



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

*Informe de Evaluación
de la Audiencia Pública
donde se trató el
ACUERDO TRANSITORIO
firmado entre
UNIREN y Puentes del Litoral S.A.*

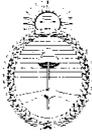
29 de Julio de 2011

TRANSPORTE - UNIREN



ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES	2
II.	NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA	5
III.	RESPUESTAS A LAS PONENCIAS DE LOS PARTICIPANTES.....	5
III.1.-	A LAS OBRAS CONTRACTUALES	5
III.1.1.-	SOLICITUD DE LA AMPLIACIÓN A AUTOPISTA.....	5
III.1.2.-	SOLICITUD DE BANQUINA CONSOLIDADA Y GUARD-RAIIS	6
III.1.3.-	FACILITAR EL USO DE LAS BAJADAS EN ISLAS	7
III.2.-	PROPUESTAS ECONÓMICAS.....	7
III.2.1.-	AJUSTE TARIFARIO.....	8
III.2.2.-	TARIFA DIFERENCIAL	9
III.3.-	OBSERVACIONES DEL DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN	10
IV.-	CONCLUSIONES.....	13



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 EVALUACIÓN FINAL con el cual fundamenta su conclusión final y explica de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía en referencia al ACUERDO TRANSITORIO que oportunamente suscribieran la Empresa Concesionaria PUENTES DEL LITORAL 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

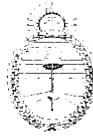
La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación existente, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar 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 del EX MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y el de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Concesionarias, entre las que se encuentra la Empresa PUENTES DEL LITORAL S.A. conforme al Contrato de Concesión aprobado el 14 de mayo de 1998 mediante el Decreto N° 581, con un plazo de concesión de VEINTICINCO (25) años a partir de la toma de posesión la cual fue dada el 14 de septiembre de 1998.

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 PUENTES DEL LITORAL S.A. arribaron a un entendimiento para la renegociación parcial del contrato de concesión.

Por ello, en cumplimiento de lo prescrito en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la UNIDAD DE



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS sometió al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA el ACUERDO TRANSITORIO referido al contrato de concesión de la Empresa Concesionaria PUENTES DEL LITORAL 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 2 de mayo de 2011, el día 17 de junio se llevó a cabo la Audiencia Pública convocada por la Resolución Conjunta N° 117 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N° 393 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 31 de marzo de 2011, para considerar el acuerdo preliminar - ACUERDO TRANSITORIO- arribado entre la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y la empresa PUENTES DEL LITORAL SOCIEDAD ANONIMA el 14 de Junio de 2010.

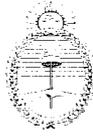
La Audiencia Pública fue celebrada en el Hotel Sol Victoria, sito en Paseo de la Costa N° 45 de la Ciudad de VICTORIA, provincia de ENTRE RIOS, y dio comienzo a las 9:00 horas.

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.

Fue posible tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PÚBLICA, a partir del 23 de mayo y hasta el 14 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 Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, y en la sede de la DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE SANTA FE, Delegación Rosario sito en la Ciudad de Rosario Pasaje Alvarez 1516, P.B..

Fueron cursadas las notas pertinentes comunicando la convocatoria de la Audiencia Pública, de conformidad con lo dispuesto en la resolución conjunta del N° 117 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N° 393 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 31 de marzo de 2011, y Disposición UNIREN N° 1/2011, a) a la Señora ministra de Seguridad (Dra. NILDA CELIA GARRÉ), b) al Señor Defensor del Pueblo de la Provincia de Santa Fé, sede Rosario (Dr. EDGARDO JOSÉ BISTOLETTI); c) al Señor Gobernador de la Provincia de Santa Fé (Dr. HERMES JUAN BINNER); d) al Señor Gobernador de la Provincia de Entre Rios (Sr. D. SERGIO DANIEL URRIBARRI); e) al Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Nacional (Ing. D. Nelson Guillermo PERIOTTI); f) al Señor Director Ejecutivo del Órgano de Control De Concesiones Viales (Ing. GUSTAVO GENTILI); g) al Señor Subsecretario de Obras Públicas (Ing. D. ABEL CLAUDIO FATALA); h) al Señor Defensor del Pueblo de la Nación (Dr. D ANSELMO SELLA); i) a Puentes del Litoral S.A. (At. Cdor. GUILLERMO DÍAZ); j) a la Señora Procuradora de la Procuración del Tesoro de la Nación (Dra. ANGELINA ABONNA); k) a la Señora Subsecretaria de Defensa del Consumidor (Lic. MARÍA LUCILA COLOMBO); l) al Señor Intendente Municipal de Victoria (Sr. CESAR NELSON GARCILAZO); m) al Señor Intendente Municipal de Rosario (Ing. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ); n) al Señor Defensor del Pueblo de la Ciudad de Paraná (Dr. D. LUIS GARAY) y o) las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto N° 1172/2003, en el artículo 14° de la Resolución Conjunta MEyFP N° 117/2011 y MPFIPyS N° 393/2011, se ha ordenado la publicación de la convocatoria a la presente Audiencia Pública por dos días consecutivos en el BOLETIN OFICIAL, en los diarios ÁMBITO FINANCIERO y TIEMPO ARGENTINO, en el diario UNO de la Provincia de ENTRE RÍOS y en el diario EL LITORAL de la Provincia de SANTA FÉ.

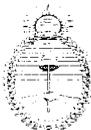
En la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN), sita en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se habilitó un Registro de Participantes para la Audiencia Pública, desde el 23 de mayo de 2011 y hasta el 14 de junio de 2011, inclusive, en el horario de 10.00 a 16.00 horas, en la calle Paseo Colón N° 189, cuarto piso oficina 405, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

Las inscripciones que se recepcionaron de la empresa PUENTES DEL LITORAL S.A. y del Sr. Belenky fueron acompañadas por la documentación. Dicho material estuvo a disposición de los participantes en la Secretaría de la Audiencia durante el desarrollo de la misma, y se agregó al expediente CUDAP: EXP-S01:023089/2010 sobre la Audiencia Pública.

Así mismo, con antelación a la realización de la Audiencia, se recibió del Señor Adjunto del Defensor del Pueblo de la Nación, Sr. Anselmo SELLA, la NOTA D.P.N° 395; formulando distintas consideraciones sobre la propuesta de Acuerdo Transitorio, las cuales han sido transcritas en el texto del Informe Final de la Audiencia, y a las que se da respuesta en el ítem III.3.- del presente informe.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes a la Audiencia Pública, la nómina de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra, fueron cuatro (4). El listado con la nómina correspondiente ha sido adjuntado al INFORME FINAL.

La SECRETARÍA comunicó a los asistentes de la Audiencia la habilitación de un Registro Complementario para aquellos oradores que no lo habían hecho con antelación, el que se cerró a las 11.00 hs. registrándose como Participantes de la Audiencia seis (6), que solicitaron hacer uso de la palabra, y cuya exposición se efectuó a continuación del último orador inscripto en el Orden del Día. Se



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

inscribieron como Participantes de la Audiencia Pública tres (3) personas que no solicitaron efectuar exposiciones.

II. NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF;

Presidente Alterno: Ing. Hugo ROTHAMEL;

Secretarios: Dra. Agustina FALUGI 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:

Las presentaciones realizadas no solo se refirieron a aspectos económicos de la concesión, sino que incluyeron opiniones y críticas a situaciones relacionadas con las obras ejecutadas o a ejecutar. Cabe destacarse que si bien su tratamiento excede el alcance de este llamado a audiencia, las mismas han sido recepcionadas y fueron remitidas al Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI), organismo que actúa como órgano de control de la concesión, y que mediante NOTA OCCOVI N° 2068/11 ha respondido las mismas.

Si bien el presente informe no puede dar una solución específica a estos temas relacionados con obras, su tratamiento será incluido en el proceso de renegociación final, en curso.

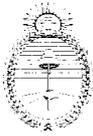
III.1.- A LAS OBRAS CONTRACTUALES

III.1.1.- SOLICITUD DE LA AMPLIACIÓN A AUTOPISTA

El Sr. Intendente don Cesar GARCILAZO y el Sr. Hermes LUDI expresaron su opinión sobre la necesidad de que la obra incluyera una segunda vía por la importancia del tránsito y la necesaria seguridad que dicha construcción aseguraría. (5.6 y 7.8 Informe Final)

RESPUESTA:

La Conexión Física Rosario – Victoria fue proyectada con parámetros de diseño geométrico



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

correspondientes a un Camino de Categoría I y topografía de llanura, de acuerdo con la Planilla N°1 – Características de Diseño Geométrico de Caminos Rurales de la Dirección Nacional de Vialidad (velocidad directriz: 130 Km/h, peralte máximo: 8 %, radio mínimo deseable 1200 m y pendiente máxima deseable: 3 %). Categoría que corresponde a caminos de dos (2) carriles por sentido de circulación.

En la actualidad posee una única calzada con un solo carril por sentido de circulación entre las progresivas Km 5,200 y Km 59,400, contemplando la construcción de una segunda calzada en etapa futura y de acuerdo al Transito Medio Diario Anual Equivalente (TMDAE) y según el Artículo 18.3 del Texto Jurídico Definitivo del Contrato Vigente., en donde se expresa que superado un TMDAE (para el cálculo del TMDAE se debe ponderar a los vehículos pesados con un coeficiente igual a 2,2) de 8.000 vehículos diarios, la Autoridad de Aplicación se reserva el derecho de solicitar a la Concesionaria el inicio de las negociaciones necesarias para ejecutar la segunda calzada.

Según lo informado por el OCCOVI durante el año calendario 2010 el TMDA real fue de aproximadamente 5.750 (cinco mil setecientos cincuenta) vehículos, que se convierten en un TMDAE de 7900 (siete mil novecientos) vehículos, por lo que se estima que en este año se estaría superando el límite de 8000, por lo que en caso de que la Autoridad de Aplicación decida la ampliación, habría que ejecutar a partir del año 2012 (siempre es al año siguiente del período en que se supera el TMDAE), una segunda calzada de dos carriles, con lo que quedaría constituida – al terminar la obra- una autopista de dos calzadas con dos carriles de circulación para cada calzada.

Se resalta que en la actualidad, los Índices de víctimas en accidentes de tránsito en la Conexión Física Rosario – Victoria resultan de los menores registrados en las rutas del país (0,026 víctimas fatales por millón de vehículos por Km y 0,061 heridos graves por millón de vehículos por Km, desde la apertura del tránsito hasta diciembre de 2010).

III.1.2.- SOLICITUD DE BANQUINA CONSOLIDADA Y GUARD-RAIDS

El Sr. Intendente don Cesar GARCILAZO, solicito en base al reclamo de los usuarios, la consolidación de las banquetas y el agregado de guard-raids, como necesarios para mejorar la seguridad de los usuarios. (5.6. Informe Final)

RESPUESTA:

En el Contrato de Concesión no se encontraba prevista ni la construcción de banquetas mejoradas en



los sectores de terraplenes en zona de islas, ni la colocación de barandas de defensa en los mencionados sectores.

En el año 2004, se realizó un Estudio Integral de Seguridad Vial de la Conexión Física Rosario Victoria a través de un convenio entre el Instituto de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Agrimensura e Ingeniería de la Universidad Nacional de Rosario, con el objetivo de identificar propuestas de mejoras tendientes a aumentar la seguridad vial en la Conexión, de forma de permitir una circulación segura y agradable entre las ciudades de Rosario y Victoria.

Entre las conclusiones y propuestas de mejoras que surgieron de dicho estudio se recomienda la ejecución de una mejora de las banquetas existentes, que son de suelo natural (excepto en sectores puntuales donde se intercalan banquetas mejoradas para casos de emergencias), tratando de obtener una "identificación" con la calzada adyacente, pero incorporando en ellas algún tipo de elemento que desaliente su utilización. En caso de que se resuelva ampliar la capacidad de la actual Conexión, estas obras de adecuación de banquina podrían incluirse en el alcance de los trabajos adicionales.

En el mencionado Estudio Integral de Seguridad Vial no se indica la necesidad o no de colocación de barandas de defensa, si bien la altura de los terraplenes es de aproximadamente 5 m, la pendiente de los taludes es de 1:4, lo que estaría indicando que no serían terraplenes de alta peligrosidad, al menos en los tramos rectos de la traza.

III.1.3.- FACILITAR EL USO DE LAS BAJADAS EN ISLAS

El Sr. Intendente don Cesar GARCILAZO, solicitó modificación en los procedimientos de uso de las bajadas, con el fin de facilitarlos y agilizar el movimiento de mercaderías.

RESPUESTA:

En principio, no habría inconvenientes en permitir el libre acceso al público a la Zona de Islas a través de dichas ramas de bajada, como tampoco habría inconvenientes en proyectar nuevas ramas de bajada a islas en tanto que se cumpla con las Normas de Diseño establecidas, y siempre que se tenga el debido cuidado por las cuestiones medioambientales, operativas y de seguridad vial que pudieran ser alteradas,

No se debe perder de vista que toda rama de vinculación genera, por la marcha lenta que se requiere tanto al acelerar (cuando se entra al carril de la autopista) como al desacelerar (cuando se sale de la



autopista) un punto "negro" de posibles accidentes o incidentes de tránsito.

III.2.- PROPUESTAS ECONÓMICAS

III.2.1.- AJUSTE TARIFARIO

El señor Hermes Ludi, de la Federación de Transporte Automotor de Cargas expresó la reacción del sector que representa fue casi inmediata ante el anuncio del 80 por ciento de aumento de peaje.

RESPUESTA:

La Dirección Nacional de Vialidad calcula anualmente el "COSTO DE OPERACIÓN", de un vehículo. El "COSTO DE OPERACIÓN" de un vehículo, mide el consumo, en términos de dinero, que le representa al usuario, operar en una determinada vía. El mismo se determina bajo el supuesto de que el trazado del camino que se recorre es recto y pertenece a la categoría de topografía llana. La unidad con que se expresa el "COSTO DE OPERACIÓN" es el "\$/Km"; o sea, se trata de un valor en pesos por unidad de longitud de circulación, tomando a ésta como de "1 Km".

Asimismo, esta publicación presenta a los costos de operación clasificados en "COSTOS DE OPERACIÓN DEL USUARIO" y "COSTOS DE OPERACIÓN DE LA COMUNIDAD". Los "COSTOS DE OPERACIÓN DEL USUARIO" se calculan en función de precios de insumos a valores de mercado y los "COSTOS DE OPERACIÓN DE LA COMUNIDAD" se obtienen corrigiendo estos precios a valores económicos, de manera de representar a los mismos libres de la carga impositiva; o sea, sin considerar los subsidios, impuestos y transferencias.

- **Precio del usuario o precio de mercado o precio financiero:** es el precio que tiene un bien en el mercado. Si se trata de un bien importado, su valor financiero es igual al precio de la moneda de origen por el tipo de cambio correspondiente.

- **Precio de la comunidad o precio de cuenta o precio económico o precio social o precio sombra:** representa el costo en el que incurre la economía de una sociedad para producir un bien antes que cualquier tipo de factor modifique su valor, tal como impuestos, tasas, subsidios, rentas, o conversiones de algún tipo de cambio que resulte de un valor distinto al de un mercado en el que las divisas se intercambian libremente.

Los Costos de Operación de Vehículos se presentan en el siguiente cuadros y reproducen datos calculados con precios promedios de todo el país, tanto para los usuarios, como para la comunidad; a valores de octubre de 1998, mayo del 2002 y Agosto de 2010; para la siguiente clasificación vehicular:



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

automóviles, ómnibus, camiones livianos y camiones pesados; para calzadas pavimentadas, transitando a una velocidad de circulación que oscilan entre 60 km/h. El primer cuadro expone los valores absolutos y el segundo los valores relativos en relación a 1998 =1.

Es posible observar que los costos de operación entre los dos períodos se han cuadruplicado o quintuplicado según los casos, en tanto el valor del peaje ha permanecido constante y es ahora que se plantea un incremento de emergencia para sortear la difícil situación financiera de la empresa y permitir la buena conservación de la obra.

Un punto adicional a considerar en este sentido, es la característica con la que fue licitada la construcción del puente. El Estado Nacional, conjuntamente con los Estados Provinciales fijaron la tarifa que ellos consideraron adecuada para el uso de esta facilidad, y la obra fue adjudicada a aquella

	automóvil		omnibus		camión liviano		camión pesado	
	usuario	comunidad	usuario	comunidad	usuario	comunidad	usuario	comunidad
1998	0,5536	0,4484	3,2505	2,9938	0,9622	0,7972	1,8322	1,4826
2002	0,6489	0,5084	3,5834	3,1890	1,2112	0,9504	2,2317	1,7511
2010	2,1659	1,8195	16,2945	14,8296	6,2632	5,5489	11,1070	9,5334

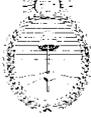
	automóvil		omnibus		camión liviano		camión pesado	
	usuario	comunidad	usuario	comunidad	usuario	comunidad	usuario	comunidad
1998	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
2002	1,1721	1,1339	1,1024	1,0652	1,2587	1,1921	1,2180	1,1810
2010	3,9124	4,0580	5,0130	4,9535	6,5090	6,9606	6,0620	6,4301

empresa que solicitase el menor subsidio.

Consecuentemente, el aumento de la tarifa de peaje que aquí se propone, esta claramente por debajo de la estimada como apropiada por el sector público por la utilización de esta facilidad en el momento de la licitación, y esta muy lejos de aproximarse al valor de cualquier insumo que conforma el costo de operación de los vehículos o de la tarifa necesaria para pagar la construcción de una obra de similar envergadura.

III.2.2.- TARIFA DIFERENCIAL

El señor Hermes Ludi solicitó una tarifa preferencial para la gente de la zona cercana a Victoria.. El Sr. Mozetik de la federación Entrerriana de de Transportes propuso que a la gente de la zona se la deje pasar con la tarjeta RUTA y que se haga un registro de los transportistas de la Provincia para que



tengan el mismo beneficio.. El Sr. Juarez Montero solicitó una rebaja del peaje.

RESPUESTA:

Si perjuicio de lo señalado en el punto anterior, respecto de la baja en la incidencia que el peaje ha tenido sobre los costos de operación de los vehículos, se trasladó estas inquietudes a la empresa concesionaria a fin de lograr concretar alguna tarifa preferencial para los usuarios de la zona.

Entendiendo, que los usuarios regionales son los frecuentes, que realizan más de 1 viaje por dirección diaria, se espera acordar con la empresa concesionaria que aquellos usuarios que realicen más de un viaje diario en cada dirección abonarán sólo la primera realizada cada día. Esto será volcado en el Acuerdo transitorio y el costo de esta reducción será absorbido por la empresa concesionaria.

III.3.- OBSERVACIONES DEL DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN

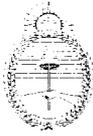
Las consideraciones del Señor Defensor del Pueblo, cuestionan resumida y básicamente los siguientes aspectos:

- La actitud del Poder Concedente, evaluada como condescendiente frente a las distintas circunstancias que atravesara el Contrato en renegociación y la situación que atravesara la propia Empresa Concesionaria;
- La información disponible para evaluar las implicancia del acuerdo atento la situación del corredor vial y de la Empresa Concesionaria, la cual mediara en plazo respecto a la fecha de la audiencia
- El nivel del aumento de la tarifa y el impacto que de esta forma se traslada al costo de los servicios que reciben los usuarios

Respecto a dichas consideraciones, cabe señalar que durante el mismo desarrollo de la Audiencia fue brindado un conjunto de apreciaciones y evaluaciones por parte de los distintos expositores que desde distintos ángulos refutan tales cuestionamientos. Para no sobreabundar, conviene remitirse a tales exposiciones

No obstante se encuentra necesario exponer los siguientes comentarios.

Respecto a la posición de la DEFENSORIA, la misma se estructura sobre una análisis parcial de las



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

condiciones de la propuesta, como también luce descontextualizada del curso de la evolución contractual.

Ello obsta a considerar las diversas circunstancias que han modificado la composición original del contrato, y que han determinado perspectivas naturalmente diferentes para su reencausamiento, con relación a las preexistentes al momento de estallar la crisis de 2001.

No se ha llegado a este punto de inflexión de manera pacífica y exenta de dificultades, sino por el contrario, se está cursando un proceso de decisión que tiene por detrás una realidad integrada por distintos factores que deben meritarse en forma acabada por el Poder Concedente.

Dentro del proceso de renegociación contractual, cabe al Estado Nacional cumplir con el rol indelegable a su cargo, posición que importa promover condiciones elementales para alcanzar un adecuado balance que involucra intereses y necesidades de los usuarios presentes y futuros de este servicio, atendiendo además a la importancia que el mismo adquiere para toda la zona de influencia.

La UNIREN ha sido conformada por mandato del Poder Ejecutivo Nacional dando cumplimiento a las normas dispuestas para la renegociación de los contratos de concesiones y licitaciones de servicios públicos.

Entre los postulados establecidos para llevar a adelante dicha misión se contempla necesariamente asegurar condiciones respecto a la accesibilidad, seguridad, mantenimiento, economía y eficiencia a prestar por los Operadores de los distintos sectores a los usuarios que pagan por la puesta a disposición segura del servicio, como obviamente por la efectiva prestación que reciben al utilizarlo.

La sustentación de este proceso requiere encontrar puntos de consenso entre el Poder Concedente y las Empresas Concesionarias y Licenciatarias, cuya virtud depare un nuevo esquema de equilibrio sustentable en los contratos. En tal sentido, los términos y condiciones para establecer la negociación contractual no pueden imponerse al Concesionario, no surgen de la mera voluntad del Estado, sino que deben ser consensuados. Esto implica contemplar condiciones de equilibrio, que ante la situación presente de la Concesión, reconstruyan adecuadamente el intercambio del Contrato de Concesión.

Este equilibrio involucra un adecuado y conveniente balance producto del interjuego de institutos, fórmulas, términos y condiciones consensuados entre Concedente y Concesionario, a la luz de nuevas condiciones que hoy existen, como situación de salida de la emergencia que hiciera crisis a fines de 2001 en nuestro País y que indudablemente afectaran al Contrato de PUENTES DEL LITORAL.

Tratándose de una composición, se requiere conjugar intereses y esfuerzos de ambas partes. Allí



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

tienen lugar procesos más dinámicos o cuasi estructurados, que resultan propios de una etapa negociadora, en la que las partes intercambian análisis, posiciones e intereses, que a veces encuentran distinto signo, terreno dentro del cual se asienta la negociación.

Dicha gestión se realiza a través de la articulación orgánica propia de la UNIREN, sus Equipos Técnicos Sectoriales; la Secretaría Ejecutiva; el Comité Técnico Sectorial conformado por las distintas Secretarías responsable de cada Sector y las Autoridades de la Unidad, es decir los Ministros que la presiden.

Consecuentemente estamos en presencia de una instancia compleja que involucra diferentes procesos y niveles de intervención dentro del Gobierno.

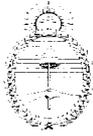
La posibilidad de avanzar en el Contrato de Puentes del Litoral S.A. implicó que debiera contemplarse :

- la situación de cumplimiento / incumplimiento contractual al declararse la situación de emergencia,
- los aportes estatales efectuados para posibilitar la culminación de las obras previstas en las obligaciones contractuales, atento a la inconveniencia de paralizar la etapa ya final de la construcción del puente;
- las dificultades encontradas en forma previa al concurso para encontrar fórmulas de composición entre la Empresa Concesionaria y sus Socios y Accionistas principales para remediar la situación financiera y patrimonial;
- los escenarios de la situación contractual emergente para asegurar las condiciones para el mantenimiento y mejora de los servicios a los usuarios

A lo largo de la negociación y hasta el presente se han efectuado diversos procedimientos y actividades que posibilitarían arribar a la presente instancia con una propuesta de entendimiento entre la UNIREN y la Concesionaria.

Ello ha sido posible a expensas de contar con información calificada y procesada en tiempo y forma, lo cual ha permitido evaluar los elementos fundamentales para redefinir las condiciones consideradas adecuadas para establecer las bases del Acuerdo presentado en la Audiencia Pública.

Esta UNIREN ha buscado en las tratativas encaradas explorar posibilidades aún cuando las fórmulas de entendimiento pudieran no alcanzar a cubrir las expectativas, atendiendo a la complejidad que presentaba la situación de la CONCESIONARIA, y dado los distintos factores que condicionaban las



posibles formulas para la readecuación contractual.

En todo el desarrollo del proceso desde el momento de estallar la crisis de 2001 y hasta el presente, las decisiones del Poder Concedente, se han ajustado a la legislación de excepción dispuesta para conjurar la emergencia y renegociar los contratos afectados por dicha situación.

En particular y en los que involucra al contrato de Puentes del Litoral, se ha preservado la importancia de concretar una obra tan necesaria para la región, como también asegurar la accesibilidad, seguridad y continuidad del servicio a los usuarios, y de esta forma, favorecer el desarrollo social y económico de la población de la zona de influencia.

Por tales motivos no cabe considerar que la disposición y el esfuerzo realizado por el Estado Nacional para materializar un proyecto social y de infraestructura tan trascendente para toda la región, pueda ser considerada como una actitud favorable hacia el Concesionario, lo cual queda evidenciado en las mismas dificultades que la Empresa ha debido superar para llegar a la actual instancia.

Respecto al nuevo valor propuesto para la tarifa, se ha explicado y demostrado que el mismo, resulta claramente menor respecto a cualquier otro parámetro asimilable que se considere para su justipreciación en términos presentes respecto a la base contractual inicial.

En igual sentido, los beneficios que reciben los usuarios por el servicio al cual acceden, son enormemente mayores a los costos directos e indirectos que deberían afrontar en el supuesto de recurrir a otras vías alternativas, lo cual torna altamente económico y conveniente la utilización del corredor .

Al respecto, se han brindado los argumentos en el punto anterior de este informe (Ver punto III.2.1.- AJUSTE TARIFARIO)

Atento a lo expresado previamente, han sido consideradas las observaciones formuladas por la DEFENSORIA DEL PUEBLO, entendiéndose que las mismas, en base a las razones expuestas, no obstan a mantener los términos esenciales contenidos en la propuesta de ACUERDO TRANSITORIO sometido a consulta, el cual posibilita condiciones orientadas a la accesibilidad, continuidad, seguridad y calidad de los servicios que debe brindar la Concesión de PUENTES DEL LITORAL S.A.

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



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

respecto del ACUERDO TRANSITORIO acordado entre la UNIREN y la empresa concesionaria PUENTES DEL LITORAL S.A.

Como consecuencia del análisis que se ha expuesto precedentemente, la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN propone la inclusión de una nueva cláusula en el ACUERDO TRANSITORIO, que considere que los vehículos de las categorías 3 y superiores solo abonen una vez el peaje de ida y vuelta de la conexión independientemente de las veces que la crucen, en el transcurso del día en el que realicen el primer cruce, es decir hasta las 24 horas del día en que se realice el primer cruce. El costo del otorgamiento de este beneficio será adsorbido por la empresa concesionaria. Se debe destacar que esto constituye una real ahorro para los usuarios frecuentes.

La redacción definitiva de la citada cláusula deberá ser consensuada con PUENTES DEL LITORAL S.A., y será incluida en el texto definitivo del ACUERDO TRANSITORIO que se elevará a aprobación del Poder Ejecutivo.



Dr. Jorge Gustavo Simeonoff
Secretario Ejecutivo
Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos