conjunta del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN N° 190/2007 y del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS N° 164/2007 y la Disposición UNIREN N° 1/2007, de las cuales fueron puestas copias a disposición de los participantes en la Secretaría, a : a) La concesionaria COVIARES SOCIEDAD ANÓNIMA; b) el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN y los respectivos



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas jurisdicciones involucradas; c) el ORGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI); d) la SUBSECRETARÍA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN; e) el Gobierno de la provincia de BUENOS AIRES, f) el Gobierno de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, y g) las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto N° 1.172/2003, en el artículo 14° de la Resolución Conjunta del N° 190/2007 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, y N° 164/2007 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, se ordenó la publicación de la convocatoria a la Audiencia Pública por dos (2) días consecutivos en el BOLETÍN OFICIAL, en los diarios LA NACIÓN, CLARÍN, y en el diario EL DÍA de la ciudad de La Plata, provincia de Buenos Aires.

Algunas de las inscripciones recibidas fueron acompañadas por presentaciones escritas adjuntando documentación y propuestas para la Audiencia Pública. Dicha documentación estuvo a disposición de los participantes en la Secretaría de la Audiencia durante el desarrollo de la misma, y fue agregada al expediente CUDAP: EXP-S01:0062312/2007 sobre la Audiencia Pública de COVIARES SOCIEDAD ANÓNIMA.

Los interesados pudieron tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública a partir del 4 de junio y hasta el 25 de junio, en el horario de 10:00 a 16:00 horas en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, sita en la Avenida Paseo Colón N° 189, cuarto piso, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

El Registro de Participantes, en el cual se inscribieron todos los interesados en tomar parte en la Audiencia Pública mencionada en el artículo anterior, quedó habilitado a partir del 4 de junio y hasta el 25 de junio de 2007, en el horario de 10:00 a 16:00 horas en la Avenida Paseo Colón N° 189, cuarto piso, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Tal como surge de los registros que obran en los actuados correspondientes a la Audiencia Pública, la cantidad de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra fueron treinta y seis (36). El listado con la nómina correspondiente ha sido adjuntado al Informe Final.

Asimismo se inscribieron como Participantes de la Audiencia Pública cuarenta y una (41) personas que no solicitaron efectuar exposiciones.

La SECRETARÍA comunicó a los asistentes de la Audiencia la habilitación de un Registro Especial para aquellos oradores que no lo habían hecho con antelación, el que se cerró a las 11.00 hs. registrándose la cantidad de seis (6) oradores, cuya exposición se efectuó a continuación del último orador inscripto



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

en el Orden del Día.

La Secretaría comunicó además que no expondrían los siguientes participantes: el Sr. Miguel Ángel GARCÍA LOMBARDI como particular interesado, y la Sra. Alcira Noemí MACHADO por el Centro de Fomento Barrio Jardín de Villa Elisa.

Finalmente, en sede de la UNIREN fue recibido el Expte. CUDAP: EXP-S01: 0238295/2007 remitido por la Subsecretaría de Coordinación y Control de Gestión del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en el que se adjunta la Resolución N° 356 del Consejo Deliberante de la Municipalidad de la Plata del 20 de Junio de 2007.

II. NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF;

Presidente Alternativo: Ing. Hugo ROTHAMEL;

Secretarios: Dra. Paula CASTRO y Dr. Eduardo Héctor FALCON.

III. RESPUESTAS A LAS PONENCIAS DE LOS PARTICIPANTES

Previo a dar respuesta a las observaciones efectuadas por los participantes corresponde efectuar las siguientes consideraciones generales:

El OCCOVI, Organismo Descentralizado en la órbita de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, conforme lo previsto en el Artículo 7° del Decreto N° 311/2003 y Artículo 13 de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS, efectuó a solicitud del Secretario Ejecutivo el informe "Análisis de la situación y grado de cumplimiento de los contratos de Concesión de la Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires", que incluye al de la Autopista Buenos Aires – La Plata concesionada a COVIARES S.A..

Sobre la base de la documentación remitida por el Órgano de Control, la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN elaboró su correspondiente "Informe del Estado de Situación y Grado de Cumplimiento". El objetivo del mismo era establecer si el desempeño de la Concesionaria COVIARES S.A. había reunido las condiciones necesarias para avanzar en el proceso de renegociación.

La conclusión del informe de la UNIREN, elaborado sobre la citada documentación remitida, fue que COVIARES ha cumplido razonablemente con la prestación del servicio en el marco de las obligaciones



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

del CONTRATO, brindando un servicio con niveles aceptables de calidad. Sin perjuicio de ello, en el informe se describen los incumplimientos en que ha incurrido la Concesionaria durante el proceso de ejecución del contrato y que fueron oportunamente comunicados por la Autoridad de Control, enumera las multas aplicadas y aquellas que se encontraban en trámite a la fecha de elaboración del citado documento.

De la información remitida por los organismos técnicos y de control pertinentes, surge que ninguno de los incumplimientos en los que ha incurrido la Concesionaria ha sido considerado por la Autoridad de Aplicación como causal para iniciar el rescate de la concesión.

Por todo ello y merituando además la necesidad de asegurar la continuidad del servicio, los posibles impactos económicos de las demandas existentes, la efectiva protección de los derechos de los usuarios y el interés del Estado, la UNIREN consideró que estaban dadas las condiciones para avanzar en el presente proceso de renegociación.

Con relación al desempeño de la Concesionaria, en la Audiencia Pública la mayoría de los oradores que hicieron referencia a esta temática, tanto particulares interesados, representantes de asociaciones de usuarios, autoridades municipales y provinciales, el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN y el DEFENSOR DEL PUEBLO de LA PLATA se expresaron en forma crítica. En ese orden, se refirieron a la existencia de denuncias y reclamos de los usuarios, y criticaron el desempeño de la empresa y el nivel de cumplimiento alcanzado respecto de las obligaciones del Contrato.

Ello encuentra su fundamento en razón que los juicios de valor realizados por los disertantes se apoyan en experiencias y apreciaciones particulares y/o de determinados grupos sociales con intereses específicos y comunes en muchos casos y, tal como surge de los informes que están incorporados en los expedientes de renegociación, si bien en el proceso de ejecución del contrato la Concesionaria ha desarrollado el servicio en condiciones razonables de calidad, también ha presentado en algunos casos deficiencias en su prestación incurriendo en incumplimientos contractuales.

Se destaca que muchos de esos incumplimientos, detectados por los organismos de control, han ocasionado la aplicación de las correspondientes sanciones.

La valoración efectuada por la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN fue descripta al desarrollar las consideraciones generales de este punto. No obstante ello, corresponde recordar que el Estado utiliza otros parámetros para su evaluación, siendo primordial su inclinación por tutelar el interés general y el de toda la comunidad jurídicamente organizada, amén de los usuarios de los servicios públicos respectivos.

También resulta pertinente señalar que con el nivel de detalle de la documentación obrante en el expediente y los datos generales aportados en la Audiencia Pública, la UNIREN no está en condiciones de determinar si los posibles incumplimientos informados por los participantes han sido detectados en



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

su totalidad por el Organismo de Control, y merecedores del correspondiente proceso sancionatorio. En ese orden, los mismos serán puestos en conocimiento de la autoridad de fiscalización para su intervención y efectos.

Sin embargo, sí se puede concluir que lo expresado por los participantes no enerva el criterio de la Administración de continuar con el proceso de renegociación, ya que de las presentaciones recibidas no surge que los incumplimientos citados son por sí mismo suficientes como causales de rescate de la Concesión siendo ellos, de ser comprobado por la autoridad de control, posible motivo de sanciones.

III.1.- A LAS OBRAS CONTRACTUALES

III.1.1.- BAJADA EN VILLA ELISA - RAMAL DE CONEXIÓN CON EL CAMINO CENTENARIO

La DEFENSORÍA CIUDADANA DE LA PLATA representada por el Dr. Gustavo GALLAND, " ... interpretando los reclamos de los ciudadanos de Gonnet, City Bell y especialmente de Villa Elisa, por su tesón permanente durante cinco años o más, le exige a la empresa COVIARES la construcción de la bajada de Villa Elisa, ratificando una fecha fija de iniciación y culminación de esta obra. Es en ese marco sustancial para nuestra región que en esa Carta de Entendimiento se contemple la bajada de la autopista de Villa Elisa a la altura del Parque Ecológico Municipal, etapa cuya concreción vienen exigiendo desde hace muchos años estas localidades." Señaló que " ... la falta de este acceso trae numerosos problemas como la pérdida de tiempo en el viaje, el crecimiento del tránsito vehicular en la zona y el incremento de accidentes, por causa justamente del incremento vehicular."

El Dr. GALLAND se refirió luego a " ... que los accidentes de tránsito, los accidentes fatales, que se han convertido en una verdadera pandemia para el país. Cuando de la noche a la mañana se pierde una vida, algunos dicen que si hubiera estado la autopista posiblemente hubiera sido más seguro. Este es el mensaje de la defensoría a la empresa, a la UNIREN y al señor Presidente de la Nación, porque este es un sentimiento que tiene la gente de Villa Elisa, City Bell y Gonnet cuando en el Camino Centenario ocurre un accidente fatal."

Opinó que " ... la empresa no puede argumentar que no realizará la obra de bajada hasta que no le permitan aumentar la tarifa. Esta obra hay que hacerla porque surge del contrato original que lo establece. Además de que es de vital importancia para la zona de Gonnet, City Bell y Villa Elisa."

"La empresa COVIARES está obligada por contrato a hacer la bajada de Villa Elisa, y según el Anexo V, Adenda al Acta Acuerdo, las obras faltantes de la cabecera en La Plata - el ramal de acceso a Villa Elisa hasta el empalme en el Camino Centenario, para la concesionaria representan una inversión de solamente 14 millones". Por ello notificó que " ... si el concesionario no hace lugar a lo estipulado en el



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

contrato, se está estudiando la posibilidad de accionar judicialmente y llegar hasta la rescisión del contrato si fuera necesario. Así como se actuó en otros casos similares así se puede actuar en este mismo caso, como se hizo en el caso del correo, del grupo Macri, en la provincia con Aguas Argentinas hoy AySA y últimamente en algún ramal ferroviario. La empresa nos informa que dicha bajada tendrá un tiempo de ejecución de un año, por lo que solicitó que se ponga fecha fija de iniciación y de terminación de obra, tal como se ha expresado en el discurso del representante de la empresa."

Puntualizó que "... la Carta de Entendimiento o preacuerdo expresa que el distribuidor Villa Elisa y su enlace con el Camino Centenario de una calzada por sentido de circulación tendrá doce meses desde la publicación del decreto de aprobación de la presente en el Boletín Oficial. Y saldrá publicado en el Boletín Oficial recién después de que termine todo este proceso, que se vuelvan a reunir todos los actores y se apruebe el Acuerdo en ambas Cámaras. De allí en más, la empresa dice que va a demorar doce meses. Es decir que todavía faltan algunos meses con la misma situación planteada."

En este tópico, por último remarcó que si los organismos de control y de renegociación acceden al aumento de tarifas a pesar de la oposición de la Defensoría, debe quedar claro y públicamente explícito el compromiso de la ejecución por parte de la empresa COVIARES, con fecha fija de iniciación y culminación, de estas dos bajadas.

El Señor Daniel Fernando MARTINO también se refirió a la bajada de Villa Elisa, y expresó no haber escuchado ninguna explicación lógica de por qué no se cumplió el contrato. Propuso que para el próximo incumplimiento, de haberlo, si se pone una fecha, a partir del día siguiente la concesionaria no pueda cobrar peajes.

El Señor Intendente de la Ciudad de la Plata, Julio César ALAK, destacó que una de las obras prioritarias que la comunidad necesita se inicien y ejecuten inmediatamente es la de las obras de conexión al Camino Centenario frente al Parque Ecológico Municipal, la llamada bajada de Villa Elisa aunque es el límite entre Villa Elisa y City Bell, que estaría bajando exactamente en el límite entre las dos comunidades, ya que ha operado el plazo que el contrato había fijado para la construcción de estas obras.

Puntualizó que han expirado los plazos originales del contrato - se habían fijado para 2002, y además que estas obras son realmente indispensables para la comunidad.

Por otra parte consideró que "... los argumentos que se han vertido a cargo del Defensor Ciudadano, y los que se verterán posteriormente en la Audiencia acerca de la necesidad de construir la bajada de Villa Elisa, son sobreabundantes. El municipio estima que esa inversión - y así lo han hablado con el OCCOVI - es de aproximadamente 20 millones de pesos. No es un volumen desproporcionado. Hoy se está invirtiendo en la Avenida 520 más de esa suma en los dos ensanches. Por lo tanto creemos



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que es una inversión relativamente baja para solucionar un gran problema que es que hoy toda la zona norte de la ciudad no tiene acceso a la Autopista La Plata - Buenos Aires; desde la Avenida 32 hasta Villa Elisa tienen aproximadamente 8 kilómetros. Ya viven aproximadamente 150 mil habitantes en la zona norte que hoy están impedidos de subir a la autopista, dado que tienen que ir hasta Alpargatas y ahí retomar hacia la Autopista La Plata - Buenos Aires. Por lo tanto creemos también que el costo - beneficio, el costo de la inversión y el beneficio para 150 mil habitantes, transforman esta inversión en algo posible. Por eso también nos parece prioritario que las obras se empiecen de inmediato. Cuando digo inmediato ¿qué digo? Digo agosto."

Expresó el deseo de "... que esta Audiencia sirva para terminar de aportar elementos para que se trabaje sobre el Contrato de Concesión y para que se realicen las obras. Que, más allá de la jurisdicción, las obras se hagan; si es el concesionario, que la haga el concesionario, si es el Estado nacional, como solucionó el acceso en Bernal, que lo haga, pero que se hagan y que los plazos se anticipen ...", señalando agosto de 2007 como la fecha de reinicio de la obra.

Remarcó la necesidad de la comunidad, independientemente de que el Gobierno Nacional y el concesionario debatan el contrato de concesión y el origen de los fondos. Manifestó que "... No estamos hablando de inversiones de 240 millones de pesos, ni de 100 millones de pesos, ni de 80 millones de pesos, estamos hablando de 24 millones de pesos. Espero que las legalidades, que son atendibles, no sean elementos de postergación de obras tangibles, como son las que necesita la comunidad. Los contratos de concesión tienen complejidades, cláusulas, disposiciones, pero se habla de una suma realmente casi irrisoria en el nivel de inversión que requiere esta vía tan importante que une a las dos capitales, la Capital Federal y la capital de la provincia más importante de la Argentina."

Puntualizó que la Ciudad de La Plata es una ciudad estratégica en el desarrollo bonaerense; que "... los platenses necesitan que esta capital se siga re-jerarquizando, necesitan una autopista digna. Es inconcebible que un vecino de Gonnet, un vecino de City Bell o un vecino de Villa Elisa o de Gorina, de Hernández, de Arturo Seguí, de Ringuet, tenga que hacer 15 kilómetros hasta Alpargatas y 5 kilómetros más hasta Hudson por no tener un puente, una comunicación en Villa Elisa, con una inversión que no supera los 20 millones de pesos. Es irracional. Creo que hay que encontrar la solución, y no solamente le hablo a la UNIREN o a la empresa; le hablo a nuestro gobierno, que sé que quiere encontrar una solución."

El Señor Teódulo DOMÍNGUEZ requirió "... que el Estado obligue a COVIARES a construir la bajada de la Autopista Buenos Aires - La Plata en el Camino Centenario, tal como está prevista en el contrato firmado entre el Gobierno Nacional y dicha empresa. En caso de negativa, renuncia o abandono de sus responsabilidades, que el gobierno inicie las acciones legales que correspondan por incumplimiento reiterado de contrato;"



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Pidió " ... que el Estado tome todas las previsiones del caso y le garantice a los 120.000 habitantes de Villa Elisa, City Bell, Gonnet y localidades aledañas, la construcción y habilitación de la bajada en el menor tiempo posible."

Que el Gobierno " ... analice un proyecto alternativo de la Entidad Interactiva Almafuerde de Villa Elisa, por el cual sugirió en distintas ocasiones al OCCOVI que la bajada se construya a la altura de la estación Pereyra y conecte con el Camino Centenario a la altura del Arco de Villa Elisa. Esta entidad entiende que esta alternativa no ofrece obstáculos hídricos, no obliga a comprar tierras, sólo necesita dos puentes menores, engancha, luego de pasar las vías del ex ferrocarril Roca, en una calle pavimentada, Santa Rosa, prevista para resistir el peso de tanques de guerra por habitar esos lugares un ex cuartel militar. El distribuidor, por otra parte, se puede estructurar sobre la base de un juego de semáforos y dos puentes livianos. En consecuencia, es posible que el costo resulte hasta un 40 por ciento menos de los 20 millones de pesos que calcula COVIARES, es decir, 8 millones de pesos menos."

El señor Gonzalo RAICO ATANASOF expresó que el Concejo Deliberante de la ciudad de La Plata, en el bloque Justicialista, está pidiendo la inmediata concreción de las obras, y que se sumaba al petitorio del Intendente para que éstas se realicen a partir del 1° de agosto de 2007.

El señor Horacio ALFARO expresó el apoyo de la Federación de Instituciones Culturales y Deportivas de La Plata y Biblioteca Popular Mariano Moreno, solidario al reclamo que desde hace varios años vienen efectuando vecinos e instituciones de la zona norte del partido de La Plata reclamando por el incumplimiento de la obra referida a la bajada en Villa Elisa, en las cercanías del Parque Ecológico.

En ese marco señaló que resulta imperioso proceder a construir la bajada de la autopista en Villa Elisa Parque Ecológico a la brevedad, sin dilaciones, para que las legítimas aspiraciones de los ciudadanos de la zona norte, largamente postergadas, encuentren su justa solución a la brevedad dado que los costos que la misma insumiría no representan un monto considerable considerando la magnitud de la obra de la que se está hablando.

El señor César Gerardo COCCOZ juzgó inaceptable para los vecinos considerar como fecha más cercana para la terminación de la bajada de Villa Elisa – City Bell octubre de 2008, con aumento de tarifa a un año después de aprobarse el convenio que se está discutiendo.

Propuso como base de solución que: " ... el Ministerio de Planificación y el Ministerio de Economía de la Nación disponen de los fondos y los asignan a discreción. Sabemos, quienes hemos trabajado en la administración pública, y lo intuye el ciudadano de pie o motorizado, que si hay voluntad política se hace. Necesitamos esa conexión para ayer, dado que la primera fecha de finalización estimada que conozco, por el OCCOVI, fue abril de 2002."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El señor Víctor Iván MAIDANA consideró que teniendo en cuenta el ingreso por peaje de COVIARES, el inicio de las obras no debe estar condicionado al aumento del peaje y reclamó que se proceda a reanudar en forma inmediata y sin dilaciones la construcción de la bajada de la Autopista La Plata - Buenos Aires frente al Parque Ecológico, la terminación en la Avenida 520, y llevar a cabo todos los aspectos vinculados al mejor servicio de atención del usuario.

La señora Eyra REYES peticiónó " ... Por el cumplimiento del contrato original, que incluía el acceso con el Camino Centenario a la altura del Parque Ecológico municipal, y la bajada de 520 y 120, obras que se pagaron y no se ejecutaron ... "..

El Señor Héctor RODRÍGUEZ expresó que los usuarios y vecinos han sido demasiado tolerantes. Y continuó " ... Por todo lo expuesto, los vecinos de Villa Elisa, City Bell y Gonnet exigimos el inicio ya, ya, de las tareas de la obra de la bajada de la autopista ahí en Villa Elisa, frente al Parque Ecológico ".

El señor Ricardo Daniel RODENAK reclamó que " ... por alguna razón la obra queda inconclusa y se realiza una bajada que no cumple ninguno de los aspectos técnicos señalados puesto que no es la bajada proyectada en el contrato. Y esta bajada no contractual atraviesa la traza urbana de Villa Elisa, conectando una vía rápida –autopista- con una vía semi-rápida –Camino Centenario. Ante tal insensible e irracional cambio de lugar ajeno al contrato los vecinos de Villa Elisa reclamamos: La construcción de la bajada planificada en el Camino Parque Centenario y calle 458 de Villa Elisa, City Bell, que beneficia a todas las localidades -City Bell, Gonnet, Arturo Seguí y Villa Elisa- y no perjudica a ninguna de ellas por ser estratégica su ubicación en la región."

El señor Eduardo NEGRI pidió " ... que inmediatamente se comience la obra, la obra de bajada que estamos esperando. Estamos sufriendo una obra precaria. A mi me toca vivir muy cerca de esta bajada precaria que hay en este momento, que es de la Ruta 19. ... "

El señor Jorge CAMPANARO en su presentación escrita planteó su posición, como representante de los vecinos de la ciudad de La Plata, de que no se conceda ningún aumento del valor del peaje hasta tanto se concreten las obras de las bajadas originalmente programadas, a la altura del Parque Ecológico de City Bell y de la Avenida 520.

El artículo 1º de la RESOLUCIÓN N° 356 del CONSEJO DELIBERANTE de la CIUDAD de LA PLATA expresa: "Solicitar al Departamento Ejecutivo, arbitre los medios pertinentes, ante la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) dependiente de los Ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de Economía y Producción de la Nación, con acción normada en lo dispuesto por Ley 25.561 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, a efecto de dejar sentada la preocupación de este Cuerpo, ante el retardo de la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

renegociación de contrato con la concesionaria COVIARES a cargo de la explotación de la Autopista Buenos Aires - La Plata, y que genera la suspensión de construcción de obra del acceso que une dicho corredor vial con la localidad de Villa Elisa, a la altura del Parque Ecológico proyectado en el convenio marco.”

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Gustavo GALLAND en representación de la Defensoría Ciudadana de La Plata, Daniel Fernando MARTINO, Julio César ALAK en su carácter de Intendente de la ciudad de La Plata, los señores Teódulo DOMÍNGUEZ, Gonzalo RAICO ATANASOF, Horacio ALFARO, Víctor Iván MAIDANA, Héctor RODRÍGUEZ, Ricardo Daniel RODENAK y Eduardo NEGRI, la señora Eyra REYES, Jorge CAMPANARO en su presentación escrita y la RESOLUCIÓN N° 356 del CONSEJO DELIBERANTE de la CIUDAD de LA PLATA:

La Bajada en Villa Elisa, formalmente denominada Ramal de Conexión con el Camino Centenario, fue incorporada al conjunto de obras a realizar por el Concesionario en la Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual de diciembre de 2000, y debió estar finalizada en el primer semestre del año 2002 conforme el Artículo 2°, inciso 2.1.

Tal como expone el OCCOVI en su “Informe de Situación y Grado de Cumplimiento de los Contratos de Concesión” de fecha 18 de septiembre del 2003, obrante a fojas 1056 y siguientes del expediente MECON EXP-S01: 0257392/2002, “... Hacia fines del año 2001 la Concesionaria tenía algunos atrasos relativos respecto de los programas de obras acordados en la Adenda, sin que éstos llegaran a configurar una situación grave que mereciera algún tipo de penalidad hasta ese momento. Las metas inmediatas de COVIARES eran terminar las obras del tronco de la AUTOPISTA en el tramo entre Hudson y La Plata para fin de enero del 2002 y el Ramal de Enlace con el Camino Centenario en la localidad de Villa Elisa, para fin de mayo del 2002, siendo esta última obra la que presentaba más dudas del cumplimiento en plazo.”

El mismo informe del OCCOVI continuaba: “En suma, si bien era difícil el cumplimiento de las metas comprometidas, no eran imposibles a mediados de diciembre de 2001. En todo caso, los atrasos se iban a manifestar en forma más clara a lo largo del primer trimestre del 2002.” ... y más adelante (por la emergencia económica), “Se postergó para más adelante la ejecución de algunas obras no esenciales para el propósito de la habilitación de la Autopista, entre las que se cuenta el Ramal de Enlace con el Camino Centenario en la localidad de Villa Elisa, en el cual no se trabajó en absoluto desde enero de 2002.”

La presente Carta de Entendimiento, en su Anexo I – Plan de Inversiones, establece precisamente un nuevo Plan de Trabajos con sus fechas de inicio y terminación, para la conclusión de esta obra. Si bien



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

el compromiso formal de la Concesionaria sólo será exigible a partir de la publicación del decreto de homologación del Acta Acuerdo, considerando la trascendencia de la Conexión para el conjunto de los vecinos y los montos que su ejecución implica, esta Secretaría Ejecutiva recomienda se instruya al Concesionario para que dé comienzo a las obras de finalización.

No obstante ello, en función de lo expuesto por los participantes en la Audiencia y los antecedentes mencionados más arriba, se dará curso del presente Informe al Sr. Secretario de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en su carácter de Autoridad de Aplicación y al Órgano de Control de las Concesiones Viales, sin perjuicio de continuar las actuaciones de perfeccionamiento de este Acuerdo de Renegociación Contractual.

III.1.2.- BAJADA EN RUTA 19

El Defensor Ciudadano de La Plata, Dr. Gustavo GALLAND, dijo en su presentación respecto del acceso auxiliar de Villa Elisa, en el camino que une Villa Elisa con la selva marginal de Punta Lara, que también cree – y dijo que es posible que esto sea compartido por la Municipalidad - que es necesario un acceso vial seguro que evite accidentes, ya que esperan que una vez que se habilite el acceso de subida y bajada frente al Parque Ecológico disminuirá notablemente el número de vehículos que hoy usan ese acceso, ya que es una preocupación de la gente que vive en el centro de Villa Elisa la cantidad de vehículos que diariamente pasan por el centro de esa localidad para acceder a la autopista en ese acceso auxiliar.

El señor Mario Alberto RONCO planteó su punto de vista como Secretario de Obras Públicas de Ensenada, municipio costero con 10 kilómetros de costa en el que se ha hecho un gran esfuerzo e inversión, por lo que la afluencia de público se ha incrementado de tal manera que en época estival se alcanza a tener casi 100 mil personas en Punta Lara. Ese público, en un día cálido de verano a las seis o siete de la tarde necesita movilizarse y descongestionarse a través de los accesos a la zona desde la autopista, por ejemplo de Villa Elisa. Por ejemplo la Ruta 19, una ruta de diez kilómetros – la que se pide que se repare y se reconstruya - canaliza todo el tránsito pesado, micros y demás, que viene del Gran Buenos Aires.

Definió al turismo generado como “el turismo de los pobres”, por el cual el municipio ha hecho mucha inversión que se materializa en guardavidas, unidades sanitarias, ambulancias, bañeros y demás, con lo cual descongestionar el tránsito hacia la bajada de Villa Elisa por la Ruta 19 es muy importante para el municipio.

Concluyó que estas son las inquietudes del municipio de Ensenada, y resaltó que la salida a Villa Elisa



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

reviste importancia en épocas de crecida del río, circunstancia en que toda la gente que queda en la zona de Villa Elisa - Punta Lara tiene que salir para el lado de Villa Elisa, por lo que es un camino que se utiliza durante todo el año.

El señor Horacio ALFARO expresó que la subida hoy existente a Buenos Aires sobre la Ruta 19, ha generado un tránsito vehicular de densidad significativa por la Avenida Arana y calles circundantes de Villa Elisa hasta tomar el acceso. Al movimiento vehicular vecinal debe adicionársele el interregional, convirtiendo a una zona tranquila y apacible de viviendas, casas de fin de semana, comercios y establecimientos educativos, en una zona altamente peligrosa para la vida de vecinos y usuarios, afectando la salud y calidad de vida de los vecinos residentes.

El representante de la Comisión del Foro Vecinal de Seguridad de Villa Elisa, señor Héctor RODRÍGUEZ, sostuvo que la subida a la autopista por la Ruta 19 es muy precaria porque se debe cruzar de la mano contraria al tránsito que viene de Punta Lara. También que por culpa de la misma se ha triplicado la circulación de vehículos en la zona, aumentando el riesgo de vida de muchos vecinos y usuarios.

Dijo que el trazado urbano de Villa Elisa no está preparado para recibir tanta afluencia de autos, más aun a las altas velocidades que desarrollan. Se está corriendo riesgo de muerte. Las escuelas y los padres que mandan a sus hijos a la escuela están preocupadísimos. Se preguntó: "... ¿qué estamos esperando? ¿Que ocurra un accidente?. La empresa está preocupada por cuánto va a ganar o cuánto dejó de ganar, y nosotros estamos preocupados por las vidas humanas que ahí están corriendo riesgo, y que ya hemos tenido accidentes fatales por culpa de no estar esta bajada de la autopista ahí en Villa Elisa."

Expresó en fin su preocupación puesto que un accidente grave puede ser detonante, y va a producir un grave conflicto. "Entonces, ¿qué estamos esperando?". Dijo, en nombre de los vecinos, "... que hacen responsable a la empresa COVIARES y a los funcionarios de turno que nos representan por alguna muerte o algún accidente que pueda ocurrir ahí."

El señor Eduardo NEGRI solicitó el cierre de la bajada correspondiente a la Ruta 19, a la que calificó de "obra precaria", hasta tanto no se haga la obra definitiva en Villa Elisa y esta obra se rehaga en las condiciones que tiene que estar, con los elementos de seguridad que tiene que tener. Calificó como terrible la situación, "... pues el tránsito que va por ese lugar ya tiene ritmo de autopista, dentro de las calles de Villa Elisa se desarrollan velocidades de 80 kilómetros por hora, donde no hay veredas, donde los vecinos caminan por el borde de la calle, donde hay un paso a nivel que en horarios pico tapona ese lugar, y cuando se abre parece una carrera de Fórmula Uno."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

RESPUESTA:

A las presentaciones del Dr. Gustavo GALLAND, Mario Alberto RONCO, Horacio ALFARO, Héctor RODRÍGUEZ y Eduardo NEGRI:

Esta Secretaría Ejecutiva reconoce la importancia de esta obra para los vecinos de Villa Elisa.

Por las razones expuestas y en los mismos términos planteados en la respuesta anterior, esta Secretaría Ejecutiva recomendará que se instruya al Concesionario para que proceda a ejecutar las obras de remodelación y rehabilitación del cruce con la Ruta 19.

Con respecto a la inquietud planteada por el señor Mario Alberto RONCO respecto de la reconstrucción de la Ruta 19 en el tramo de aprox. 10 km. hacia Punta Lara, este sector se encuentra fuera del ámbito del contrato de concesión, por lo que esta UNIREN remitirá copia del presente informe al Distrito 1 de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires a los efectos de su consideración.

III.1.3.- CONEXIÓN CON LA AVENIDA 520

El señor Julio César ALAK afirmó que a su entender, la conexión con la Avenida 520 conjuntamente con la llamada bajada de Villa Elisa, son dos obras que la comunidad necesita que se hagan inmediatamente, ya que ha operado el plazo que el contrato había establecido para su construcción.

Puntualizó que han expirado los plazos originales del contrato que se habían fijado para 2002, y que además estas obras son realmente indispensables para la comunidad.

En el caso de la conexión con la Avenida 520, expresó que "... cobra una importancia inmediata y trascendente puesto que sabemos que está siendo ensanchada en estos momentos, frente a Melchor Romero, en el tramo entre la Ruta 36 y la Avenida 143, y que ya se ha terminado el ensanche desde la Ruta 36 a la Ruta 2. Que es una vieja aspiración también del oeste de la ciudad, con lo cual el ensanche de la Avenida 520 la va a convertir en la única avenida de La Plata que va a cruzar de Este a Oeste todo el territorio de la ciudad. Sin lugar a dudas va a ser quizá la avenida principal de la ciudad en dirección Este - Oeste. Va a tener más flujo vehicular que la 44, que la 66, que la 60, y obviamente que la 32. Por lo tanto, la necesidad de que ésta, que va a ser la avenida principal de la ciudad en un plazo no mayor de 4 o 5 años, tenga acceso a la autopista, es de una importancia sustancial porque además permitiría que el tránsito pueda desviarse desde ahí hacia el puerto de La Plata, hacia la Zona Franca, hacia los astilleros."

"Hoy no se visualiza la urgencia de esta subida, continuó, porque hasta hace poco estuvo ocupada, intrusada la traza por barrios que en este momento se están relocalizando, reurbanizando, pero ya podemos decir que la traza está liberada, motivo por el cual ya se estaría en condiciones sin ninguna



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

dificultad de construir esa obra, que es una obra que el municipio estima no es mayor a 4 millones de pesos. Opinó que es una inversión realmente baja para el volumen de inversiones que significa esta autopista y permitirá la subida en Tolosa, que se puedan unir las dos autopistas, la autopista del Atlántico, que va a Mar del Plata, con la Autopista Buenos Aires - La Plata a través de la Avenida 520, solucionando un problema de transitabilidad importante en esta ciudad."

Destacó como prioritario que las obras se empiecen de inmediato ya que " ... además estas obras son realmente indispensables para nuestra comunidad."

El señor Horacio ALFARO expresó que las obras del distribuidor 520 y 120 deben ser ejecutadas a la brevedad, en función de la importancia que revisten para la mejor, rápida y segura circulación vehicular, evitándose congestiones y molestias innecesarias a los vecinos y usuarios.

El señor Víctor Iván MAIDANA consideró que teniendo en cuenta el ingreso por peaje de COVIARES, el inicio de las obras no debe estar condicionado al aumento del peaje y reclamó que se proceda a reanudar en forma inmediata y sin dilaciones, la construcción de la bajada de la Autopista La Plata - Buenos Aires frente al Parque Ecológico, y la terminación en la Avenida 520.

El señor Ricardo Daniel RODENAK expresó que " ... la empresa posee numerosos incumplimientos. La obra Autopista Ribereña no ha sido realizada, la Autopista Buenos Aires - La Plata ha sido realizada de manera incompleta, faltando el distribuidor de la calle 520 y 120 y el distribuidor de Villa Elisa City Bell a la altura del Parque Ecológico."

En su escrito, el señor Jorge CAMPANARO planteó su posición, como Representante de los vecinos de la ciudad de La Plata, de que no se conceda ningún aumento del valor del peaje hasta tanto se concreten las obras de las bajadas originalmente programadas, a la altura del Parque Ecológico de City Bell y la Avenida 520.

RESPUESTA:

A las presentaciones del Dr. Julio César ALAK, los señores Horacio ALFARO, Víctor Iván MAIDANA, Ricardo Daniel RODENAK y Jorge CAMPANARO.

La demora en la finalización de las obras correspondientes a la conexión con la Avenida 520 no deberían ser imputables a la empresa por lo que, una vez levantadas las distintas interdicciones existentes, el Órgano de Control deberá solicitar a la Concesionaria la reanudación de los trabajos. De hecho, el Plan Económico Financiero de la concesión tiene claras precisiones en este sentido.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

III.1.4.- TERCER CARRIL

El Dr. Gustavo GALLAND señaló que es necesario incorporar el tercer carril a todo lo largo de la autopista, pues esto va a significar dar una mayor seguridad a la autovía.

El señor Fernando MARTINO citó que el estado actual de la autopista lo retrotrae al pasado de la avenida Calchaquí, porque en este momento es muy difícil llegar a Buenos Aires, y muy difícil volver de Buenos Aires en los horarios en que más se necesita.

El señor Julio Cesar ALAK requirió también que se termine el ensanche que se inició hace un tiempo de tres carriles por tres carriles en el tramo Hudson - Acceso Sudeste. Puntualizó que " ... no importa que el partido termine en el Parque Pereyra, usen la autopista y se ven perjudicados cuando en el tramo Hudson - Acceso Sudeste se produce una gran congestión de tránsito los domingos de todos los años, más cuando es fin de semana largo y los viernes de todo el año, viniendo de la Ciudad de La Plata, sobre todo cuando es fin de semana largo, y ni hablar del verano o de los cambios de quincena, que por la autopista es casi más lento que por la Avenida Calchaquí". Para ello señaló la necesidad de finalizar dicha obra, expresando que " ... su expectativa sería que esa obra se inaugure antes de la temporada estival, antes de que los turistas de Argentina, de la Capital Federal, del Gran Buenos Aires, tomen la Autopista La Plata para ir a la Costa Atlántica, desde San Clemente hasta Necochea. Antes que venga el boom de desplazamiento vehicular hacia la Costa Atlántica sería necesario que se concluya la obra que está en ejecución de tres carriles por tres carriles".

La cuarta obra que a su entender resulta prioritaria es la de la ampliación a tres carriles por tres carriles desde La Plata hasta Hudson. En ese sentido consideró " ... que es prudente tenerla planificada para iniciarla de forma inmediata a la culminación de las obras de la bajada de la autopista en Villa Elisa y en la Avenida 520". Confirmó lo manifestado previamente, al respecto dijo que " ... El municipio desea y expresa su petición de que la obra de ensanche de tres por tres de La Plata hacia Hudson se inicie en agosto de 2008 porque creemos que ahí va a aumentar el uso de la autopista. Se va a optimizar la utilización de la autopista porque va a ser mucho más atractivo tomar la autopista y no ir por el Camino Centenario hasta Alpagatas y luego desviar en Brandsen. Por lo tanto va a aumentar la cantidad de vehículos, vamos a tener necesidad de tener más carriles entre La Plata y Hudson."

El señor Carlos BONICATTO consideró pertinente reclamar las obras de ensanche, que son absolutamente necesarias e imprescindibles; requerir el inmediato comienzo de las obras – como también dijo el intendente municipal, en el mes de agosto de este año para que terminen en agosto del año que viene; intimar a los órganos de fiscalización el apoyo a esta postura ya que los plazos están vencidos; y el requerimiento, en su caso, de la intervención del Gobierno Nacional,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Gustavo GALLAND, Fernando MARTINO, Julio César ALAK y el señor Carlos BONICATTO, relativas al Tercer Carril:

El Plan de Inversiones incorporado como Anexo I de la Carta de Entendimiento, ha sido elaborado conforme a los lineamientos establecidos por el Órgano de Control y consensuado con la Concesionaria. En este Plan de Inversiones han sido contempladas ambas ampliaciones: Acceso Sudeste – Quilmes y Quilmes – Hudson, estableciendo las fechas de inicio y terminación de las obras de ampliación correspondientes.

Cabe mencionar que la obligación del inicio de las obras correspondientes al tercer carril en el tramo Acceso Sudeste - Quilmes ya ha sido comunicado al Concesionario por el OCCOVI en fecha 29 de julio de 2005, en virtud de lo establecido en el Artículo 2.1 de la Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual incorporado como Anexo V a la Carta de Entendimiento. Los trabajos correspondientes fueron iniciados por el Concesionario luego de algunas demoras debidas a modificaciones realizadas en el proyecto ejecutivo de la obra. Conforme al Plan de Trabajos presentado por el Concesionario y aprobado por el OCCOVI, se prevé la finalización de estos trabajos para el mes de diciembre del corriente año.

Por lo expuesto, esta Secretaría Ejecutiva recomendará que se instruya al Concesionario para que finalice las obras en curso de ampliación de la Autopista.

III.1.5.- AUTOPISTA RIBEREÑA

Respecto de este punto, el Ingeniero Ricardo LASCA dijo que “ ... quería aclarar que durante la gestión del ingeniero Hidalgo, ante este cobro indebido de los 3,80 dólares por el total de la obra, que no se había hecho, se nos dijo que efectivamente se iba a obligar a la Concesionaria – como lo dice el contrato - a hacer la Autopista Ribereña. Y ahora nos sorprende que encima se beneficia al concesionario, no solamente con este aumento ilegal, indebido, injustificado, discriminatorio, sino que también se le perdona hacer la Autopista Ribereña.”

La señora Alicia Mabel TÓRTORA objetó sustraer de las obligaciones del Concesionario la obligación de la inversión necesaria para la construcción de la Autopista Ribereña.

RESPUESTA:

A las presentaciones del señor Ricardo LASCA y la señora Alicia Mabel TÓRTORA:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El Gobierno Nacional, la Corporación Antiguo Puerto Madero y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires no lograron llegar a un acuerdo acerca de la traza y las características constructivas que debía tener la Autopista Ribereña, razón por la que el Concesionario se vio forzado a suspender las tareas iniciales de pilotaje en 1989. Si a ello se suma el muy importante desarrollo urbano que ha tenido la zona de Puerto Madero en la última década, hace más difícil encontrar una solución aceptable para las partes que contemple a la vez los requerimientos urbanísticos y ambientales, y las necesidades de la Ciudad de canalizar el tránsito pasante Norte – Sur y el acceso al puerto de Buenos Aires.

Por esta razón el Gobierno Nacional ha decidido sustraer de las obligaciones a cargo del Concesionario la construcción de la Autopista Ribereña. Sin los condicionamientos del contrato de concesión, las partes interesadas podrán llegar a un acuerdo acerca de la traza, las características constructivas de la Autopista y su vinculación con el entorno.

La eliminación de esta obligación está reflejada en el Plan Económico Financiero de la concesión como un ahorro de inversión y su consecuente disminución de ingresos.

III.1.6.- CONTINUACIÓN DE LA AUTOPISTA

El señor Julio César ALAK señaló que para la ciudad de La Plata es esencial la Autopista La Plata - Buenos Aires. Es esencial además que esta autopista en el futuro se prolongue por el eje de la Avenida 128 y se conecte con la Ruta 11. Es esencial que esta autopista, en el cruce de la Avenida 128 y la Avenida 90, genere un anillo de conexión de la Ciudad de La Plata con la Ruta 2 y luego que se una a la Ruta 6, pero lo que consideran indispensable es que esta obra se termine. Opinó que estamos hablando de montos de inversión de obra pública realmente bajos en relación al impacto social que tiene hacer la subida en Villa Elisa, y al impacto social que tiene la subida de Tolosa. Estamos hablando de cifras sumamente bajas para tener que seguir esperando la realización de estas obras.

El señor Carlos BONICATTO consideró pertinente reclamar la prolongación de la autopista por la calle 128 hasta la Ruta 11.

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Julio César ALAK y Carlos BONICATTO:

Con relación a los requerimientos realizados en el presente, corresponde destacar que el marco del proceso de renegociación y sus alcances no son definidos por la UNIREN, sino que surgen de la normativa vigente en la materia. En efecto, el artículo 4º inciso g) del Decreto Nº 311/2003 limita su accionar a los términos del contrato firmado entre el Estado Nacional y el



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Concesionario, y a la readecuación de las pautas y obligaciones estipuladas en el contrato afectadas por los efectos de la emergencia.

En ese contexto corresponde señalar que la ampliación de las obras solicitada por los participantes en respuesta no estaba prevista en el contrato original y, por lo tanto, excede el objeto de la Carta de Entendimiento sometida a Audiencia Pública.

Por otro lado, no escapa al conocimiento de los participantes de la Audiencia Pública que el proceso de renegociación no faculta a la UNIREN para imponer condiciones en forma unilateral, que no estuvieran contempladas en los respectivos contratos. No obstante ello y atento a la importancia que las obras solicitadas tienen para la ciudad de La Plata y sus vecinos, manifestada por las autoridades locales participantes de la Audiencia Pública, el Informe Final y el Informe de Evaluación, serán remitidos a la Autoridad de Aplicación para su consideración.

III.1.7.- COLECTORA Y CRUCES

El señor Enrique BASLA aclaró que su exposición estaba referida a la región del Gran La Plata, y reconociendo los aspectos positivos de la autopista no dejó de remarcar que determinadas fracciones han quedado aisladas por la construcción de la autopista, ya que no tienen salida y que, a diferencia de lo que ocurre con Villa Elisa - que no pueden acceder a la autopista - ni siquiera pueden utilizar caminos que antes utilizaban, que era la red vial ordinaria, porque la autopista ha empezado a operar como una muralla.

Con referencia a una parcela que es frentista hacia el lado de Ensenada, planteó que se habilite un acceso directo desde y hacia la Autopista, su interconexión por vía de calles colectoras y un puente de cruce sobre la autopista por la calle 505.

Enunció la existencia de peritajes que analizaron los perjuicios que podía producir la circulación dentro de las fracciones parcialmente expropiadas, y la existencia de un informe de la Comisión Especial de Autovía en el que se dijo claramente que iba a haber calles colectoras en los márgenes, puentes especiales sobre los tres canales que surcan el campo y otro particular en coincidencia con la calle 505. Agregó que esta solución, " ... una vez construida la autovía, se inviabilizó y que ya por la calle 505 no hay acceso a la Autopista ni salida hacia Centenario. Sólo una enorme vuelta de toda esa zona que ustedes vieron, para poder salir por Diagonal 74 o por la zona ribereña."

Luego dijo que se prometieron calles colectoras y puentes que permitieran la comunicación a través de la autopista, para el contrafrente de Gonnet, el contrafrente de Villa Castells, el contrafrente de City Bell y de Villa Elisa, tierras que hoy no se las ve porque está la muralla, y la muralla se ha incorporado como un elemento intelectual que ya forma parte de la cultura. Las calles colectoras en las márgenes



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de la autopista no se han construido; no se construyó el puente especial sobre la calle 505, y el resultado ha sido la incomunicación, con afectación de las posibilidades de desarrollo de estas fracciones.

En su presentación escrita, el Sr. Claudio Daniel BOADA hizo notar la necesidad de la construcción de una buena cantidad de pasos – puentes peatonales, a fin de que la autopista no se convierta en un muro divisorio en medio de la comunidad.

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Enrique BASLA y Claudio Daniel BOADA:

Las obras solicitadas superan el marco contractual, y por lo tanto exceden el objeto de la Carta de Entendimiento sometida a Audiencia Pública.

Reiterando lo expresado en la respuesta anterior, no escapa al conocimiento de los participantes que el proceso de renegociación no faculta a esta Unidad de Renegociación a imponer condiciones unilateralmente, que no hubieran sido contempladas en el contrato original. Sin embargo y considerando el perjuicio manifestado por los vecinos afectados a las fracciones frentistas, esta Secretaría Ejecutiva remitirá el Informe Final y este Informe de Evaluación al OCCOVI y a la Autoridad de Aplicación, para su consideración.

III.2.- PROPUESTAS ECONÓMICAS

III.2.1.- AUMENTO TARIFARIO

El Representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, Lic. Sebastián BIZZI, afirmó que debe establecerse que en caso de propuestas de revisión tarifaria por cualquier concepto, la aprobación de las mismas debe ser sometida previamente al procedimiento de Audiencia Pública.

El DEFENSOR DE LA CIUDADANÍA DE LA PLATA, el Dr. Gustavo GALLAND se opone al incremento del peaje previsto en la Carta de Entendimiento. El Poder Ejecutivo Nacional está haciendo un gran esfuerzo, que traslada a las empresas privatizadas, para no autorizar aumentos de tarifas, como luz o gas, y creemos que como bien se explicó el uso de la autopista es un servicio del Estado, un servicio público concesionado del Estado. Consecuentemente, en esta oportunidad no se debe autorizar este aumento de peaje.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El señor Ricardo LASCA destacó que rechazaba el aumento del 15 por ciento de las tarifas de peaje, por entender que es ilegal y aparte, por entender que es el concesionario el que debería reintegrar el dinero indebidamente cobrado a los usuarios, cuando se cobraba 3,80 dólares por una obra que no estaba terminada, y que recién se finalizó en 2002.

Propuso, como alternativa al aumento propuesto del peaje, emplear los fondos generados a través de la tasa al gasoil, que recauda 1.800 millones de pesos anuales. Dicha tasa fue creada para eliminar las cabinas de peaje y para hacer obras de infraestructura.

Manifestó no estar en contra del peaje, aclarando que existen muchos métodos de financiamiento vial - uno es el peaje, otro es el peaje indirecto, el peaje en la sombra, el sistema COT, el sistema CREMA, y que como Estado se debe elegir el método adecuado, el mejor, que haga que el camino cumpla con su función, que es la de generar riquezas.

Propuso que se saque el IVA; sacarlo de forma tal que la tarifa realmente no sea incrementada. O bien, bajar el precio de los combustibles a través de sus impuestos y de alguna manera compensar este aumento que se va a aplicar.

En relación a la cuestión tarifaria, el señor Julio César ALAK aclaró que " ... Para elaborar su presentación nosotros hemos buscado información en la UNIREN, que nos ha dado información sobre el aumento de la cantidad vehicular desde la crisis de 2001, desde la inauguración de la autopista. Hay registros claros de que el tránsito vehicular ha aumentado un 66 por ciento, lo que significa que ha aumentado la recaudación en forma proporcional. Por lo tanto consideramos que no es necesario, y nos oponemos en forma clara, un aumento de tarifas." Y continuó diciendo " ... Esto quiero reiterarlo: el municipio se opone a un aumento de tarifas y el municipio exige la construcción de estas cuatro obras, una en vías de ejecución, que es el tramo Hudson - Quilmes, y las otras tres en vías de planificación e inicio."

El señor Julio Víctor SOBRINO reclamó que antes del aumento se hagan las obras faltantes y después, por medio de Audiencias Públicas, fijar la tarifa. Expresó que rechazaba cualquier aumento que se pueda otorgar en este momento, " ... que terminen todas las obras que ya estaban previstas y después, por medio de Audiencias Públicas o en relaciones directas, discutiremos la necesidad del aumento, que se tiene que hacer primero un estudio de costos, porque ahora están obteniendo un aumento y nosotros decimos que antes de modificarlo, que se haga un estudio exhaustivo de los costos, y entonces una vez que lo demuestre, previa audiencia pública, se le otorgará o no el aumento respectivo que pide" ..

El señor Oscar Rodolfo NEGRELLI citó que la Auditoría General de la Nación dice que antes de analizar reajustes tarifarios hay que computar los beneficios que ya obtuvo el concesionario por las



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

sucesivas postergaciones de Inversiones.

El señor Teódulo DOMINGUEZ solicitó que el Gobierno Central, por los mismos motivos, no conceda a COVIARES un solo centavo de aumento en las tarifas de los peajes entre Buenos Aires y La Plata.

El señor Gonzalo RAICO ATANASOF expuso que el Concejo Deliberante de La Plata sancionó un proyecto de Resolución que en su artículo 2° expresa: "Solicitar a la Unidad de mención la postergación de la autorización de los aumentos tarifarios a COVIARES previstos para su aplicación con fecha enero de 2008, en tanto no cumpla con la concreción de obras y el fiel cumplimiento de lo normado en el convenio de construcción de la autopista precitada."

Justificó la negativa al aumento del peaje expresando que: "... Esta es la decisión que ha tomado el bloque Justicialista. En principio porque consideramos que es el peaje, según los cálculos que estuvimos realizando, que mayor incidencia tiene entre el precio y el kilómetro. Creo que tiene una incidencia de 0,06, una de las más altas en lo relativo a la provincia de Buenos Aires."

Expresó finalmente "... que en el Concejo Deliberante, en el bloque Justicialista, estamos pidiendo la inmediata concreción de las obras. Nos sumamos al petitorio del Intendente para que sea a partir del 1° de agosto de 2007, y no al aumento de tarifas."

El señor Mario Isidro TURKEVICH expresó que las bajadas son parte del contrato, y no debe permitirse el aumento del peaje, no debe exigirse el pago del peaje a los vecinos de la región que atraviesan una zona, excluida para ellos. Dijo que la tarea de la Federación, a partir de la Audiencia, con el fortalecimiento de esta Audiencia Pública en cuanto a los comentarios, es la de crear un lazo de unidad mucho más allá del que hubo hasta este momento con otros sectores, que tendrán que discutir y pelear con los organismos del Estado para lograr que esta aspiración del vecindario se cumpla.

El Señor Horacio ALFARO explicitó su oposición al aumento del peaje.

El Señor César Gerardo COCCOZ comenzó su exposición diciendo que "... en la reunión de la Cámara de Comercio de Villa Elisa, el 4 de junio, el Vicepresidente de COVIARES, Sr. Enrique Clutterbuck, planteó como la fecha más cercana de terminación de la bajada de Villa Elisa – City Bell octubre de 2008, con aumento de tarifa un año después de aprobarse el convenio que ahora estamos discutiendo o enriqueciendo. Esto es inaceptable para los vecinos por las razones expuestas y a exponerse. Es urgente la ejecución. Sostengo no autorizar aumento sin bajada, no pagar el peaje Hudson hasta la ejecución de la obra. ... "

El Señor Edgardo Gabriel GONZÁLEZ opinó que la concesionaria, de comportarse como empresarios extranjeros debiera disculparse con los usuarios, realizar las obras faltantes y no cobrar aumento hasta



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

terminarlas.

El señor Víctor Iván MAIDANA, concejal de la ciudad de La Plata, expuso que " ... Teniendo en cuenta que el monto de la bajada de la autopista en el Parque Ecológico equivale al ingreso estimado de 2003 por el peaje situado en Hudson, consideramos que el inicio de las obras no debe estar condicionado al aumento del peaje."

La señora Eyra REYES petitionó el cumplimiento del contrato original, que incluía el acceso con el Camino Centenario a la altura del Parque Ecológico Municipal, y la bajada de 520 y 120, obras que se pagaron y no se ejecutaron, y por el no aumento del peaje.

El señor Héctor RODRÍGUEZ en su presentación expresó: " ... no al aumento del peaje, ... ".

El señor Carlos BONICATTO en su presentación expuso: " ... Nuestra postura, en consecuencia, es no aceptar el intento de aumento de peaje, cuya reducción hemos solicitado oportunamente por vía de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, incorporando además el dato que el aumento considerable del tránsito ha generado una diferenciación en la ecuación económica desde que fue el origen de la autopista."

El señor Jorge CAMPANARO planteó su posición, como representante de los vecinos de la ciudad de La Plata, de que no se conceda ningún aumento del valor del peaje hasta tanto se concreten las obras de las bajadas originalmente programadas, a la altura del Parque Ecológico de City Bell y la Avenida 520.

Por último, cabe destacar que al Expediente CUDAP S01:0238295/2007 ha sido incorporada copia de la Resolución N° 356 sancionada por el CONSEJO DELIBERANTE de la MUNICIPALIDAD de LA PLATA el día 20 de junio de 2007, cuyo artículo 2° fue citado correctamente por el expositor Gonzalo RAICO ATANASOF.

RESPUESTA:

A las presentaciones de los participantes Sebastián BIZZI, Gustavo GALLAND, Ricardo LASCA, Julio César ALAK, Julio Víctor SOBRINO, Oscar Rodolfo NEGRELLI, Teódulo DOMÍNGUEZ, Gonzalo RAICO ATANASOF, Mario Isidro TURKEVICH, Horacio ALFARO, César Gerardo COCCOZ, Edgardo Gabriel GONZÁLEZ, Víctor Iván MAIDANA, señora Eyra REYES, Héctor RODRÍGUEZ, Carlos BONICATTO y Jorge CAMPANARO en su presentación por escrito, así como a la Resolución N° 356 del CONSEJO DELIBERANTE de la MUNICIPALIDAD de LA PLATA :



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

La crisis económica que hizo eclosión en diciembre del año 2001, y las medidas que se dictaron en el año 2002 para hacer frente a la misma, implicaron la ruptura de la ecuación económica de los contratos que relacionan los entes sociales, sean estos privados o públicos. El Gobierno Nacional debió dictar una normativa "ad-hoc" que tuviera en cuenta el proceso inflacionario que como consecuencia de la salida de la convertibilidad se desató en la economía argentina. Esta normativa buscó recomponer las relaciones entre las partes bajo el criterio del sacrificio compartido.

En el caso particular de las concesiones de obras viales en las que el pago de la obra se realiza por el sistema de peaje, el Gobierno Nacional asumió que debía proteger los intereses de los usuarios en el entendimiento que las empresas se encontraban en mejores condiciones para hacer frente a las cambiantes condiciones económicas. El proceso de Renegociación Contractual realizado por la UNIREN, cumple con las pautas y objetivos establecidos en el artículo 9° de la Ley N° 25.561, y los Decretos N° 293/02 y 311/03.

El incremento en la tarifa de peaje contenido en esta Carta de Entendimiento es un paliativo para hacer frente a los incrementos de costos experimentados por la empresa: salarios de personal, precios de insumos como el asfalto, el cemento y el acero se han incrementado en proporciones que multiplican el incremento de tarifas que en la Carta de Entendimiento se acuerda con la empresa.

El Plan Económico Financiero elaborado conforme a los lineamientos establecidos por el Órgano de Control y consensuado con la Concesionaria describe, a juicio de los organismos técnicos con responsabilidad en la materia, la economía del contrato tal como fuera definida en la Reformulación Contractual del año 1993, con las modificaciones que a la ecuación económica del contrato de concesión impusieron los cambios en el calendario y el monto de las obras a realizar. Tal como fuera explicado tanto en el Informe de Justificación como en la presentación realizada en la Audiencia Pública por el expositor de esta Unidad, la correspondencia del Plan Económico Financiero con la Reformulación Contractual de 1993 y la Addenda del año 2000, no fue objeto de análisis por la UNIREN por tratarse de documentos fuera del universo de la emergencia.

El incremento tarifario, la supresión de la Autopista Ribereña, la postergación de hecho de obras como la bajada en Villa Elisa y los incrementos de precios de los insumos a partir del año 2002, fueron ponderados en el marco del Plan Económico Financiero. De resultados de estas modificaciones, la tasa interna de retorno del Plan Económico Financiero continúa siendo inferior a la tasa contractual fijada en la reformulación contractual de 1993. De allí la nueva instancia de renegociación que prevé la Carta de Entendimiento.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

III.2.2.- TARIFA DIFERENCIAL

La Defensoría Ciudadana de La Plata en la presentación del Dr. Gustavo GALLAND expresó que " ... la gente de Gonnet, de City Bell y de Villa Elisa exige que se estudie la posibilidad de un peaje reducido para los que viven en esta zona norte, en Hudson, donde se concreta la conexión directa entre estas localidades y los vecinos de la zona norte, porque se da la paradoja que se usa solo una parte y se paga el total. Los vecinos pueden usar solo una parte de la autopista pero deben pagar por el total.

El señor Ricardo LASCA citó como algo inédito en el mundo que en los accesos a Buenos Aires se hayan implementado aumentos sólo a los automovilistas, y en las rutas nacionales el micro y el camión no pagan más peaje, por lo que el único que paga es el automovilista, siendo que éste también usa el auto para trabajar.

Propuso la unificación de las tarifas de acuerdo al kilometraje real recorrido, pues a su criterio hay una clara discriminación de tarifas de acuerdo a los cuatro accesos, y presentó una serie de ejemplos numéricos. Se opuso a la implementación de una tarifa diferencial como propuso el Sr. Ombudsman de La Plata.

Expresó su deseo de que, si se iba a dar un aumento, no fuese discriminatorio para los automovilistas como en los otros accesos.

El señor Carlos BONICATTO consideró pertinente reestructurar la injusticia del cobro de peaje completo, cuando se hace un uso parcial.

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Gustavo GALLAND, Ricardo LASCA y Carlos BONICATTO:

El sistema de peajes adoptado en la República Argentina, tanto en la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires de la cual forma parte la Autopista Buenos Aires - La Plata, como en las rutas nacionales concesionadas, es un sistema del tipo comúnmente denominado "abierto", en el cual no se pondera el monto que debe pagar cada usuario en función de la distancia real recorrida en el corredor. En el sistema denominado "cerrado", el automovilista recibe a su ingreso en la autopista un comprobante que indica la hora y lugar de ingreso, y a la salida de la autopista la cabina de peaje calcula el uso realizado, y el monto a pagar en consecuencia.

Establecer un sistema de tipo "cerrado" en la Autopista Buenos Aires - La Plata, implicaría multiplicar las estaciones de peaje, con el consiguiente mayor costo operativo tanto para el Concesionario como



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

para la sociedad. No es sin embargo éste el principal inconveniente que tiene este sistema de percepción de peaje: éste reside en el hecho que el usuario ve incrementado el tiempo de detención en cabina hasta que la máquina realice el correspondiente cálculo del uso de la autopista. Esta razón ha hecho que en el mundo se haya ido desechando este sistema de pago de peaje, ya que el tiempo de detención del vehículo es más valioso que la diferencia de peaje que eventualmente se podría economizar o percibir reduciendo de este modo el beneficio económico que percibe el usuario.

La propuesta de la Defensoría Ciudadana de La Plata se opone al sistema de peaje implementado en todas las vías concesionadas, en las que el peaje se abona por barrera y no por la distancia recorrida.

En cuanto a las objeciones presentadas por el señor LASCA, las reducciones de peaje han sido circunstanciales y dentro de políticas establecidas por el Gobierno Nacional, que no hacen a esta Carta de Entendimiento en especial.

III.2.3.- RESARCIMIENTO ECONÓMICO

La DEFENSORÍA CIUDADANA DE LA PLATA demandó un resarcimiento económico para la comunidad por peajes cobrados en exceso en los últimos años, ya que los vecinos que abordan la autopista en la rotonda de Alpargatas están abonando el cien por cien de un servicio que es brindado solo parcialmente. Por eso reclamó un resarcimiento social para que los fondos cobrados en exceso por COVIARES sean devueltos a la sociedad. Señaló que algunos proponen, por ejemplo, la construcción de un establecimiento sanitario en la zona. Asimismo solicitó que se estudie la forma de otorgar una rebaja en el peaje más próximo a sus localidades, el peaje de Hudson, a modo de resarcimiento a partir de ahora y mientras dure la obra.

En otro orden de cosas, pero dentro del mismo tema, expuso que son muy demostrativos los datos que le acercó el periodista Teódulo Domínguez, cuando explicaba que desde el Parque Ecológico hasta la rotonda de Alpargatas hay 8 kilómetros de ida y 8 kilómetros de regreso. Si se computan veinte viajes por mes, este viaje se extiende a 320 kilómetros, y si se lo multiplica por los 60 meses, que son los cinco años de demora que tiene la empresa en hacer esta bajada, da la módica suma de 19.200 kilómetros por auto. Según los datos del mismo organismo de control, el OCCOVI, transitan aproximadamente un promedio de 4 mil autos diarios desde Gonnet, City Bell y Villa Elisa. Todo esto, haciendo un cálculo somero, es igual a varios millones de pesos en esos cinco años. Aceite, combustible, neumáticos, desgaste del automotor y, como si fuera poco, más contaminación del medioambiente. Así que es procedente que los ciudadanos de esa zona soliciten a COVIARES un resarcimiento social.

El señor Ricardo LASCA destacó que rechazaba el aumento del 15 por ciento de las tarifas de peaje,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

por entender que es ilegal y aparte, por entender que es el concesionario el que debería reintegrar el dinero indebidamente cobrado a los usuarios, cuando se cobraba 3,80 dólares por una obra que no estaba terminada, y que recién se finalizó en el año 2002.

La señora Alicia Mabel TÓRTORA expresó que la empresa debe sí o sí ejecutar el Plan de Obras al cual se comprometió en el año 83 y que los vecinos de La Plata deben ser resarcidos económicamente.

El señor Oscar Pablo BRUERA propuso que " ... como lo piden los vecinos, no se les cobre hasta la realización de la obra, el peaje de Hudson. Pero pedimos más: una vez finalizada la obra, durante dos años se siga sin cobrar el peaje a los vecinos de Villa Elisa, City Bell y Gonnet, por el perjuicio económico al que fueron sometidos por el incumplimiento de la empresa, la inacción del OCCOVI y la complicidad silenciosa del intendente."

El señor Teódulo DOMÍNGUEZ solicitó al Gobierno que, " ... junto con la FELP de La Plata, obligue a COVIARES a no cobrar el peaje de Hudson a los conductores de Villa Elisa, City Bell, Gonnet y localidades aledañas como Hernández, Gorina y Arturo Seguí, hasta que la bajada sea habilitada."

Solicitó también, " ... junto con otra ponencia de Villa Elisa, que el Gobierno, en nombre de los usuarios damnificados por haber sido obligados durante cinco años a tomar una desviación de unos 16 kilómetros diarios por el Camino Centenario para acceder a la autopista en el peaje de Hudson, negocie con COVIARES una indemnización que beneficie a las poblaciones nombradas en su conjunto."

El señor Horacio ALFARO dijo que " ... Es atendible en esta línea de pensamiento el pronunciamiento del no pago del peaje de Hudson por los vecinos de la zona norte, ya que encontramos que el mismo se encuentra sustentado básicamente en un principio de equidad y justicia indiscutible. Hoy pagan lo mismo los usuarios de la Autopista Buenos Aires - La Plata por 26 kilómetros que los que utilizan solamente 8 kilómetros entre Hudson y Alpargatas. También se torna viable consecuentemente el resarcimiento económico a la comunidad, que públicamente se ha petitionado, debido a peajes cobrados indebidamente en los últimos años."

La señora Eyra REYES petitionó " ... Por la eximición del pago del peaje de Hudson para los vecinos de la zona norte, Villa Elisa, City Bell y Gonnet, hasta que se habilite la correspondiente bajada;" y más adelante que " ... Por un resarcimiento económico a la comunidad por peajes cobrados indebidamente, ya que desde el 2002 se está pagando por un recorrido de 8 kilómetros hasta la rotonda de Alpargata lo mismo que abonan los usuarios de todo el tramo La Plata – Hudson, de 28 kilómetros."

El señor Héctor RODRÍGUEZ solicitó " ... autopista ya, no al aumento de peaje, resarcimiento social, exención del pago del peaje hasta la culminación de las obras."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El señor Guillermo Pablo VACCARINI se quejó por "... los costos que tienen todos los usuarios que no pueden utilizar lo concreto de la autopista y solamente utilizan una parte pagando el cien por cien. Ese resarcimiento social nosotros lo vemos y supera con creces ("... en la versión taquigráfica), y entendemos que tiene que apuntar básicamente a lo que es la atención general de la gente, como es un hospital, y el hospital es público."

El señor Eduardo NEGRI pidió la excepción del peaje, como ya lo expresaron varios vecinos. Repitió la solicitud de "... un resarcimiento social, la construcción de algo que todos podamos utilizar, que es un hospital público."

RESPUESTA:

A las presentaciones de los participantes Gustavo GALLAND, Ricardo LASCA, Alicia Mabel TÓRTORA, Oscar Pablo BRUERA, Teódulo DOMÍNGUEZ, Horacio ALFARO, Eyra REYES, Héctor RODRÍGUEZ, Guillermo Pablo VACCARINI y Eduardo NEGRI:

La posibilidad de un resarcimiento económico originado en el uso parcial de la autopista, no está previsto en el contrato de concesión. Corresponde destacar que el marco del proceso de renegociación y sus alcances no son definidos por la UNIREN, sino que surgen de la normativa vigente en la materia. En efecto, el artículo 4º inciso g) del Decreto N° 311/2003 limita su accionar a los términos del contrato firmado entre el Estado Nacional y el Concesionario, y a la readecuación de las pautas y obligaciones estipuladas en el contrato afectadas por los efectos de la emergencia.

Tampoco escapa al conocimiento de los participantes de la Audiencia Pública que el proceso de renegociación no faculta a la UNIREN para imponer condiciones al Concesionario en forma unilateral, que no estuvieran contempladas en los respectivos contratos.

No obstante lo expuesto, cabe aclarar que desde el punto de vista de la economía contractual el usuario está recibiendo por definición un mayor valor económico que la tarifa que abona, por lo que difícilmente podría sustentarse la pretensión señalada. Idéntico razonamiento hace inviable la solicitud de un peaje diferencial para los vecinos de Villa Elisa y otras localidades.

Con respecto a la solicitud de un resarcimiento social para las poblaciones afectadas por la demora en la ejecución de las obras, caben también las consideraciones expresadas arriba.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

III.3.- A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

III.3.1.- PLAN ECONÓMICO FINANCIERO

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN sostuvo que es necesario incluir, entre las pautas de los planes económico-financieros (PEF), los siguientes aspectos: a) el nivel socioeconómico de los usuarios; b) los lineamientos sobre los cuales se modificarán las distintas variables de los nuevos planes económico financieros, con los que se recompondrán las ecuaciones económicas de la empresa a fin de que obtenga la Tasa Interna de Retorno (TIR) de los contratos originales a pesos constantes de septiembre de 1993; c) la definición de las tarifas sobre la base de una estructura de costos operativos reales; d) la implementación de un sistema de contabilidad regulatoria que permita analizar todas las variables de la empresa con criterios de eficiencia; e) la definición de parámetros para la estructura de financiamiento de las empresas y; f) la utilización de medidas que permitan proyectar el flujo de vehículos pasantes a ser utilizados en los nuevos planes económico financieros.

El representante de la DEFENSORÍA CIUDADANA de LA PLATA mencionó que también se tratan en la Carta de Entendimiento otros puntos que muchas veces para los vecinos pasan desapercibidos, como es el tratamiento impositivo. La presente Carta de Entendimiento no implica renuncia ni desistimiento para obtener la extensión de la exención del impuesto a las ganancias que ya tienen hacia otros gravámenes de igual naturaleza vigentes y/o que graven el mismo hecho imponible.

El señor Ricardo LASCA objetó la pesificación de la deuda de 150 millones de dólares que tenía la concesionaria con el Estado Nacional y el Provincial.

El señor Eduardo Gabriel GONZALEZ expuso que sobre la base de lo expuesto por el representante de COVIARES, que " ... tienen un endeudamiento de 420 millones de pesos es la deuda, dice el representante que nos ilustraba hoy. Realizaron una inversión de 750 millones de dólares en la construcción de la obra. Hay una asimetría entre la deuda financiera y la recaudación, con lo cual esta empresa en algún momento está al borde de la quiebra, porque no puede hacer frente a estos 420 millones de pesos, y por la forma en que lo manifestó, es una deuda que va en crecimiento, con lo cual realmente deberíamos preocuparnos por la situación de COVIARES en la prestación del servicio."

El señor Héctor RODRÍGUEZ hizo público su desacuerdo con que la obra de conexión con el Camino Centenario salga 20 millones de pesos.

El señor Eduardo NEGRI solicitó la revisión minuciosa de todos los préstamos, lo financiero, todo lo que han actuado la empresa y el Estado. Expresó que se debe saber cómo se gastaron esos fondos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Sebastián BIZZI, Gustavo GALLAND, Ricardo LASCA, Oscar Rodolfo NEGRELLI, Eduardo Gabriel GONZÁLEZ, Héctor RODRÍGUEZ y Eduardo NEGRI:

Lo solicitado por el Señor Representante del DEFENSOR DEL PUEBLO en el sentido que es necesario incluir entre las pautas de los planes económico-financieros el nivel socioeconómico de los usuarios, es de difícil concreción ya que se desconoce en el mundo la aplicación de un sistema de peaje de autopista con pago en casilla que discrimine la tarifa a cobrar al usuario de acuerdo a su nivel socioeconómico.

En cuanto al punto b) de su ponencia, la Carta de Entendimiento no prevé nuevos planes económicos financieros ni asegura la recomposición de la Tasa Interna de Retorno - TIR del Plan Económico Financiero; el compromiso que se asume es eventual y depende, entre otras consideraciones, de la situación social y económica general del país.

Con relación a los puntos d) y e), cabe aclarar que no se ha observado que la tarifa de peaje es fija y no depende de la estructura de costos reales de la empresa, ni de su estructura de financiamiento. Ha sido solicitada por el Concesionario de modo que permita el repago de la inversión realizada, en el período que dura la concesión.

La empresa debe buscar el modo de financiar sus obras y tiene plena libertad para hacerlo. El Estado Nacional sólo debe asegurar que el Concesionario realice la obra en tiempo y forma, y para ello exige el pertinente seguro. Finalmente, el flujo de vehículos pasantes es observado por el OCCOVI y en el supuesto que los ingresos superen a los estimados por el Concesionario en su PEF, corresponde lo previsto en la Ley N° 17.520, es decir, reducción de tarifa y/o incremento de obras a realizar.

La empresa concesionaria reclamó en reiteradas oportunidades por la modificación del marco impositivo en base al cual estructuró su negocio. En efecto, el Concesionario obtuvo desde el inicio de la concesión la exención del impuesto a las ganancias para él y para sus accionistas. Las sucesivas reformas impositivas eliminaron, de hecho, la exención para los accionistas y la empresa paga el impuesto a la renta presunta a cuenta del impuesto a las ganancias, impuesto del que se halla exenta. La empresa recurrió a las autoridades tributarias pero sus recursos fueron rechazados. La Cláusula Tercera de la Carta de Entendimiento establece precisamente que el concesionario deberá cumplir con las inversiones y la calidad del servicio en la Autopista, con independencia de sus reclamos impositivos.

La pesificación de la deuda de Coviare S.A. con el Estado Nacional es simétrica con la pesificación de la tarifa de peaje, y el capital adeudado se ajusta pari-passu con la variación de la tarifa de peaje. En oportunidad de la Reformulación Contractual de 1993 la deuda de la concesionaria fue fijada en dólares



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

americanos, que era la moneda en la que estaba fijada la tarifa de peaje. El capital se ajustaba también con las variaciones del Consumer Price Index (CPI), coeficiente mediante el cual se modificaba, en dólares, la tarifa de peaje.

En consecuencia, no se otorga a la empresa ningún beneficio adicional al establecido en el contrato original, ya que tarifa de peaje y deuda se ajustaron en forma equivalente.

III.3.2.- MULTAS

Con relación a las multas abonadas, el representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN expresó que resulta cuestionable que las mismas se incorporen como gastos al Plan Económico Financiero, atento a que ello implica un perjuicio para los usuarios al momento de que en el proceso de revisión contractual se calcule la tarifa sobre la base de una nueva TIR dada de 14,6 por ciento, ya que redundará en un mayor incremento tarifario.

La señora Alicia Mabel TÓRTORA consideró sin sentido que se proponga liberar al Concesionario de las penalidades.

Citó que el OCCOVI no ha cumplido con sus funciones de control. Y que en consecuencia se deje sin efecto la reprogramación de las obras en espera de crecimiento de tránsito, que se contemple por el contrario compensar a los usuarios por el excedente que han venido abonando desde hace años, excedente que han pagado por un servicio que no percibieron. Esta medida debiera tener un correlato de descuento en la tarifa por un lapso equivalente al tiempo transcurrido sin la contraprestación correspondiente a partir de la finalización del total de las obras programadas originalmente.

RESPUESTA:

A las presentaciones del señor Sebastián BIZZI y la señora Alicia Mabel TÓRTORA:

El Gobierno Nacional, al sancionar la Ley N° 25.561 ha reconocido la situación de emergencia económica en la que se encontraba el país. Como consecuencia de ello, quedaron en suspenso las actualizaciones tarifarias al tiempo que se desataba un importante proceso inflacionario. Fruto de esta combinación de factores, el Concesionario vio reducidos sus ingresos en términos reales por lo que y como consta en el informe de situación producido por el OCCOVI, se profundizaron las demoras en el cumplimiento de los cronogramas de obras.

Mientras se desarrollaba el proceso de renegociación, el OCCOVI continuó realizando el control de la concesión y realizó las Actas de Constatación que juzgó pertinentes.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Las negociaciones realizadas y la firma de la Carta de Entendimiento hoy en discusión, implican aceptar que la emergencia económica afectó las finanzas del Concesionario y corresponde en consecuencia justificar la demora incurrida por el Concesionario en la realización de las obras comprometidas. Para la perfección de este acto, las Actas de Constatación originadas en ese período deben quedar sin efecto, al igual que las penalidades impuestas por tales motivos. En caso que esas penalidades hubieran sido ya abonadas por el Concesionario, no se plantea su devolución sino que la erogación realizada le es reconocida en el Plan Económico Financiero de la Concesión.

Análogamente, los beneficios financieros por la demora en la realización de las obras o la reducción de sus obligaciones económicas como consecuencia de la supresión de otras, fueron incorporados al Plan Económico Financiero de la Concesión, el que se adjunta en el ANEXO I de la presente Carta de Entendimiento.

Esta Unidad de Renegociación no ha analizado si el Plan Económico Financiero remitido por el Órgano de Control, elaborado conforme a los lineamientos establecidos por éste y consensado con el Concesionario, es compatible con la economía contractual del contrato reformulado en 1993, ya que el universo de hechos establecidos son anteriores a la emergencia económica.

La UNIREN sí puede aseverar que, a la luz del Plan Económico Financiero remitido, la supresión de algunas obras y la postergación de otras sólo han compensado parcialmente el incremento de costos experimentado por el Concesionario.

III.3.3.- GARANTÍAS Y SEGUROS

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN afirmó que respecto de las garantías y seguros, debe establecerse que las pólizas de seguro de caución pueden ser aceptadas: a) previo informe de auditoría de la capacidad económico-financiera de la compañía de seguros; b) exigiendo a la compañía aseguradora que se obligue a comunicar al OCCOVI acerca de cualquier causal que implique la afectación de la vigencia de la póliza; y c) que la póliza contenga una cláusula de renovación automática.

RESPUESTA:

A la petición del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN:

Conforme a lo establecido en la Ley N° 25.561, sus normas reglamentarias y complementarias, la UNIREN procedió a la pesificación de las variables del Contrato como las tarifas, las cláusulas de ajuste en función de la cotización del dólar estadounidense y del Consumer Price Index – CPI



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de los Estados Unidos, y también de la deuda del Concesionario con el Estado Nacional como se desarrolla en el punto correspondiente. En el mismo orden, esta Carta de Entendimiento especificó también los montos de seguros y garantías con el fin de preservar la coherencia interna del Contrato.

El Contrato establece también, en su CLÁUSULA DECIMOSÉPTIMA, inciso 17.4.- que las pólizas que cubren las garantías y los seguros requeridos contractualmente deberán ser contratados por el Concesionario en compañías aprobadas específicamente por el Órgano de Control, de "1ª línea" correspondiente a la clasificación utilizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación de acuerdo a los índices de solvencia, responsabilidad y patrimonio usualmente utilizados en la materia.

En cuanto al punto b) es el Órgano de Control, como asegurado, el que de acuerdo a las cláusulas de las pólizas usualmente emitidas, el que debe informar al asegurador las vicisitudes que experimenta el contrato asegurador, a fin de que el asegurador pueda hacer una mejor acción defensiva sobre el tomador del seguro.

En cuanto al punto c) las pólizas vencen conjuntamente con el contrato objeto del seguro por lo que sencillamente no hay renovación de las mismas. En abundancia, y al solo efecto de poner un ejemplo, si el tomador del seguro no cumpliera con sus pagos al asegurador, el asegurado continuaría en este estado, debiendo ejercer el asegurador todas las acciones que considere pertinentes sobre el tomador del seguro.

III.3.4.- GESTIÓN AMBIENTAL

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN sostuvo que también deberían incorporarse en esta Carta de Entendimiento parámetros relativos a Gestión Ambiental.

El Sr. Teódulo DOMÍNGUEZ expresó que el Gobierno, antes de comenzar la construcción de la bajada a Villa Elisa – en caso de que se haga - en el lugar contratado, se efectúe una nueva evaluación de impacto ambiental, porque si se construye el pavimento sobre un terraplén, existen grandes amenazas de inundación en el área, por eventual efecto de una sudestada y una caída pluvial simultánea, tal como ocurrió años atrás y que generó la irrupción de agua en numerosas viviendas. Según opinión de expertos del lugar, la bajada sólo ofrece garantías si se construye sobre pilotes y sus consiguientes escurrimientos.

El señor Edgardo Gabriel GONZÁLEZ, coincidió con la empresa en cuanto a que fue un acierto la ejecución de la autopista, pero objetó el monitoreo ambiental que dice ejecutar la concesionaria,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

criticando al OCCOVI por no hacer pública esa información.

RESPUESTA:

A las presentaciones del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, el señor Teódulo DOMÍNGUEZ y de Edgardo Gabriel GONZÁLEZ:

Con relación a los aspectos ambientales, la Carta de Entendimiento sometida a consulta no ha introducido variaciones en este sentido, en razón que la definición de estos aspectos regulatorios y de las políticas ambientales excede el ámbito de esta renegociación e involucra a otros prestadores. Sin perjuicio de ello, los aspectos ambientales que afectan específicamente a la ejecución del contrato en curso, son materia de control de los organismos con responsabilidad primaria en la materia.

Es más, no existe en nuestro país normativa nacional específica para autopistas, razón por la cual el Órgano de Control ha desarrollado una serie de procedimientos al respecto bajo la Norma ISO 14000, y realiza conforme a ellos inspecciones mensuales en el ámbito de la concesión cuyos resultados se publican en la página Web del OCCOVI.

Por lo expuesto, esta Secretaría Ejecutiva remitirá copia de las presentaciones del DEFENSOR DEL PUEBLO y del señor DOMÍNGUEZ, poniendo en conocimiento del Órgano de Control de sus inquietudes al respecto.

Finalmente y en respuesta a la observación del señor Teódulo DOMÍNGUEZ respecto de supuestos problemas hídricos, conforme a lo informado la traza proyectada para la llamada Bajada Villa Elisa y la ingeniería aprobada por el Órgano de Control, cumplen con las normas de diseño hidráulico basadas en los criterios de tiempos de ocurrencia usualmente aceptados.

III.3.5.- PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENCIADAS

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN mencionó que una cuestión que no ha sido incorporada a la Carta de Entendimiento, está vinculada con las condiciones para personas con discapacidad. Tal como sucede con el resto de los ciudadanos, el completo y efectivo ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad sólo es posible con la plena y autónoma utilización en condiciones de seguridad del espacio físico en el cual éstos se ejercen. La traza de las autopistas separa amplios sectores del hábitat que sólo se comunican entre sí mediante los pasos que las cruzan. Si éstos no cumplen los requisitos establecidos por las normas de accesibilidad para personas con



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

movilidad reducida, las mismas ven restringidos o impedidos sus derechos. Igual consecuencia acarrea la falta de condiciones de accesibilidad a las paradas de transporte automotor ubicadas en las autopistas. Es por ello que el Defensor del Pueblo de la Nación considera que debe incorporarse al Plan de Inversiones las obras y su correspondiente presupuesto para hacer accesibles a las personas con movilidad reducida los pasos peatonales que cruzan la autopista y las paradas de transporte automotor ubicadas en ella, en los términos a que obliga la norma.

Planteó también que debe establecerse la gratuidad del peaje para las personas con discapacidad. Dicha franquicia será acreditada por el distintivo de identificación a que se refiere el artículo 12 de la Ley N° 19.279. Esta posición encuentra fundamento en: el derecho reconocido a las personas con discapacidad por el inc. e) del Art. 22 del Decreto N° 914/97 que establece el libre tránsito y estacionamiento para su vehículo personal con la sola acreditación del distintivo de identificación a que se refiere el artículo 12 de la Ley N° 19.279; el bajo porcentaje de estos vehículos con relación al parque automotor total, razón por la cual la ecuación económico financiera de la empresa no se vería prácticamente afectada por esta medida; la necesidad del uso de este tipo de vehículos por parte de las personas con discapacidad y que no pueden acceder a las unidades de los distintos modos de transporte público de pasajeros.

El señor Horacio ALFARO adhirió a lo explicitado por la Defensoría del Pueblo de Buenos Aires, en lo concerniente a tener presente en el Acta de Entendimiento los derechos de los discapacitados con los beneficios que allí se expusieron.

En su presentación escrita, el Sr. Máximo Alberto Jorge GÓMEZ VILLAFañE, propone que debe incorporarse en la Carta de Entendimiento lo siguiente:

En el Punto Segundo: Plan de inversiones, las obras y presupuestos correspondientes para hacer que los pasos peatonales sobre autopista, y las paradas de transporte público existentes, sean accesibles a personas de movilidad reducida.

En el Punto Noveno: Cuadro Tarifario, prever la gratuidad del peaje para las personas con discapacidad, en los términos de la Ley N° 19.279.

Y por último, el cumplimiento del cupo mínimo del 4% de empleados con discapacidad, establecido en el artículo 8° de la Ley N° 22.431.

RESPUESTA:

A las presentaciones del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, del señor Horacio ALFARO y la presentación escrita del señor Máximo Alberto Jorge GÓMEZ VILLAFañE:



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Al respecto y debido a las diversas manifestaciones vertidas por los participantes durante el transcurso de la AUDIENCIA PÚBLICA referidas al cumplimiento de lo normado en el artículo 8° de la Ley N°22.431 y en razón que no cuenta con otra información sobre el particular, previo a expedirse sobre este punto, la UNIREN estima necesario requerir información adicional a la Secretaría de Obras Públicas, al OCCOVI y a la Empresa COVIARES.

En tal sentido se remitirá la versión taquigráfica de la AUDIENCIA PÚBLICA a las Autoridades de Aplicación y de Control para que se expidan sobre la problemática planteada, con el fin de verificar si el objetivo de protección de los derechos de las personas con capacidades diferentes conforme a la normativa vigente, se cumple. En el mismo orden de ideas se requerirá a la concesionaria que efectúe el correspondiente descargo sobre los cuestionamientos de los participantes.

Por último, respecto de la solicitud de exención del pago del peaje, a los efectos de no incorporar mayores dilaciones, se considera que debe ser tratado fuera del proceso de esta renegociación, por lo que se pondrá en conocimiento a la Secretaría de Obras Públicas y al Órgano de Control.

III.3.6.- SEGURIDAD VIAL

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN sostuvo que también deberían incorporarse en esta Carta de Entendimiento parámetros relativos a Sistemas de Seguridad.

En el mismo marco, consideró que el contexto de la Audiencia Pública es el ámbito ideal para instalar en la región que atraviesa la Autopista Buenos Aires – La Plata, la iniciativa popular “Porque la vida vale”, que fue realizada entre la Defensoría del Pueblo de la Nación y un conjunto de asociaciones civiles, fundaciones, defensorías provinciales y locales, Concejos Deliberantes, municipios, empresas privadas, bomberos voluntarios, colegios y universidades, asociaciones científicas y medios de comunicación masiva de todo el país. Es un instrumento de participación ciudadana que permite presentar un proyecto de ley al Honorable Congreso de la Nación, conllevando la obligación de su tratamiento legislativo.

Expresó también que la realidad del tránsito en nuestro país y sus gravísimas consecuencias son evidentes. En la República Argentina se estima que en promedio mueren diariamente entre veinte y treinta personas víctimas de hechos del tránsito, a lo que se le suman las lesiones, discapacidades, y otros costos en salud que vulneran los derechos a la seguridad, la salud y al goce de una vida digna. En su carácter de Ombudsman Nacional, el Defensor del Pueblo de la Nación considera la problemática de la seguridad vial íntimamente vinculada a la protección de los derechos humanos y plantea esta iniciativa con base en el principio de protección de la persona humana para garantizar la vida, la salud, la integridad física y demás derechos de las personas frente al tránsito violento. La política de seguridad vial debe formar parte de la política general de protección de los derechos



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

humanos.

A continuación dijo que el Defensor del Pueblo de la Nación y las organizaciones que suscriben la iniciativa "Porque la vida vale", han considerado oportuno utilizar este mecanismo constitucional para recabar la opinión directa de los ciudadanos y poner a su consideración esta iniciativa popular que propone: la declaración de la emergencia vial en todo el territorio nacional; la creación de una autoridad nacional de Seguridad Vial que dependa directamente del Presidente de la Nación, en virtud de la trascendencia que se le atribuye; la instrumentación de un Plan Nacional de Educación Vial y de un Programa Nacional de Información y Difusión sobre la Prevención de Siniestros Viales. La Educación Vial debe incorporarse a la currícula del sistema educativo, pero también debe alcanzar a quienes no forman parte de él, brindando información adecuada para prevenir los siniestros viales. También propone la unificación de los criterios y requisitos para la expedición por parte de las autoridades competentes, de la licencia de conducir en el territorio nacional; la participación de las empresas concesionarias de la red vial nacional en todas las actividades comprendidas en la ley, y la prioridad en la ejecución de obras en la Red Vial Nacional destinadas de dotar de seguridad al tránsito.

Finalizó invitando a todos a que apoyen dicha iniciativa, y dijo que ello puede hacerse simplemente con su firma. Desde la página web del Defensor del Pueblo, www.defensor.gov.ar, puede bajarse el formulario de adhesión y un listado de todas las entidades que están recibiendo firmas. También pueden dirigirse personalmente a la Defensoría del Pueblo, ubicada en Suipacha 365, de la Capital Federal, y que cualquier inquietud puede realizarse por mail a mondino@defensor.gov.ar, o por teléfono al 0810-333-3762.

El DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PLATA, adhiriendo a lo planteado por el representante del Defensor del Pueblo de la Nación, expresó que como en la provincia de Buenos Aires el gobernador declaró el estado de emergencia vial en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires ante esta ola de accidentes de tránsito, el Defensor Ciudadano de La Plata solicitó la participación obligatoria de la empresa concesionaria para que en conjunción con el organismo municipal competente en razón de su jurisdicción - ya sea Avellaneda, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui, La Plata - efectúe una adecuación de las estaciones de peaje a fin de que allí mismo se implemente aparatología de última generación y tecnología suficiente para efectuar los controles legales y obligatorios de alcoholemia y vigencia del cumplimiento de la VTV. La concesionaria debe facilitar la utilización de la infraestructura de estas estaciones de peaje por parte de las autoridades competentes, con el objeto de realizar diversos tipos de control vehicular y aprovechamiento de zonas de las estaciones de peaje para el estacionamiento de vehículos cuya circulación sea suspendida en ese momento por la autoridad competente. Se debe tomar conciencia y se deben contemplar las políticas de seguridad en el tránsito. Por eso solicitó la participación de la empresa concesionaria en estos controles.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Antes de finalizar, expresó su deseo de adherir a las palabras pronunciadas por el Defensor del Pueblo de la Nación en un principio, en cuanto a la incorporación de una serie de elementos que hagan a la participación de la ciudadanía en este tema del control de las autopistas en nuestro país.

El señor Ernesto ARRIAGA realizó una presentación audiovisual en la cual puso de manifiesto las mejoras con relación a la reducción en los tiempos de viaje que acarreo la autopista Buenos Aires- La Plata. Preciso también que desde el punto de la seguridad, la autopista se diferencia de la experiencia en el resto del país donde la tasa de accidentes ha aumentado en los últimos seis o siete años. En la autopista Buenos Aires - La Plata, los accidentes mortales bajaron en un 62 por ciento. El mismo porcentaje en heridos leves y graves. Es decir, por un lado aumentaron en todo el país en las rutas nacionales, en el ejido municipal y rutas provinciales y, por el otro, en las autopistas y en ésta, el porcentaje se redujo un 62 por ciento.

Destacó que ha sido positivo en el aspecto de la seguridad el control automotor, y que exista la posibilidad de avisar a los usuarios el estado de las autopistas (inconvenientes climáticos, neblinas y lluvias), aunque es atribuible a agentes climáticos solamente el 6 por ciento de los accidentes en nuestro país. Mencionó luego que la autopista fue cerrada por problemas de visibilidad, pues se testea y hay carteles inteligentes.

Comentó por último el problema de la inseguridad respecto a los robos, como un mal que no escapa al del resto de la provincia.

RESPUESTA:

A las presentaciones del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PLATA, y del señor Ernesto ARRIAGA:

La Carta de Entendimiento sometida a consulta no prevé cambio alguno en los aspectos referidos a la seguridad vial en el ámbito de la autopista, en razón que la definición de los aspectos regulatorios y de las políticas de seguridad exceden el ámbito de este proceso de renegociación, e involucran a otras partes.

Sin perjuicio de ello, la seguridad vial de los usuarios es una de las responsabilidades contractuales del Concesionario, y en este respecto cumple con los cánones aplicables a todas las autopistas de la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires, estando el control de su cumplimiento a cargo del OCCOVI. Debe remarcarse que la Concesionaria tiene también la potestad de interrumpir el servicio, en caso de condiciones meteorológicas adversas, cabe destacar que a instancias del Órgano de Control, el Concesionario se ha hecho cargo también de la seguridad personal en tránsito de los usuarios de la Autopista, mediante convenio con la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Gendarmería Nacional.

En cuanto a las sugerencias del representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PLATA respecto de la realización de controles de seguridad en los puestos de peaje, y de los comentarios y sugerencias planteadas por los participantes, y de las mejoras logradas tanto en materia de seguridad vial como en la seguridad personal de los usuarios de la Autopista expuestas en esas presentaciones, esta Secretaría Ejecutiva cursará copia del presente informe al Órgano de Control y a la Autoridad de Aplicación.

III.4.- CUMPLIMIENTO CONTRACTUAL

El Sr. Oscar Rodolfo NEGRELLI leyó las conclusiones del Informe de la Auditoría General de la Nación, donde respecto al régimen tarifario dice que hacia mediados de 2003 "La ejecución del contrato durante el período analizado ..." –es decir, todo el período- "... en este aspecto se caracterizó por: a) aplicación de cláusulas indexatorias en violación a la Ley de Convertibilidad; b) primer incremento de tarifas un año y medio antes de lo previsto contractualmente; c) percepción de tarifas de peaje sin la correspondiente contraprestación plena por parte del Concesionario (no ejecución en tiempo y forma del plan de obras); y d) alteración del concepto de riesgo empresario tal como fue concebido inicialmente ...".

Terminó su presentación diciendo que "... la empresa COVIARES, junto con otras empresas más, y tal como está denunciado en la Justicia Electoral de la provincia de Buenos Aires, la empresa COVIARES, señores, es aportante a los fondos de campaña del Frente para la Victoria. Entonces, ya aquí no estamos en una relación de Estado y una empresa a la cual se debe controlar. Aquí estamos frente a una relación, como otras muchas empresas más, que también tienen relación directa con este Ministerio de Planificación que casi parece "de Improvisación y Recaudación Federal", donde la empresa COVIARES es aportante a la campaña del Frente para la Victoria. Y aquí está la denuncia, y aquí está la primera determinación del juez electoral de la región, pidiendo que se inicien los procesos, porque está claro y están los cheques firmados por la empresa COVIARES, aportando a la campaña del Frente para la Victoria."

El Sr. Oscar Pablo BRUERA criticó la postura de la concesionaria que solicita un aumento de tarifa y no ha cumplido con sus obligaciones, y le propuso la devolución de la concesión al Estado. Propuso en tal caso que los Estados municipal, provincial y nacional se hagan cargo inmediatamente de este servicio, agregando que eso no sería suficiente sin la participación de los vecinos. Para ello propuso que "... el Municipio de La Plata busque los mecanismos necesarios para que los vecinos del lugar tengan la posibilidad real de control y seguimiento, tanto de los ingresos por el cobro de peaje como también en



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

la toma de decisión de cómo invertir los fondos recaudados en la realización de obras de mantenimiento y en la ejecución de nuevas obras, como por ejemplo otra de las bajadas en deuda, la de 520 y 120, tan importante para vecinos y para la actividad del mercado regional frutihortícola.”

En el final de su exposición manifestó que: “... hasta tanto esta empresa no sea retirada de la prestación del servicio, a partir de la Intendencia de diciembre de este año impulsaremos el cobro de una tasa municipal a la empresa por el mayor uso de las vías de tránsito locales como, por ejemplo Diagonal 74, que significa un deterioro de las calles locales a favor de esta empresa. Muchas gracias.”

El Sr. Gonzalo RAICO ATANASOF dijo que el 19 de junio de 2007 el Concejo Deliberante de La Plata, sancionó un proyecto de Resolución que en su artículo 3° expresaba: “Solicitar a UNIREN que intime a la empresa COVIARES a cumplir inexcusablemente lo normado en el Artículo 10 de la Ley 25.561, que dispone taxativamente que las disposiciones previstas en los artículos 8° y 9° de la presente ley en ningún caso autorizarán a las empresas contratistas o prestadores de servicio a suspender o alternar el cumplimiento de las obligaciones.”

El Sr. Edgardo Gabriel GONZÁLEZ expuso su opinión crítica contra el proceder de la concesionaria y opinó que la concesionaria debería dejar la obra, dejar la concesión, y que el Estado, en esta nueva dimensión que está intentando tomar, en esta redefinición del Estado, los Estados municipal, provincial y nacional podrían hacerse cargo de este tipo de concesiones.

El Sr. Víctor Iván MAIDANA solicitó a la UNIREN “... intime a la empresa COVIARES S.A. a cumplir inexcusablemente lo normado en el artículo 10° de la ley 25.561, que expone taxativamente que las disposiciones previstas en los artículos 8° y 9° de la presente ley en ningún caso autoriza a las empresas contratistas o prestadoras de servicios, a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones. Si así no fuese, se estaría frente a una estafa.”

El Sr. Héctor RODRÍGUEZ solicitó “... al Presidente de la Nación que si no se cumplen estos plazos, que retire la concesión..

El Sr. Guillermo Pablo VACCARINI propuso que una cooperativa de trabajo se pueda hacer cargo de las obras de la autopista, ya que COVIARES recibiendo subsidios, créditos, recauda, y no hace las obras, porque aduce pérdidas.

Expresó luego que COVIARES no cumple el contrato y se tiene que ir. Tiene que pagar lo que debe y se tiene que ir. Entiende que esa deuda que tiene la empresa es en obras y en resarcimiento social.

Expresó que el tema social ha alcanzado un grado de inflexibilidad en cuanto a los reclamos, el pulso social es lo que define y hoy el pulso social está marcando que COVIARES se debe ir. Textualmente



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

expresó: "No queremos más a COVIARES; queremos que COVIARES pague lo que tenga que pagar, la deuda social incluida, y además queremos que se investigue dónde fueron todos los fondos que recaudó esta empresa junto con algunos funcionarios."

Exigió que COVIARES complete las obras y se vaya porque el contrato está vencido. Exigió luego a los representantes del Gobierno Nacional, que hagan cumplir el contrato, nada de renegociación; no se renegocia nada cuando está vencido, menos cuando está incumplido, y mucho menos se aumenta el peaje. Se preguntó: ¿Cuál es el beneficio que recibe el usuario?.

El señor VACCARINI finalizó expresando: "Entonces acá las cosas hay que nombrarlas como son. Hubo un fraude. Sigue habiendo fraude. Ese fraude se llama peaje, ese fraude se llama convivencia política, ese fraude se llama hoy, concretamente, por lo menos en la ciudadanía de Villa Elisa y en el resto, muerte de gente que nosotros conocemos. Ese es el fraude social que tiene esta gente con nosotros y ese es el resarcimiento que nosotros estamos pidiendo como uno de los puntos. Entonces, no queremos renegociación de contrato; queremos que ese contrato se le saque a la empresa y queremos que el Estado, el Estado representado, cumpla con los deberes que tiene que cumplir, que es investigar dónde fueron los fondos y que nos entreguen la empresa a nosotros."

El Sr. Ricardo José FERRER sin justificar los incumplimientos de la concesionaria, expuso que no es realista desconocer la realidad de la crisis que hemos vivido, no sólo en el 2001. A continuación precisó que desde las posiciones extremas sólo se dificulta encontrar un acuerdo, lo que sirve es evitar los conflictos.

Expresó que cuando se propone la rescisión del contrato se debe tener en cuenta que eso implica un juicio que va a insumir tiempo, y eso puede resultar contraproducente económicamente.

El artículo 3º de la RESOLUCIÓN Nº 356/2007 del CONSEJO DELIBERANTE de la CIUDAD de LA PLATA expresa: "Solicitar a UNIREN, intime a la Empresa COVIARES a cumplir inexcusablemente, lo normado en el Artículo 10º de la Ley 25.561 que expone taxativamente que: "Las disposiciones previstas en los artículos 8º y 9º de la presente ley, en ningún caso autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones".

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Oscar Rodolfo NEGRELLI, Oscar Pablo BRUERA, Gonzalo RAICO ATANASOF, Edgardo Gabriel GONZÁLEZ, Víctor Iván MAIDANA, Héctor RODRÍGUEZ, Guillermo Pablo VACCARINI, Ricardo José FERRER y lo expresado en el artículo 3º de la RESOLUCIÓN Nº 356/2007 del CONSEJO DELIBERANTE de la CIUDAD de LA PLATA:



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

El control del cumplimiento en tiempo y forma de las obras contractuales por parte del Concesionario es obligación y atribución del Órgano de Control. Este realiza las Actas de Constatación y, en caso de corresponder, determina el monto de las multas aplicables que luego son ratificadas por la Autoridad de Aplicación, siendo en última instancia el Órgano de Control quien sugiere la rescisión del contrato. Son éstas las penalidades previstas en el contrato de concesión, por lo que la UNIREN entendió que intentar modificar esta parte del contrato implicaría abrir un nuevo frente de renegociación con la consecuente extensión de los tiempos y, en el ínterin, la finalización de las obras continuarían demorándose.

Esta Unidad de Renegociación ha procedido a la renegociación del contrato de concesión en los términos de lo establecido en la Ley N° 25.561, su normativa reglamentaria y complementaria y en el marco legal establecido en el Contrato, con el objeto de no incorporar mayores dificultades al proceso renegociador.

De acuerdo a lo establecido en esa normativa, la UNIREN solicitó al OCCOVI la remisión del Informe de Cumplimiento Contractual de la Concesionaria, que ha sido agregado al Expediente de la renegociación. Dicho informe muestra que la empresa ha tenido un nivel aceptable en el cumplimiento del contrato de concesión, y de las actuaciones observadas es evidente que no se planteó en ningún momento el rescate de la concesión.

En este contexto, la UNIREN evaluó que para el Estado Nacional resultaría perjudicial el rescate de la concesión. No hay modo de considerar que el contrato de concesión se encuentra incumplido o vencido, cuando la empresa concesionaria ha realizado más del 90% de las obras a las que se ha comprometido y tuvo posibilidad de hacer, ya que es preciso recordar que la no realización de la Autopista Ribereña no es oponible a la empresa, habiéndose incorporado además obras adicionales sin modificación de la tarifa básica de peaje.

La construcción del tramo de la Autopista que finalmente completaba la conexión de la Capital Federal con la ciudad de La Plata experimentó diversos atrasos y demoras que oportunamente fueron justificados y/o desestimados por el Órgano de Control. Tal como señalaron diversos expositores, este tramo debió finalizarse antes del dictado de la emergencia económica el 6 de enero del 2002; su finalización en el primer semestre del año 2002 es consecuencia de los atrasos del Concesionario en la construcción de la autopista.

Conviene señalar que los beneficios financieros que la empresa concesionaria ha obtenido como consecuencia de la postergación de las obras reclamadas, han sido incorporados al Plan Económico Financiero de la concesión de acuerdo a la fecha ahora prevista de realización de las mismas. De la misma manera, los mayores costos financieros que la Concesionaria invoca, no han sido considerados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

III.5.- PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS

III.5.1.- AUDIENCIA VINCULANTE

El Sr. Ricardo LASCA lamentó que este tipo de Audiencia Pública no sea vinculante, aunque rescató que por lo menos permite el derecho a expresarse. Citó la experiencia de audiencias anteriores: de Autopista del Oeste, Autopista del Sol y la Ricchieri Ezeiza-Cañuelas, donde directamente ni se tomó en cuenta lo que plantearon los usuarios, ya sea reclamos, como alternativas, y directamente se aumentó la tarifa el 15 por ciento, que es lo que según su criterio va a ocurrir en esta oportunidad.

El Sr. Gabriel Augusto NAUDA rechazó en toda su extensión la Carta de Entendimiento, ya que constituye a su criterio " ... un catálogo de beneficios para la empresa, donde solamente en el último capítulo se abre una pequeña hendija, donde dice que esto se somete a la Audiencia Pública, pero también que es no vinculante. Por esta situación de que es no vinculante es entonces que me pregunto cuál es el motivo por el que se nos llama, :: ". Expresó además que " ... La rechazamos por esos motivos; además no es justa."

Precisó también que entendía por justicia el dar a cada uno lo suyo, y responsabilizó al Estado como el responsable de que esto no se cumpla. Agregó que el fin del Estado por definición es la felicidad del hombre en la sociedad y en esto sigue también fallando el Estado. A continuación dijo: "Entonces, por todo lo que se ha dicho en cuanto a los temas técnicos -que yo no los he estudiado, no he podido tener acceso al expediente-, lo único que digo es que los vecinos de Villa Elisa venimos -que hemos hablado, más los que van a seguir haciendo uso de la palabra-, en nombre de unos 140, 150 mil habitantes, señor Presidente. Es una comunidad que aspira al progreso, al desarrollo. Es una comunidad que tiene rostro y tiene alma. El rostro está dado por su topografía, por el trazado de sus calles, de sus plazas, y el alma es la historia que tiene, una historia que está muy ligada con la tradición, con la vieja tradición de aquella zona. Tiene una identidad, tiene una forma de vida."

El Sr. Eduardo NEGRI pidió que teniendo en cuenta que " ... ante este 90 por ciento de esta Audiencia que ha sido a favor de los vecinos, Audiencia que no es vinculante, que se convierta en vinculante, que seamos escuchados."

En este respecto, el señor Julio Víctor SOBRINO expresó: " ... pero soy pesimista porque hasta ahora nunca después de una Audiencia Pública salieron totalmente favorecidos los usuarios."

El Sr. Edgardo Gabriel GONZÁLEZ expresó su disconformidad de no poder debatir en la Audiencia, "... porque a uno le gustaría que fueran diferentes, que hubiera otras instancias de participación"



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Ricardo LASCA, Gabriel Augusto NAUDA, Eduardo NEGRI, Julio Víctor SOBRINO y Edgardo Gabriel GONZÁLEZ:

En primera instancia, corresponde destacar que la AUDIENCIA PÚBLICA ha sido convocada y se ha desarrollado conforme lo establecido en la normativa que la rige, con total normalidad. Se recogió una versión taquigráfica, de todas las intervenciones, y además, esta UNIREN ha seguido los procedimientos ulteriores previstos en dicha normativa, como la elaboración del Informe Final, en el que se resumen todas las opiniones expresadas en la audiencia, y el presente Informe de Evaluación, en el que se las analiza fundadamente.

En tal sentido cabe recordar que ésta es la instancia de participación ciudadana prevista en la normativa vigente, en la que todos los sujetos interesados pueden expresar sus opiniones, comentarios y sugerencias a fin de elaborar el Acuerdo de Renegociación que será luego sometido a consideración del Congreso Nacional, como paso previo a su tratamiento y aprobación final por el Poder Ejecutivo Nacional.

A través de la Resolución Conjunta N° 190/07 del Ministerio de Economía y Producción y N° 164/07 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se convocó a Audiencia Pública para tratar el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y Coviare S.A. en el proceso de renegociación contractual en curso. En su artículo 5°, la Resolución prevé que la Audiencia se realizará contemplando las previsiones del "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional", establecido en el Decreto N° 1172 del 3 de diciembre de 2003.

El citado Decreto describe a la AUDIENCIA PÚBLICA como una instancia de participación en el proceso de toma de decisión, en el cual la autoridad responsable habilita a la ciudadanía un espacio institucional para que todo aquél que pueda verse afectado o tenga un interés particular o general, exprese su opinión (conforme artículo 3°).

A su vez, tanto el Reglamento como la Resolución Conjunta en su Artículo 4° expresan que la finalidad de la Audiencia Pública es permitir y promover una efectiva participación ciudadana y confrontar de forma transparente y pública las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes en relación con los temas y cuestiones puestos en consulta, agregando esta última que se contribuye de esta forma al proceso de toma de decisión sobre el contrato involucrado, y a las decisiones que corresponda adoptar oportunamente por el PEN.

Además, el Reglamento en su artículo 36 prevé la elaboración de un Informe Final de la Audiencia Pública, y en el artículo 38, de una Resolución Final que debe ser fundada explicando de qué manera se han tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales se



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

las rechaza. Como se puede apreciar, la intervención en la Audiencia Pública es efectiva, de manera que no se limita a la mera oportunidad de expresarse, sino que requiere una respuesta por parte de la Autoridad Convocante.

III.5.2.- PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS EN EL CONTROL DE LAS CONCESIONES

El Sr. Ricardo LASCA criticó la gestión del OCCOVI, Órgano de Control de las Concesiones Viales, en cuanto a su mala defensa de los derechos de los usuarios. Recordó que " ... durante la gestión de la Alianza, con el ingeniero Hidalgo, se nos invitó a la Comisión Asesora Ad Honórem que fija el reglamento de ese organismo de control, y el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial participaba, por lo menos, de las reuniones, ... " y a continuación que " ... cuando llega el señor Claudio Uberti, actual director del OCCOVI en este momento, al ver que tenemos una alternativa y pensamos diferente nos desplazaron de esa Comisión Asesora Ad Honórem."

El Sr. Justo Víctor SOBRINO reiteró el pedido a la UNIREN, " ... como integrantes de una asociación de defensa de usuarios y consumidores –ya lo han solicitado en varias oportunidades- poder integrar o estar en el momento en que se discuta el tema, y no ya con el hecho consumado. Si bien es cierto que se pueden agregar algunas cosas, la experiencia nos dice que no es tan así, son pocas cosas que se pueden modificar."

Pidió luego " ... humildemente la participación del usuario dentro de las tratativas, no el día del después sino el día antes, el día que se pueda con la empresa un montón de cosas que no se cumplen, y que a veces no llega a los funcionarios."

El Sr. Teódulo DOMÍNGUEZ expresó su descontento con la participación en una instancia posterior a la redacción del entendimiento, en el que no han participado los usuarios. Criticó el poco tiempo disponible para realizar su propia evaluación del contrato y que lo único posible es aprobarlo o rechazarlo al entendimiento. Por lo tanto expresó: "Sí a la bajada y no al aumento", y rechazó en cada una de sus partes la Carta de Entendimiento.

Expresó que " ... en cualquier país serio, en estos casos sólo vale una medida: cumplan el contrato o enfrenten las consecuencias judiciales que prevé el mismo contrato. Aquí no ha ocurrido nada de eso. La empresa no ha cumplido ni cumple conmigo, señor presidente, pero sí me hace cumplir con los 3,80 pesos cada vez que debo pasar por el peaje de Hudson en mi viaje de ida y vuelta. A mí me obliga a cumplir, pero COVIARES no cumple con el Estado, es decir, conmigo. O pago 1,90 pesos o no paso. La empresa no cumple, no paga y pasa. Tiene todas las puertas abiertas del Gobierno; tiene todas las facilidades y disculpas del Estado. Tiene todos los privilegios. Nosotros ni siquiera el derecho a ser



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

recibidos ni a recibir por lo que pagamos. La empresa tiene vía libre en los ministerios de Planeamiento y de Economía. Nosotros, los usuarios, no tenemos Ministerio a qué recurrir, ni Presidente a quien apelar."

El señor Gonzalo RAICO ATANASOF criticó la falta de participación de los vecinos de la Ciudad de La Plata, de la ciudad de Gonnet, de City Bell, de Villa Elisa y de toda la Ciudad de La Plata, en la redacción de la Carta de Entendimiento.

El Sr. Edgardo Gabriel GONZÁLEZ expresó que "... el Estado puede, y además el Estado debería buscar los mecanismos para que los vecinos tengan una real participación de control, tanto de lo que se recauda como en qué se invierte."

Expresó también que el OCCOVI debería asegurar "... la participación de los vecinos en el control del funcionamiento de los peajes."

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Ricardo LASCA, Justo Víctor SOBRINO, Teódulo DOMÍNGUEZ, Gonzalo RAICO ATANASOF y Edgardo Gabriel GONZÁLEZ:

La participación de los usuarios en el proceso de renegociación del Contrato oportunamente suscripto entre el Estado Nacional y COVIARES S.A. ha tenido lugar de conformidad con la normativa vigente, la cual no prevé la participación de los usuarios en una instancia previa a la Audiencia Pública celebrada.

En este respecto, el Decreto N° 293/2002 que reguló la primera etapa del proceso de renegociación dispuesto por la Ley N° 25.561, encomendó al entonces Ministerio de Economía la renegociación de los contratos alcanzados por lo dispuesto en su artículo 8°, creando la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos que tendrá a su cargo el asesoramiento y asistencia a ese Ministerio en la tarea encomendada. La Comisión estaba integrada también por un representante de las asociaciones de usuarios y consumidores.

Posteriormente, mediante el Decreto N° 311/2003 el Poder Ejecutivo Nacional dispuso la creación de la UNIREN en el ámbito de los Ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, determinando que dicha Unidad será la continuadora del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos desarrollado a través de la ex Comisión. En su artículo 4° se encomienda a la UNIREN la renegociación de los contratos que se mencionan en los incisos, no estando prevista su integración con un representante de las asociaciones de usuarios y consumidores.



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

Sin embargo, tanto el Decreto N° 311/2003 como la Resolución Conjunta N° 188 del Ministerio de Economía y Producción y N° 44 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de fecha 6 de agosto de 2003, prevén expresamente mecanismos de participación ciudadana que garantizan no sólo la expresión de las opiniones de los interesados, sino también su debida evaluación por parte de la autoridad llamada a decidir.

En ese contexto las opiniones y sugerencias que guardan relación con el servicio y que son realizadas por los participantes en la Audiencia Pública, son recibidas por esta Unidad de Renegociación y transmitidas a los organismos pertinentes. Adicionalmente a ello y como ya fuera expresado, el Decreto N° 1.172/2003 en su artículo 36 prevé la elaboración de un Informe Final de la Audiencia Pública, y en el artículo 38, de una Resolución Final que debe ser fundada explicando de qué manera se han tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales se las rechaza.

III.6.- CUESTIONAMIENTOS AL ÓRGANO DE CONTROL

El Sr. Ricardo LASCA criticó la gestión del OCCOVI, Órgano de Control de las Concesiones Viales, en cuanto a su mala defensa de los derechos de los usuarios. Recordó durante la gestión de la Alianza, con el Ingeniero Hidalgo como Director Ejecutivo, se invitó a la Comisión Asesora Ad Honórem que fija el reglamento de ese organismo de control, y el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial participaba, por lo menos, de las reuniones. A partir de la llegada del señor Claudio Uberti, actual director del OCCOVI, fueron desplazados de esa Comisión Asesora Ad Honórem.

El Sr. Oscar Rodolfo NEGRELLI aclaró que su reclamo iba dirigido al Estado Nacional. Se mostró sorprendido que no se haya presentado entre los primeros oradores el OCCOVI, es decir, el organismo de control del Estado que puede explicar y contar, en este caso a los vecinos de La Plata, cómo ha sido a lo largo de todos estos años el vínculo con la empresa, de qué manera considera que la empresa cumplió o no, es decir, brindar un análisis de la trayectoria. Entendía que la ausencia del OCCOVI era lo mismo que la ausencia del Estado Nacional

Citó el informe que hacia mediados de 2003 la Auditoría General de la Nación hace respecto al organismo de control, analizando la documentación de los diez años, desde que efectivamente se firmó el contrato, es decir, 1993, hasta el año 2002, período que abarcó hasta el ex presidente Dr. Carlos Menem; después los dos años de la Alianza; después el gobierno del Dr. Eduardo Duhalde, y es cierto que sobre el final de ese informe, el interlocutor de la Auditoría General de la Nación fue el Sr. Claudio UBERTI, es decir, la administración Kirchner.

Aconsejó la lectura de la página de Internet de la Auditoría General de la Nación, con el Informe completo de la auditoría realizada al Órgano de Control. El OCRABA, previo al OCCOVI, aprobó



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

prórrogas superados los plazos de fin de obra. Es decir, la obra no se cumplía en el plazo que debía hacerse, y el Organismo de Control aprobaba las postergaciones después de vencido dicho plazo.

El Sr. NEGRELLI citó la existencia de un instructivo de la Secretaría de Obras Públicas del año 1999, ya cuando el gobierno era saliente, disponiendo suspender los controles hasta el reordenamiento contractual.

Citó también que cuando el Estado vuelve a negociar con la empresa aparece uno de los cambios más fundamentales, consistente en bajar a riesgo casi cero su riesgo empresario que es ni más ni menos que el cálculo del posible tránsito; por ende, su recaudación. Esto se bajó en dicha renegociación, diciendo que hay obras que sólo se van a hacer si se superan determinados umbrales de tránsito, es decir, se modifica para beneficio de la empresa nuevamente la obligación de realizar determinadas obras.

Comentó que la Auditoría General de la Nación dice, en la segunda etapa de las obras -reconoce que la primera etapa medianamente se cumplió- los actos administrativos avalan modificaciones de plazos de hasta doce años de postergación, y 50 por ciento de obras restantes, sujetas a umbrales de tránsito. Es decir que el Estado Nacional, quien debía controlar, quien debía exigir el cumplimiento, ha hecho actos administrativos donde avalaba postergaciones de doce años de antigüedad.

Dijo que el informe de la Auditoría General de la Nación expresa: "El Órgano de Control carece de un registro de Inversiones obligatorias a ejecutar por el Concesionario", y agrega que las Inversiones surgen de los estados contables de la firma.

Señaló algunos comentarios más de las Conclusiones de la Auditoría General de la Nación: "El Órgano de Control no desarrolla operaciones técnicas propias tendientes a validar las declaraciones de inversión efectuadas por el concesionario (... ..). Ello pone en evidencia la ausencia de un control en la materia con previsibles consecuencias desventajosas para el Estado en la renegociación en curso". Concluyó que: "... además de ineficaces, que además de no defender lo que deben representar, evidentemente –y me hago cargo de lo que digo, seguramente se escondía atrás de la puerta de las negociaciones, alguna mala voluntad, porque justamente queda esto enganchado con el tema de la renegociación".

Continuó expresando que: "No es casual que el señor Uberti, siendo representante de la administración Kirchner -porque nadie elige a nadie por concurso para ese cargo sino que es un cargo político- haya defendido, como está defendido en este informe, los ocho años de administración. Es decir que hay una línea de continuidad de la administración Menem, de la administración De la Rúa, de la administración Duhalde y de la administración Kirchner. La misma línea de continuidad, planteando entonces qué se entiende por los organismos de control. Y aquí está marcada, porque ni siquiera ha tenido la deferencia de decir: "Señores: yo recién asumo; esta gestión es nueva, y como gestión nueva



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

permítanos el tiempo suficiente”, o por lo menos decir: “No nos hacemos cargo de gestiones a las cuales consideramos que están en las antípodas de nuestro modelo de país”, lo cual está marcando a ver qué tan lejos está del modelo de país.

La señora Alicia Mabel TÓRTORA objetó la aceptación -por parte del organismo de control- como propia la información contable de la empresa sin hacer una verdadera auditoria.

Propuso que se tomen en cuenta la falta de contralor de los montos de inversión y de ejecución de las obras, las contradicciones de indicadores económicos tomados como válidos por el OCCOVI, la no aplicación o aplicación extemporánea de penalidades, la inexistencia de fiscalización fehaciente del tráfico medio diario durante más de una década de concesión, y la convalidación permanente de reprogramaciones.

Aclaró que según su opinión “ ... Lo que nosotros estamos diciendo es que este organismo de control no funcionó mal. No es que falló; hay una metodología en los organismos de control tendiente a no ejercer las fiscalizaciones necesarias, de modo tal que al vencimiento de los contratos no hay forma de ir legalmente contra la empresa y se terminan renegociando o haciendo procesos de renegociación como los corredores viales nacionales: de rodillas.”

El Sr. Julio Víctor SOBRINO expresó “ ... con la gente que habló del OCCOVI, y yo hablaría de todos los entes reguladores. Lamentablemente en la Argentina los entes reguladores no defienden al usuario. No defienden al usuario, y tenemos los problemas que están a la vista”.

El Sr. Oscar Pablo BRUERA coincidió, expresando que “ ... En referencia al OCCOVI, sabemos también cómo han funcionado y funcionan en este país la mayoría de los entes de regulación de los servicios privatizados en la década del 90. Por ello no nos sorprende el proceder de este organismo, sin significar ello que avalemos su proceder y que no aprovechemos la oportunidad para decir nuevamente que necesitamos que los organismos de control funcionen como tales y no como meras oficinas de reclamos que no conducen a nada.”

Citó haber presentado en el 2006, como legislador, un pedido de informes a fin de solicitarle al OCCOVI informe los motivos por los cuales no se realiza la obra de la bajada en Villa Elisa.

El Sr. Teódulo DOMÍNGUEZ finalizó su presentación diciendo que vecinos y dirigentes hemos perdido en demasía nuestro tiempo para hacernos escuchar en OCCOVI, en unas diez oportunidades de estos cinco años, y jamás lograron nada. Expresó su esperanza de que esta Audiencia Pública no sea similar al tratamiento que siempre hemos recibido en OCCOVI, y que los miembros de la UNIREN nos escuchen esta vez. Se refirió al Señor Presidente de la Nación, con la esperanza de que cuando se informe sobre esta Audiencia en La Plata, ordene a sus ministros de Economía y de Planeamiento que



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

esta cuestión se decida a favor de los usuarios.

En su presentación escrita, el Sr. Jorge CAMPANARO expresó que no existen constancias de que se haya exigido categóricamente a la Concesionaria el cumplimiento de lo pactado en los contratos.

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Ricardo LASCA, Oscar Rodolfo NEGRELLI, Julio Víctor SOBRINO, Oscar Pablo BRUERA, Teódulo DOMÍNGUEZ, Jorge CAMPANARO y de la señora Alicia Mabel TÓRTORA:

El debate sobre el funcionamiento de los organismos de control y la definición de las políticas que dan lugar al diseño de los sistemas de contralor excede el objeto de la convocatoria efectuada, por lo que la Audiencia Pública en tratamiento no resulta ser el ámbito propicio para la discusión de esa temática.

En el mismo sentido, la normativa que determina las competencias de la UNIREN establece claramente que no está facultada para entender en la temática planteada. Conforme al marco jurídico vigente, la normativización de los entes regulatorios y/o de control corresponde al PEN con el pertinente control del Poder Legislativo., sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL que establece que los marcos regulatorios de los servicios públicos serán determinados por ley.

El contrato con la Concesionaria reformulado en el año 1993, la Adenda a dicho contrato del año 2000 y el Plan Económico Financiero elaborado conforme a los lineamientos del Órgano de Control consensuado con la Concesionaria, son documentos cuya coherencia no ha sido objeto de análisis por parte de la UNIREN por entender que se trata de universos ajenos a la emergencia económica.

Considerando la naturaleza de las cuestiones planteadas, la UNIREN remitirá copia del Informe Final a la Autoridad de Aplicación y al OCCOVI, a los fines de su consideración.

III.7.- OBSERVACIONES AL PROCESO DE RENEGOCIACION

El Sr. César Gerardo COCCOZ, en el cierre de su presentación, lamentó la decisión de la UNIREN de no considerar fechas y decisiones anteriores a la última gran crisis, postura ésta que según su opinión afecta a los usuarios.

El Sr. Gabriel Augusto NAUDA rechazó en toda su extensión la Carta de Entendimiento, la que constituye –a su criterio- un catálogo de beneficios para la empresa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El Sr. Enrique FILA expresó sus deseos de que el proceso de renegociación sea tomado como caso testigo para que nunca más en la Argentina existan situaciones de este tipo, cuando la necesidad de infraestructura, de caminos, de desarrollo es impostergable.

El Sr. Ricardo José FERRER del Club Universitario de La Plata, luego de expresar que la autopista ha sido un beneficio indiscutible no sólo a Ensenada sino también al club que preside, manifestó que hay una diferencia entre lo que teóricamente se puede pretender y lo que realmente se puede conseguir en el proceso de renegociación.

El artículo 1º de la RESOLUCIÓN N° 356 del CONSEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE LA PLATA expresa: "Solicitar al Departamento Ejecutivo, arbitre los medios pertinentes, ante la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) dependiente de los Ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de Economía y Producción de la Nación, con acción normada en lo dispuesto por Ley 25.561 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, a efecto de dejar sentada la preocupación de este Cuerpo, ante el retardo de la renegociación de contrato con la concesionaria COVIARES a cargo de la explotación de la Autopista Buenos Aires - La Plata, ...".

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores César Gerardo COCCOZ, Gabriel Augusto NAUDA, Enrique FILA y Ricardo José FERRER, y lo expresado en la Resolución N° 356 del CONSEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE LA PLATA:

En lo que respecta a las estrategias y alcances del proceso de renegociación, los participantes han presentado opiniones diversas y contradictorias que van desde el rechazo total a la Carta de Entendimiento como el señor NAUDA o los varios pedidos de rescisión del contrato que se han expuesto en el capítulo III.4, hasta quienes se han expresado a favor del proceso realizado como el señor FERRER. En cuanto a las observaciones puntuales a diversos aspectos de la Carta de Entendimiento, han sido expuestas y analizadas en puntos anteriores del presente capítulo.

La comunidad como un todo debió enfrentar la crisis económica del año 2001. Es obvio que las empresas eran los agentes económicos que se encontraban en mejores condiciones de soportar la crisis, razón por la que la Ley N° 25.561 haya impuesto a éstas la obligación del cumplimiento contractual, con independencia de la situación particular en que cada una se encontrase al momento de la emergencia.

En cumplimiento de esta normativa es que el OCCOVI instó a la Concesionaria a la finalización



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

del tronco principal de la autopista que posibilitaba la conexión con la ciudad de La Plata, y el mantenimiento de la calidad del servicio, permitiendo a la empresa postergar la realización de las otras obras establecidas contractualmente.

III.8.- CALIDAD DE SERVICIO

El representante del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN sostuvo que también deberían incorporarse en esta Carta de Entendimiento parámetros relativos a Sistemas de Control de Calidad que tengan en cuenta los registros de quejas de los usuarios.

El Señor Víctor Iván MAIDANA reclamó que se lleven " ... a cabo todos los aspectos vinculados al mejor servicio de atención del usuario, ... ".

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Sebastián BIZZI y Víctor Iván MAIDANA:

El control de la calidad del servicio prestado está definido por las normas contractuales, y es el OCCOVI el organismo encargado de controlar el cumplimiento de los parámetros establecidos. Los niveles de calidad a cumplir por el Concesionario están definidos en el contrato, y son monitoreados de acuerdo a procedimientos específicos que ha generado el OCCOVI en el marco de su Programa de Gestión de la Calidad certificado bajo Normas ISO. Los controles físicos que se realizan incluyen el ahuellamiento, fisuración, fricción, estado de los postes SOS, etc.

A los efectos de su consideración, la UNIREN enviará copia del presente informe con las presentaciones en este respecto del DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN y del señor MAIDANA, al Órgano de Control.

III.9.- OTROS TEMAS

El señor Fernando MARTINO propuso rever el tema del transporte pesado en la autopista, el que ha crecido notablemente.

La señora Alicia Mabel TÓRTORA objetó también la reprogramación de las obras a realizar por el Concesionario, cuando se superen determinados umbrales de tránsito.

El Sr. Víctor Iván MAIDANA propuso que " ... en un plazo perentorio, de 30 días, la creación de una



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

unidad ejecutora integrada por la Subsecretaría de Planeamiento de la Municipalidad de La Plata, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, la UNIREN y COVIARES para determinar la adecuación de las obras complementarias, con el fin de armonizar la misma con la dinámica urbana de la zona norte de nuestra ciudad.”

El Sr. Eduardo NEGRI se opuso al empleo de subsidios para resolver este contrato. Solicitó luego “ ... al Estado Nacional préstamos para construcción de viviendas para esas personas que no tienen dónde vivir, en las mismas condiciones –no en condiciones favorables sino en las mismas condiciones- de los préstamos y los subsidios que se le da a este tipo de empresas. Requero y exijo, como representante de la institución Foro, y como representante de vecinos, que se otorguen a las familias que no tienen viviendas, préstamos en las mismas condiciones, con los mismos plazos y con las mismas formas de devolución, o sea, donaciones. Reclamamos equidad, señores, reclamamos equidad.”

RESPUESTA:

A las presentaciones de los señores Fernando MARTINO, Víctor Iván MAIDANA, Eduardo NEGRI y la señora Alicia Mabel TÓRTORA:

En cuanto a la imposición de restricciones al tránsito pesado en el uso de la Autopista, estas son atribuciones del OCCOVI quien eventualmente podrá convenir con el Concesionario la imposición de restricciones horarias en el uso de la misma por parte de los vehículos pesados.

A la presentación de la señora TÓRTORA objetando la reprogramación de las obras previstas en la Adenda al Acta Acuerdo de Renegociación Contractual del año 2000, esta Carta de Entendimiento deja sin efecto los condicionamientos por umbrales de tránsito ya que en el ANEXO I – Plan de Inversiones, se fija precisamente un Cronograma de Inversiones que establece fechas ciertas para la realización de las obras.

La propuesta del Sr. Víctor Iván MAIDANA excede el ámbito de la audiencia, y las atribuciones de la UNIREN, por lo que se procederá a trasladarla al Órgano de Control para su consideración, mediante el envío del presente informe.

Se recuerda al Sr. Eduardo NEGRI, que la CARTA DE ENTENDIMIENTO, en ninguno de sus puntos propone la aplicación de subsidios en la renegociación de este contrato, y que la solicitud de préstamos para construcción de viviendas excede el marco de la renegociación.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

IV.- CONCLUSIONES

Como ya fuera mencionado en el cuerpo del presente informe, el objeto de la presente Audiencia Pública ha sido el de permitir la libre expresión de los usuarios directos e indirectos de la Autopista respecto de la Carta de Entendimiento acordada entre la UNIREN y la empresa concesionaria COVIARES S.A..

Luego del análisis realizado, algunas de las sugerencias recibidas serán incorporadas al Acuerdo de Renegociación Contractual previo a su remisión a consideración del Congreso Nacional, como establece el Decreto N° 1.172/2003 que en su artículo 36 prevé la elaboración del presente Informe Final de la Audiencia Pública, y en el artículo 38 de la Resolución Final que debe ser fundada explicando de qué manera se han tenido en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales se las rechaza.

Como consecuencia de los análisis que se han expuesto precedentemente, la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN propone tomar en consideración las cuestiones que se detallan a continuación y, en caso de resultar necesario, realizar las siguientes adecuaciones a la Carta de Entendimiento al momento de redactar el ACTA ACUERDO:

a) CONEXIÓN CON EL CAMINO CENTENARIO – BAJADA EN VILLA ELISA:

Considerando la trascendencia y magnitud del impacto negativo que la falta de esta obra causa en la comunidad, lo que se ha traducido en el número de presentaciones al respecto que se reproducen en el presente Informe, si bien el compromiso formal de la Concesionaria sólo será exigible a partir de la publicación del decreto de homologación del Acta Acuerdo, **recomendar el inmediato reinicio de las obras de terminación de la Conexión con el Camino Centenario, Acceso a Villa Elisa, conforme al cronograma previsto en el Anexo I – Plan de Inversiones de la Carta de Entendimiento firmada.**

b) PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENCIADAS

Esta Secretaría Ejecutiva cursará copia del presente informe al Concesionario, al Órgano de Control y a la Autoridad de Aplicación imponiéndolos de las presentaciones recibidas y **recomendará que la empresa presente un plan de adecuación y/o ejecución de la infraestructura necesaria para el cumplimiento de la normativa vigente en la materia, el que deberá ser aprobado por el OCCOVI.**

Asimismo y en relación al Tercer Carril y al cruce con la Ruta N° 19, Esta Secretaría Ejecutiva **recomienda que se instruya al Concesionario para que finalice las obras en curso de ampliación de la Autopista, y a la remodelación del cruce citado después de la finalización de las obras de Conexión con el Camino Centenario-Bajada Villa Elisa.**



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Esta SECRETARÍA EJECUTIVA considera que el resto de las observaciones vertidas por los participantes, tal como ha sido expuesto en el presente informe, no ameritan cambios de fondo de los términos y condiciones del entendimiento sometido a consulta. Cada uno de los planteos realizados ha sido debidamente tratado en este informe, explicitándose los argumentos sobre la base de hechos y de derecho que aconsejan tal proceder

Dar curso del presente Informe al Sr. Secretario de Obras Públicas del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA y SERVICIOS en su carácter de Autoridad de Aplicación, y al Órgano de Control de las Concesiones Viales de las solicitudes y planteos realizados en la Audiencia Pública, a los efectos que correspondan, sin perjuicio de continuar las actuaciones de perfeccionamiento de este Acuerdo de Renegociación Contractual.