



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

INFORME FINAL DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, CON LA EMPRESA CONCESIONARIA COVIARES S.A.

LA PLATA – PROVINCIA DE BUENOS AIRES

28 DE JUNIO DE 2007

Buenos Aires, 20 de julio de 2007.-

En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1.172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el **INFORME FINAL** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias ocurridas en la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 28 de junio de 2007, en la cual se sometió a consideración de la ciudadanía 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.

I.INTRODUCCIÓN

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Concesionaria COVIARES. S.A., conforme al Contrato de Concesión aprobado el 20 de marzo de 1983 mediante el Decreto N° 497, y reformulado mediante un Acta Acuerdo aprobada mediante el Decreto N° 1638/94 del 20 de septiembre de 1994. 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 cumplimiento del mismo 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 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 por 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 ANONIMA 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.



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, 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 CIUDADANA DE LA PLATA.

Fueron cursadas 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 Disposición UNIREN N° 1/2007, cuyas copias se encuentran a disposición de los participantes en la Secretaría, a los siguientes: a) La empresa concesionaria COVIARES SOCIEDAD ANONIMA; b) el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos 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 COORDINACION 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° 1172/2003, en el artículo 14° de la Resolución Conjunta MEyP N° 190/2007 y MPFIPyS N° 164/2007, se ordenó la publicación de la convocatoria a la presente 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, de la Provincia de BUENOS AIRES

Algunas de las inscripciones que se recepcionaron 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 se agregó al expediente CUDAP: EXP-S01:0062312/2007 sobre la Audiencia Pública de COVIARES SOCIEDAD ANÓNIMA. La nómina de los inscriptos en esta condición es la siguiente:

1. **Ernesto Jorge ARRIAGA** (Particular Interesado)
2. **Máximo Alberto Jorge GÓMEZ VILLAFañE** (Particular Interesado)
3. **Jorge Alberto CAMPANARO** (Particular Interesado)
4. **SURURBAN S.A.**

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

PÚBLICOS, sita en 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 calle Hipólito Yrigoyen N° 250, quinto piso, oficina 540, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

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, son 36 (treinta y seis), y es la siguiente:

Orden	Participante	Representación:
1	UNIREN	Roberto LAMDANY Alberto GALLI
2	COVIARES S.A.	Enrique CLUTTERBUCK Roberto SERVENTE
3	DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN	Sebastián BIZZI Mariana Laura GROSSO María Florencia STURLA Gabriel Oscar LÓPEZ
4	DEFENSORÍA CIUDADANA DE LA PLATA	Gustavo GALLAND
5	Luis Pablo BELENKY	Particular Interesado
6	Daniel Fernando MARTINO	Particular Interesado
7	ASOCIACIÓN CIVIL FRENTE AGROPECUARIO NACIONAL	Ricardo LASCA
8	Ernesto Jorge ARRIAGA	Particular Interesado
9	ASOCIACIÓN CIVIL SEGURIDAD URBANA	Gabriel Aníbal MONZÓN
10	ASOCIACIÓN CIVIL CIUDAD SUSTENTABLE	Juan Carlos QUINTANA
11	Oscar Rodolfo NEGRELLI	Particular Interesado
12	Alicia Mabel TORTORA	Particular Interesada
13	IPSOS ARGENTINA S. A.	Santiago José LACASE



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

14	Julio César ALAK	INTENDENTE DE LA CIUDAD DE LA PLATA
15	Mario Alberto RONCO	MUNICIPALIDAD DE ENSENADA
16	ASOCIACIÓN CIVIL ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS	Miguel Ángel SALVIA
17	SURURBAN S.A.	Fernando Pablo LEVENE Juan Pablo VESPRINI Enrique Pedro BASLA
18	Oscar ROQUÉ	Particular Interesado
19	ASOCIACIÓN COORDINADORA DE USUARIOS, CONSUMIDORES Y CONTRIBUYENTES	Julio Víctor SOBRINO
20	Abel Luis OTAMENDI	Particular Interesado
21	Oscar Pablo BRUERA	DIPUTADO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
22	Teódulo DOMÍNGUEZ	Particular Interesado
23	Gonzalo RAICO ATANASOF	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
24	FEDERACIÓN ECONÓMICA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES	Mario Isidro TURKEVICH
25	FEDERACIÓN EMPRESARIA de LA PLATA	Armando Hugo NATALE
26	Jorge Alberto CAMPANARO	Particular Interesado
27	FEDERACIÓN DE INSTITUCIONES CULTURALES Y DEPORTIVAS DE LA PLATA Y BIBLIOTECA POPULAR MARIANO MORENO	Horacio ALFARO
28	César Gerardo COCCOZ	Particular Interesado
29	Edgardo Gabriel GONZÁLEZ	Particular Interesado
30	Justo Manuel ARAUZ	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
31	Víctor Iván MAIDANA	Particular Interesado



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

32	COMISIÓN VECINAL Y BIBLIOTECA POPULAR GONNET BELL	Eyra REYES
33	Héctor RODRÍGUEZ	Particular Interesado
34	Ricardo Daniel RODENAK	Particular Interesado
35	Eduardo DI MARCO	Particular Interesado
36	CENTRO DE COMERCIO INDUSTRIA Y PRODUCCIÓN	Gabriel Augusto NAUDA

Asimismo se inscribieron como Participantes de la Audiencia las siguientes personas que no solicitaron efectuar exposiciones:

Nº	Persona física o jurídica	Representación:
1	Gustavo PIAZZA	Particular Interesado
2	COVIARES S.A.	José Alejandro CALABRIA Ángel Mario CORDERO
3	Máximo Alberto Jorge GÓMEZ VILLAFañE	Particular Interesado
4	Carlos Alberto BELTRANO	Particular Interesado
5	José Ramón ARTEAGA	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
6	Sergio Daniel RESA	DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA PLATA
7	DEFENSORÍA CIUDADANA DE LA PLATA	Francisco Vicente AIELLO Marcelo GALLAND Alejandro ERMIONI
8	Sebastián TANGORRA	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
9	Jorge Javier PACHAROTTI	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

10	Claudio César SANTÍN	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
11	Francisco Javier SCARAMUTTI	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
12	Guido Miguel CARLOTTO	CONCEJO DELIBERANTE DE LA PLATA
13	Héctor Francisco UCHA	DIRECCIÓN DE OBRAS Y PROYECTOS DE LA PLATA
14	Ariel IGLESIAS	SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO Y DESARROLLO URBANO DE LA PLATA
15	Oscar Alberto MARTINI	SECRETARÍA DE GOBIERNO DE LA PLATA
16	CENTRO DE COMERCIO INDUSTRIAL Y PRODUCCIÓN	Antonio PERA RAPOSO
17	FEDERACIÓN DE INSTITUCIONES CULTURALES Y DEPORTIVAS DE LA PLATA	Gabriela SPERANDIO
18	ASOCIACIÓN DE COMERCIANTES PRESTADORES DE SERVICIOS DE CITY BELL	Eduardo TREBINO
19	Jacinto Rubén LEGUIZAMÓN	Particular Interesado
20	Bernardo Sebastián BONAFINA	Particular Interesado
21	Víctor José DE IGARZABAL	Particular Interesado
22	Angélica LINARES	Particular Interesado
23	Miguel DI CIANNI	Particular Interesado
24	Néstor PROTTO	Particular Interesado
25	Cecilia Isabel CERISOLA	Particular Interesado
26	María Alejandra STURZENEGGER	Particular Interesado



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

27	María Teresa RAZZARI	Particular Interesado
28	María Magdalena CIOCCHINI	Particular Interesado
29	Héctor ESCALADA	Particular Interesado
30	Gaspar Enrique GAMBOA SARAVI	Particular Interesado
31	Roberto LA FRAZIA	Particular Interesado
32	Germán Gabriel CÉSPEDES	Particular Interesado
33	Rafael Alejandro IRIGOITI	Particular Interesado
34	Juan Francisco BARBARO	Particular Interesado
35	José Carlos DA COSTA FARIA	Particular Interesado
36	Juan Adolfo VACCARINI	Particular Interesado
37	Alberto H. ARMISEN	Particular Interesado
38	Carolina GONZÁLEZ	Particular Interesado
39	Verónica Andrea ALAIS	Particular Interesado
40	Guillermo Jorge GENTILE	Particular Interesado
41	Carlos Eduardo BONICATTO	DIPUTADO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La SECRETARÍA comunicó a los asistentes de la Audiencia que se había habilitado un Registro Especial para que se anoten aquellos oradores que no lo habían hecho con antelación, el mismo se cerró a las 11.00 hs., en el se registraron la cantidad de seis oradores cuya exposición se efectuaría a continuación del último orador inscripto en el Orden del Día.

Los oradores inscriptos fueron:

- ✍ **Sr. Guillermo Pablo VACCARINI**, por el **Centro de Fomento Barrio Jardín de Villa Elisa**, con un tiempo para exponer de 15 minutos;
- ✍ **Sr. Eduardo VICENTE**, por el **Foro Vecinal de la Seguridad de Villa Elisa**, con un tiempo asignado de 15 minutos;



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- ✍ **Sr. Enrique FILA**, como particular interesado, con un tiempo asignado de 10 minutos para exponer;
- ✍ **Sr. Edgardo PERELSTEIN**, también como particular interesado, quien tendría 10 minutos para exponer;
- ✍ **Sr. Carlos BONICATTO**, como diputado de la provincia de Buenos Aires, con un tiempo asignado de 10 minutos para exponer;
- ✍ **Sr. Ricardo José FERRER** por el **Club Universitario de La Plata**, quien contaría con 10 minutos.

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

II. NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF;

Presidente Alterno: Ing. Hugo ROTHAMEL;

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

III. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA Y DISERTACIONES

El 28 de junio de 2007 a las 9:00 horas el Sr. Presidente de la Audiencia, Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF dio inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA convocada a los efectos de someter a consideración de la ciudadanía el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y COVIARES S.A.. Abierto el acto y luego de la lectura del orden del día por la Secretaría que se encuentra incluida en el expediente CUDAP:EXP-S01:0062312/2007, el Sr. Presidente efectuó algunas consideraciones respecto del desarrollo de la Audiencia, especificando el objetivo y las reglas bajo las cuales se llevaría a cabo.

Acto seguido se dio lectura a las normas reglamentarias que regirían el desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA. Luego, y para dar inicio a las exposiciones el Sr. Presidente llamó al primer inscripto.

1 Tomó la palabra el **Sr. Roberto LAMDANY** en representación de la UNIREN.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.1.- Expresó que los documentos firmados por las partes, formalizan el consenso alcanzado entre la UNIREN y el Concesionario COVIARES S.A., con el objeto de perfeccionar un acuerdo integral de renegociación en los términos de la Ley N°25.561 y el Decreto N°311/2003.
- 1.2.- Manifestó que la posición de la UNIREN está sustentada en los antecedentes y documentos para la negociación entregados por el Órgano de Control de las Concesiones Viales, OCCOVI, que definen el estado de la concesión al momento de la declaración de la emergencia económica. Confirmó que esta documentación de base aportada por el OCCOVI posibilitó la realización del cálculo del impacto de la emergencia económica, y la diagramación de una estrategia para contemplar los efectos de la misma sobre la economía contractual.
- 1.3.- A partir de allí, dijo, se consensuó con el concesionario la Carta de Entendimiento que se somete a consideración, y que normaliza la situación del Contrato de Concesión con previsiones para el corto plazo, y estableciendo una segunda instancia de renegociación para un futuro mediato.
- 1.4.- Luego efectuó una breve reseña de la normativa del proceso de renegociación.
- 1.5.- Mencionó que la fecha límite para llevar a cabo el proceso de renegociación previsto en la Ley N°25.561 y sus modificatorias fue varias veces prorrogada, estando en vigencia el límite actual del 31 de diciembre de 2007 establecido por la Ley N°26.204.
- 1.6.- A continuación el Sr. Lamdany realizó una síntesis histórica de las diversas modificaciones que experimentó el contrato de concesión desde 1979 hasta la actualidad, con reiteradas interrupciones en la marcha de las obras.
 - 1.6.1.- A diciembre del año 2000, el cuadro de situación de cumplimiento del cronograma de trabajos mostraba que aún no estaban terminadas, entre otras, las obras correspondientes al tramo Hudson - La Plata, el Enlace con el Camino Centenario y la ampliación a 3 carriles del tramo Debenedetti - Hudson. Asimismo, y debido a la controversia suscitada entre el Gobierno Nacional, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. con motivo de la definición de la traza y del tipo de obra, tampoco estaba definido el proyecto ejecutivo para la realización de la Autopista Ribereña de la Capital Federal.
 - 1.6.2.- Estos hechos, sumados a la realización por parte de la concesionaria de obras adicionales encomendadas por el concedente y cuyo costo no estaba adecuadamente reconocido en la documentación contractual, condujeron a la firma de la "Addenda al Acta Acuerdo", que fue aprobada por el Decreto N° 85 del 25 de enero de 2001.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.6.3.- A través de la Addenda se fijaron nuevos plazos para la finalización de las obras, pero además la fecha de finalización de otros trabajos pasó a depender del volumen de tránsito pasante en la autopista. Se mantuvo, sí, el 30 de junio de 2017 como fecha de finalización del Contrato de Concesión, y se reprogramó la devolución al Estado Nacional de los aportes realizados por éste hasta 1993. Por el Artículo 6º de esta Addenda se fijó el plazo de un año para la definición de la traza y anteproyecto de la Autopista Ribereña de la Capital Federal, y se encomendó al OCCOVI y a la concesionaria la elaboración de un Plan Económico Financiero de la Concesión sobre la base al cual ponderar las modificaciones contractuales ocurridas desde la sanción del Decreto 1638/94.

1.6.4.- Con fecha 10 de octubre de 2006, la Secretaría de Obras Públicas de la Nación y el concesionario suscribieron la "Primera Adecuación del Acta Acuerdo", acordando excluir de las obligaciones de la empresa COVIARES S.A., las tareas de construcción, mantenimiento, reparación y conservación de la obra de la Autopista Ribereña de la Capital Federal, como así también los eventuales trabajos de conexión que la misma demande. También se acordó el cese de las obligaciones del concesionario referidas al mantenimiento, conservación, limpieza, iluminación, vigilancia y seguridad de las zonas bajo viaducto correspondientes a la Avenida Pedro de Mendoza, en el tramo entre la Avenida Brasil y la costa del Rachuelo, renunciando incondicionalmente el concesionario a su explotación comercial.

1.6.5.- Actualmente el Estado Nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires pusieron en marcha el proceso de calificación de oferentes para la ejecución del proyecto ejecutivo de las obras en la variante túnel y siguiendo el trazado original.

- 1.7.- A continuación expresó que el proceso de renegociación de la concesión bajo análisis en el ámbito de la UNIREN atravesó por varias etapas. En primer lugar, se efectuaron pedidos de información a la empresa sobre su situación general y propuesta para superar la emergencia y se aclararon enfoques y distintas interpretaciones para un futuro entendimiento. Posteriormente se procedió a analizar la documentación presentada, solicitándose a la empresa diversas aclaraciones.
- 1.8.- Continuando con el proceso de renegociación contractual, la UNIREN solicitó al OCCOVI información relacionada con los aspectos económico-financieros de la concesión -cuadro tarifario, multas y penalidades aplicadas al concesionario-, dadas las funciones y actividades que resultan inherentes a dicho organismo sectorial.
- 1.9.- El 18 de septiembre de 2003 el Órgano de Control emitió un primer informe en el que reseñó que hacia fines de 2001 la concesionaria tenía atrasos relativos respecto de los cronogramas de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

obras, pero que estos atrasos no habían merecido hasta el momento ningún tipo de penalidad por parte del Órgano de Control. Expresó también el OCCOVI que si bien los atrasos se profundizaron en el primer trimestre de 2002, no impidieron la habilitación de las obras de conexión con la Ciudad de La Plata el 25 de mayo de 2002.

- 1.10.- En el mes de julio de 2004 la UNIREN solicitó al Órgano de Control la validación de cifras de gastos de inversión realizados y a realizar por la empresa concesionaria y los montos de los gastos de explotación, según información aportada por la empresa. En el mes de septiembre de dicho año el Órgano de Control respondió a la UNIREN efectuando consideraciones diversas con relación a los datos informados por la concesionaria. Sobre la base de esta información se definió el marco en el que se insertaría la Carta de Entendimiento, cursándose en consecuencia al Órgano de Control los correspondientes pedidos de información.
- 1.11.- A fines del año 2006 el Órgano de Control remitió a la UNIREN la siguiente información ya procesada e inicialada para su incorporación a la Carta de Entendimiento: Plan de Inversiones, Plan Económico Financiero de la concesión, penalidades aplicadas a COVIARES, copias de la Addenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual, pautas utilizadas para la preparación del Plan Económico Financiero.
- 1.12.- El Plan Económico Financiero de la concesión fue consensuado entre el Órgano de Control y el concesionario y remitido a la UNIREN. Tal como consta en las Pautas para la Confección del Plan Económico Financiero de COVIARES S.A., el PEF fue elaborado sobre la base de la información existente en los anexos del Acta Acuerdo de Reformulación Contractual del Contrato de concesión de 1993.
- 1.13.- Este Plan Económico Financiero da cumplimiento a lo pautado en el Artículo 6º de la Addenda del año 2000, al que se hizo referencia anteriormente. De acuerdo a este Plan Económico Financiero consensuado, a diciembre de 2001 la empresa concesionaria experimentaba un perjuicio de aproximadamente 90 millones de dólares con relación a la ecuación económica implícita en su Contrato de Concesión reformulado en el año 1993. Esta cifra tiene en cuenta los beneficios financieros obtenidos por la empresa como consecuencia de la postergación de ciertas obras y no considera los incrementos de precios internos ocurridos luego de diciembre de 2001, a partir de la declaración de la emergencia.
- 1.14.- La situación descrita en este PEF se contrapone con la mencionada en el dictamen de la Auditoría General de la Nación en su informe de auditoría a la concesión de Autopista La Plata – Buenos Aires del año 2002, que valida un estudio del ex OCRABA, por el cual la empresa tenía a esa fecha beneficios extraordinarios por 230 millones de dólares.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.15.- El PEF modifica también, las conclusiones del Grupo de Trabajo que llevó a la firma el Acta Acuerdo de Reformulación Contractual de 1993. Como tanto el informe aludido en el punto 1.15 y la Reformulación contractual aquí mencionada son anteriores al dictado de la emergencia económica, esta descripción contrapuesta no fue objeto de análisis por esta Unidad de Renegociación adoptándose la descripción elaborada por el concesionario y consensuada por el OCCOVI.
- 1.16.- El Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión, que como se señaló anteriormente fue aportado a esta Unidad de Renegociación por el Órgano de Control, implica un conjunto de determinaciones aplicables al esquema económico de la concesión a partir de los cuales redefinir las condiciones económicas contractuales afectadas por la emergencia económica, fijando así el OCCOVI el punto de partida al proceso renegociador que realizó la UNIREN.
- 1.17.- Seguidamente expresó sintéticamente los contenidos básicos de la Carta de Entendimiento suscrita con el concesionario, a saber:
- 1.17.1.- En el punto 1° se da cuenta de los antecedentes y de la normativa legal que permitieron la continuación del proceso renegociador.
- 1.17.2.- El punto 2° se presenta el nuevo Plan de Inversiones, que muestra el cronograma de ejecución de las obras contractuales previstas pendientes y que son actualmente imprescindibles para hacer frente al abundante tránsito que, con dificultades crecientes, está haciendo uso de la autopista.
- 1.17.3.- En este Plan de Inversiones de más de 31 millones de pesos en moneda contractual en diciembre de 1993 -alrededor de 100 millones de pesos de hoy - se destacan como prioritarias las obras correspondientes a la construcción del tercer carril entre Debenedetti y Quilmes, la comunicación con el Camino Centenario o bajada de Villa Elisa y la salida en la Avenida 520.
- 1.17.4.- Las diferencias que en materia impositiva la empresa mantiene con el organismo recaudador no podrán de aquí en más ser opuestas por la concesionaria para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales en materia de realización de obras en la autopista y la prestación de servicios. Por el punto 3° de la Carta de Entendimiento estas diferencias quedan definitivamente derivadas a otras instancias.
- 1.17.5.- Se fija seguidamente la forma en que el concesionario reintegrará al Estado Nacional los aportes recibidos por éste. El Acta Acuerdo de 1993 establecía que los créditos aportados por el Estado se convertían en una deuda en dólares estadounidenses, ajustados por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos, CPI, que era en dicho contrato, el índice



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

utilizado para el ajuste de la tarifa de peaje. Por el presente documento la deuda en dólares se pesifica a la relación uno a uno con base en 1993, y se ajusta desde esa fecha y hasta su cancelación conforme a la variación que experimente la tarifa de peaje en la autopista. Las tasas de interés a aplicar serán las mismas que se habían convenido para la deuda dolarizada en la Addenda del año 2000.

1.17.6.- Los puntos 5° y 6° de la Carta de Entendimiento se refieren a la Autopista Ribereña y formalizan la situación descrita en 1.7.4. Por el punto 7° de la Carta de Entendimiento quedan resueltas aquellas penalidades impuestas al concesionario originadas en la situación de emergencia declarada, a criterio del Órgano de Control, el OCCOVI.

1.17.7.- El PEF consensuado entre la concesionaria y el OCCOVI reconoce, de acuerdo a lo señalado "ut supra", un deterioro en la ecuación económica del concesionario de alrededor de 90 millones de dólares a los precios vigentes al 31 de diciembre del 2001. Este supuesto perjuicio reflejado en el PEF de la concesión es parcialmente compensado numéricamente, en el mismo Plan Económico Financiero por la aludida anulación de la obligación del concesionario de realizar la Autopista Ribereña, cuyo costo en los documentos de 1993 se estimaba en 150 millones de dólares. La negociación en sede de la UNIREN explora en consecuencia, formas de amenguar el efecto que sobre su Plan Económico Financiero produjeron los incrementos de costos ocurridos a partir del año 2002.

1.17.8.- A tales efectos, la Carta de Entendimiento prevé en el punto 9° otorgar al concesionario un incremento promedio aproximado del 15 por ciento en las tarifas de peaje actualmente en vigencia y a regir a partir del 1° de enero de 2008 o a la firma del decreto aprobatorio del Acuerdo de Renegociación, el que fuera posterior, mientras en el punto 8° se establece una nueva instancia renegociadora que deberá desarrollarse entre el 1° de julio de 2007 y el 30 de junio de 2008, a los efectos de explorar estrategias que lleven a una mejora en la Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero de la concesión.

1.17.9.- El punto 10 de la Carta de Entendimiento fija el mecanismo por el cual el concesionario podrá solicitar ante el OCCOVI ajustes de la tarifa de peaje por reconocimiento de mayores costos, eliminando de esta forma los mecanismos automáticos que había establecido en el Contrato de Concesión de 1993.

1.17.10.- En consonancia con la pesificación del cálculo de las tarifas de peaje, los puntos 11 y 12 de la Carta de Entendimiento pesifican seguros, garantías y unidades de penalización que en la reformulación contractual de 1993 se expresaban en dólares norteamericanos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.17.11.- El punto 13 de la Carta de Entendimiento reitera la facultad del concesionario de realizar el control de cargas en el ámbito de la concesión a su cargo para evitar el deterioro de la autopista ante eventuales excesos de peso de los vehículos pesados.

1.17.12.- Finalmente, el punto 14 establece la suspensión y renuncia de acciones del concesionario y de sus accionistas originadas en la situación de emergencia establecida por la Ley N°25.561. Así como condición previa para la entrada en vigencia del Acuerdo de Renegociación Contractual el concesionario se compromete a renunciar expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda, fundado en la situación de emergencia económica, tanto en sede administrativa como arbitral o judicial, en nuestro país o en el exterior, comprometiéndose además a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas. A tal fin el concesionario presentará los instrumentos pertinentes en los que conste su expresa renuncia según los términos mencionados precedentemente, como también obtendrá similares instrumentos de los accionistas.

1.18.- Finalizó mencionando que la Carta de Entendimiento ha dado cumplimiento a los criterios que fijaba la Ley N° 25.561 en su artículo 9°.

1.18.1.-En cuanto a la calidad de los servicios, se han mantenido los parámetros establecidos en el contrato original que, conforme con los informes elaborados por el OCCOVI, son satisfechos por la empresa concesionaria.

1.18.2.-En cuanto a los planes de inversión convenidos entre el concesionario y el Órgano de Control, según se detalló anteriormente, sus previsiones permiten completar el trazado original de la autopista - con excepción de la mencionada Autopista Ribereña - y la realización de las obras necesarias para brindar el nivel de seguridad, al que también se aludió.

1.18.3.- Los cálculos realizados sobre el efecto del futuro aumento tarifario en la distribución del ingreso y en la competitividad de la economía aseguran que el impacto del aumento previsto sea mínimo. Para hacer estos cálculos se tomaron, para el transporte de carga, el caso del camión arenero como ejemplo del transporte de una carga de bajo valor unitario y que eventualmente sería el que registraría el mayor impacto; en el caso de los usuarios particulares se ha comparado el incremento del costo mensual de un viaje diario a la Ciudad de Buenos Aires con el ingreso medio implícito del poseedor del vehículo que realiza este trayecto con fines distintos del transporte de personas a terceros.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.18.4.- Por último, la Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero consensuado entre el concesionario y el OCCOVI, aún luego del incremento de tarifas antes aludido, se encuentra por debajo de la tasa convenida en la reformulación contractual de 1993.

A continuación tomó la palabra **Sr. Enrique CLUTTERBUCK**, en representación de la empresa **COVIARES S.A.**, quien afirmó que:

- 2.1.- La firma de la Carta de Entendimiento es un paso muy importante en el largo proceso de renegociación para la normalización del contrato luego de la gran crisis del año 2001, crisis que se produjo cuando la empresa estaba en plena construcción del tramo Hudson - La Plata. No obstante lo cual, y con un importante esfuerzo financiero, la empresa inauguró el tramo a la ciudad capital de la provincia en mayo de 2002.
- 2.2.- La Región Metropolitana Sur tuvo como ejes viales primarios de comunicación el camino Gral. Belgrano, las avenidas Calchaquí - Centenario, el Acceso Sudeste, las avenidas Pavón e Irigoyen - ejes viales que además de atender el tránsito local también servían al pasante, generando todo tipo de conflictos. Como en estas vinculaciones se mezclaba el tránsito liviano con el pesado y el transporte público local y el de media y larga distancia, incluso con vehículos con tracción a sangre, estas vías prestaban un nivel de servicio inadecuado como vías de penetración a la Capital Federal.
- 2.3.- Esta Carta de Entendimiento viene a establecer pautas para la recomposición de ese contrato de obra pública a los efectos de hacer viable el mismo. Sus puntos principales son los siguientes:
 - 2.3.1- Se asegura la realización de las obras complementarias más importantes, como la construcción de los terceros y cuartos carriles; la conexión con el Camino Centenario a la altura de Villa Elisa; la conexión con la Avenida 520. El concesionario renuncia a cualquier reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia; es decir, absorbe los costos provocados por esa situación y por las demoras en ser tratados. El concesionario asume el control del peso de las cargas que circulan. El concesionario, a pedido del Poder Ejecutivo Nacional, renuncia a la construcción y explotación de la Autopista Ribereña, cediendo sus derechos a explotar comercialmente las zonas "bajo autopista".
 - 2.3.2- Se define que no corresponde la aplicación de multas por incumplimiento durante el período de emergencia y se establece un cronograma de obras y plan de Inversiones a partir de la superación de la misma.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.3.3- Se establece un aumento de tarifas del 15 % a partir del 1° de Enero de 2008 a fin de recomponer parcialmente la ecuación económico-financiera, siendo este aumento similar al que ya rige desde hace un año en otros accesos a Buenos Aires.
- 2.3.4- Se resuelve acordar los medios para recomponer la ecuación económica prevista contractualmente.
- 2.4.- La Autopista La Plata - Buenos Aires es una obra pública contratada por el Estado Nacional. El contrato previó la construcción de una conexión vial totalmente nueva entre Buenos Aires y La Plata y localidades intermedias, conjuntamente con la construcción de un nuevo puente sobre el Riachuelo y la vinculación con la Ruta 2 a través del ramal Hudson – Rotonda Gutiérrez. Se trata de una importante obra que requirió de una importante inversión: 750 millones de dólares, que al cambio de hoy representan unos 2.150 millones de pesos.
- 2.5.- El Estado Nacional decidió construir la Autopista La Plata - Buenos Aires con financiación privada, materializando el pago de la obra a través del cobro de la tarifa de peaje y declarándola de interés general.
- 2.6.- El instrumento que el Estado Nacional consideró idóneo fue la Ley 17.520, la cual reglamenta la construcción de la obra pública por pago diferido a través del cobro de peaje a los usuarios de la misma. La concesión así de esta manera planteada no es un fin en sí misma sino una consecuencia necesaria para el repago de la inversión.
- 2.7.- En este marco se llamó a licitación pública e internacional y quien ganó la misma, entre otros ocho oferentes, fue la Empresa COVIARES, una empresa de capitales y accionistas totalmente nacionales con una trayectoria en el país de alrededor de cien años. Es importante tener presente que entre La Plata y Buenos Aires existían caminos y esos caminos aún siguen existiendo como vías transitables. En ese sentido, la Autopista La Plata - Buenos Aires es el único de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires que no expulsó usuarios sino que los mismos fueron captados voluntariamente porque lo consideraron la mejor alternativa.
- 2.8.- Fijada por el Gobierno Nacional la modalidad y la forma en que se financiaría y se pagaría esta obra pública, el valor de la tarifa resulta de una ecuación donde por un lado está la inversión a pagar y los gastos de explotación y mantenimiento y por el otro el tránsito previsto y el plazo de la concesión. Además, ese valor resultante, según la Ley 17.520, debe ser menor que el valor económico medio y permitir un razonable beneficio a la concesión.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.9.- El valor económico medio está constituido por un conjunto de variables, tales como el beneficio del usuario de la autopista, el beneficio de los usuarios de las vías gratuitas, el beneficio que obtienen los vecinos y el beneficio de la sociedad en general. No hay duda alguna de que COVIARES cumple ampliamente este aspecto. Dio valor a tierras bajas que carecían de ello; permitió un desarrollo comercial, turístico e inmobiliario que de otra manera no se hubiera dado en su zona de influencia; favoreció enormemente la comunicación de la zona sur, revirtiendo el gradual aislamiento y el deterioro económico del área.
- 2.10.- Los tiempos de viaje disminuyeron notablemente, tanto hacia Buenos Aires como hacia La Plata y a localidades intermedias, y además los costos de los viajes son mucho más económicos. Expandió la frontera laboral y se posibilitaron nuevas actividades económicas. Esta expansión de la frontera urbana está generada por un nuevo equilibrio del sistema de transporte, donde se restan vehículos de las tramas urbanas, tales como las avenidas Mitre, Calchaquí, Camino Centenario, siendo captadas éstas por la autopista.
- 2.11.- La cantidad de usuarios del conurbano de la zona sur bonaerense, que la utiliza todos los días del año, no hace sino abonar el acierto de su ejecución. Hoy, luego de construida la autopista, nadie, absolutamente nadie, discute que no sea una obra fundamental para el desarrollo de la zona sur, como lo demuestra el tránsito que la recorre, teniendo en cuenta además que esta es una alternativa elegida voluntariamente.
- 2.12.- Los plazos que transcurren en este tipo de contratos entre la licitación y el recobro son largos, y además discurren durante diferentes administraciones políticas. Difícil es que durante ese tiempo no ocurran situaciones políticas, sociales o económicas que modifiquen las condiciones del contrato o que en un tiempo tan largo obras que se previeron al origen no tengan sentido y sí lo tengan obras no previstas. Allí radica la importancia de la seguridad jurídica y la necesidad de contar con una herramienta que permita corregir estas distorsiones.
- 2.13.- Este contrato cuenta hoy con un Plan Económico Financiero que permite seguir la evolución de la concesión, adecuándola a las distintas realidades cambiantes, y constituye el eje central del sistema; sin él no pueden arbitrarse medidas parciales e independientes porque carecen absolutamente de sentido y de motivación.
- 2.14.- COVIARES construyó 65 kilómetros de autopista por traza totalmente nueva y 13.500 metros de viaductos. Construyó un nuevo puente sobre el Riachuelo que ha permitido solucionar el grave problema de la saturación vehicular en el acceso a la Ciudad de Buenos Aires, que hasta el momento de la habilitación de la autopista estaba conformada, en su zona de influencia, por los puentes Pueyrredón y Avellaneda. Se movieron 10 millones de metros cúbicos de suelos. Se



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

colocaron 2.130 columnas de alumbrado. Se construyeron 70 kilómetros de canales longitudinales y transversales a la autopista a los fines de asegurar el escurrimiento de las aguas. Se plantaron 30.000 árboles, constituyendo su recorrido un verdadero corredor verde que hace de barrera para la polución visual y del tránsito.

- 2.15.- COVIARES brinda al usuario auxilio frente a emergencias médicas, servicio frente a problemas mecánicos, áreas de servicios, confort y seguridad de marcha, comunicación con el usuario a través de carteles de mensaje variable, monitoreo ambiental, monitoreo del tránsito y detección de accidentes a través de móviles propios y de seguridad y a través de cámaras de televisión; se colocaron 150 postes S.O.S. y se habilitó un servicio telefónico para la comunicación con el centro de atención de emergencias.
- 2.16.- En el año 2001 la situación económica, social y política desembocó en la promulgación de la Ley de Emergencia 25.561, la cual reconoce los perjuicios ocasionados en estos contratos y prevé la metodología para su recomposición. Los accionistas de COVIARES son empresas argentinas. Sus Inversiones y sus endeudamientos son locales y atravesaron las mismas dificultades que la empresa concesionaria.
- 2.17.- Fue imposible endeudarse en el extranjero con tasas internacionales. El Estado Nacional, que es el dueño de la obra, se había comprometido contractualmente a otorgar avales en garantía de su propio cumplimiento, que no pudieron concretarse por haberse extralimitado en su emisión al momento de requerirlos.
- 2.18.- Los bancos locales no confiaron plenamente en los proyectos concesionales y en definitiva exigieron garantizar los préstamos a través de las propias empresas accionistas, inmersas en sus propios problemas económico-financieros. No hubo bancos de fomento de la actividad ni tampoco el Estado ayudó a paliar esta difícil situación. COVIARES debió endeudarse localmente en dólares y a plazos relativamente cortos, situación que generó serias consecuencias financieras que aún no han sido recompuestas.
- 2.19.- La pesificación de la deuda, lejos de ser un beneficio, trajo aparejado un nuevo deterioro al contrato. Se hizo sobre la deuda transformada en pesos uno a uno más el CER -Coeficiente de Estabilización de Referencia -, mientras que los ingresos por tarifas permanecieron constantes, siempre en pesos del año 1995.
- 2.20.- La deuda financiera con el Sindicato de Bancos Oficiales y Privados, de 250 millones de dólares a diciembre de 2001, se elevó, luego de la pesificación por aplicación del CER, a 370 millones de pesos. Esto produjo una fuerte asimetría con la moneda de la tarifa que, frente a los 10 años de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

concesión que restan formalmente del contrato, requiere para su cancelación de cuotas muy altas, que hacen dificultoso el giro normal de la empresa y no permiten recuperar la inversión ni la rentabilidad acordada.

- 2.21.- Esta asimetría entre deuda financiera y tarifas hace que aún hoy y luego de haber pagado en este período –que va de 2001 al 2007- 189 millones de pesos, la deuda a la fecha ascienda a 420 millones de pesos, situación provocada por la aplicación del CER sobre el capital más una tasa de interés del 8 por ciento anual, tasa bajo todo punto de vista confiscatoria a la luz de las tasas internacionales, teniendo en cuenta que el capital se está ajustando en términos reales.
- 2.22.- Además desde que se empezara a cobrar peaje, en el año 95, el valor del mismo nunca varió. En cambio, durante el período que arranca en esa fecha hasta hoy todos los valores de todos los insumos sin excepción alguna han subido, incluso el valor de los peajes en los otros accesos a Buenos Aires.
- 2.23.- Los asfaltos pasaron de costar 185 pesos la tonelada, a 965 pesos la tonelada, un aumento del 422 por ciento. El cemento aumentó el 195 por ciento; los áridos aumentaron el 164 por ciento; el hierro, 317 por ciento; la mano de obra, cerca de un 200 por ciento; los insumos importados mantuvieron su valor dólar, lo que significó un 212 por ciento de aumento; la electricidad, el 120 por ciento de aumento; el gasoil, el 242 por ciento.
- 2.24.- Los impuestos asociados también aumentaron y se aplicaron nuevos impuestos y tasas que no se tributaban al origen del contrato. Además, los montos de los seguros aumentaron en función de los aumentos en los costos.
- 2.25.- En definitiva, todos los costos involucrados en el contrato sin excepción alguna aumentaron, mientras el valor de la tarifa en pesos se ha mantenido constante desde su aplicación en el año 1995. Consecuentemente los ingresos previstos han sido muy inferiores.
- 2.26.- En cuanto al crecimiento del tránsito recién este año se alcanzó el tránsito estimado en las previsiones originales de la empresa, habiendo estado durante estos últimos años muy por debajo de las mismas debido a la crisis. Por ejemplo en los períodos intermedios de 2001, 2002 y 2003, se verificaron caídas de hasta el 16 por ciento que produjeron pérdidas irre recuperables.
- 2.27.- El crecimiento del tránsito tiene en parte su origen en el crecimiento de la economía, pero el gran componente es debido al congelamiento de la tarifa. Si hace doce años que la tarifa permanece inalterable en un universo donde todo subió, es evidente entonces que el costo relativo del peaje ha disminuido enormemente respecto de los costos de operación de un



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

vehículo, mientras que por otro lado el valor de las mercaderías transportadas aumentó su valor, y aumentaron los ingresos de las empresas transportistas.

- 2.28.- La Ley 25.561 llamada de emergencia nacional, entendió que la crisis económica del año 2001 había afectado seriamente a estos contratos y contempló, en su artículo 9°, la autorización al Poder Ejecutivo para renegociarlos. Se crea la Comisión de Renegociación de Contratos, fijando el inicio del proceso en marzo del año 2002, y con un plazo de 120 días para completarlo. El Estado Nacional demoró la recomposición de los mismos postergando sucesivamente la ley de emergencia y demorando a su vez los plazos para la renegociación. Las consecuencias recayeron negativamente en la concesionaria, pero fundamentalmente repercutió en las demoras en la ejecución de obras complementarias faltantes, tales como las obras de conexión al camino Centenario y a la Avenida 520, que incomodaron a la sociedad.
- 2.29.- Hoy la economía se ha recuperado. Se requieren nuevas Inversiones, pero sin un contrato recompuesto no existen créditos para esas Inversiones, ni certeza para el recupero de las Inversiones ya realizadas. No obstante esta situación COVIARES, aun en plena crisis, continuó invirtiendo cuando muchos no lo hacían. En mayo de 2002, en plena emergencia, inauguró el tramo Hudson - La Plata con una inversión de 134,5 millones de dólares. En el año 2004 se construyó e inauguró el completamiento del distribuidor de la Avenida 74, el cual requirió una inversión total de 17 millones de dólares. Durante el año 2006 y el primer semestre de 2007 se realizó el movimiento de suelos para la ejecución del tercer carril en el tramo Acceso Sudeste y Quilmes con una inversión de 10 millones de pesos. Esta obra será terminada durante el presente año invirtiendo 15 millones más. Además, se ha iniciado también durante el año 2007 el movimiento de suelo correspondiente al tercer carril entre Quilmes y el arroyo Jiménez. Durante estos cinco años se realizaron en forma permanente trabajos de repavimentación y mantenimiento asegurando la calidad del servicio a los usuarios.
- 2.30.- Si bien la seguridad de las personas frente a los delitos es una obligación indelegable del Estado Nacional y/o Provincial, la situación económica, política, social, y el aumento en los índices delictivos en el conurbano hizo que debiéramos colaborar permanentemente con las fuerzas policiales y de Gendarmería. Esto implicó una inversión de 2,5 millones de pesos. La autopista presenta la peculiaridad de lindar con ocho asentamientos habitacionales marginales, transformándose esta situación en uno de nuestros temas prioritarios, porque si bien no existe obligación contractual alguna, hemos debido involucrarnos colaborando permanentemente, entregando órdenes de alimentos, materiales, promoviendo campañas de educación y deportes, realizando el retiro de la basura domiciliaria, la limpieza de las zanjas, y el mantenimiento de los caminos interiores de los barrios.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.31.- A partir del presente acuerdo la empresa COVIARES estará en condiciones, como se la transmitiera a los vecinos de Villa Elisa, de realizar las Inversiones complementarias que la zona demanda para el mejor uso de la vía.
- 2.32.- COVIARES S.A. es una empresa de capitales enteramente argentinos que prioriza la continuidad del servicio y las Inversiones. Desde su rol de ejecutor y administrador privado de infraestructura pública, se considera a sí misma como un aliado natural del Gobierno Nacional y el primero en interpretar sus necesidades y limitaciones, así como la importancia de privilegiar el interés general sobre el interés particular.
- 2.33.- En resumen, la Autopista La Plata - Buenos Aires es una obra pública contratada por el Estado Nacional. La inversión fue realizada y la obra ejecutada, restando las obras previstas en la presente Carta de Entendimiento. El pago de la financiación fue dispuesto a través del cobro del peaje. La crisis del año 2001 provocó distorsiones asimétricas entre egresos e ingresos. Todos los insumos aumentaron, incluso los costos financieros fijados por las normas del Banco Central, mientras el valor del peaje permaneció congelado en pesos desde el año 95. Con tarifas congeladas es claro que los usuarios no están pagando las obras complementarias de próxima realización, ni siquiera alcanzan a pagar las ya ejecutadas.
- 2.34.- Es innegable el beneficio que esta obra ha causado a la sociedad toda. Se han beneficiado sus usuarios, quienes antes usaban los caminos aún existentes. Se han beneficiado los usuarios de esas vías existentes porque hoy lo hacen con menos congestión. Sus vecinos han visto incrementados los valores de sus propiedades. Los tiempos de viaje han disminuido. La seguridad de viaje ha aumentado. Los comerciantes, industriales e inversores inmobiliarios hacen más y mejores negocios. Los municipios y la provincia aumentaron sus recaudaciones.
- 2.35.- Contratos de tan larga duración requieren de sobremanera ser monitoreados y corregidos en sus distorsiones. La ley de Emergencia detectó distorsiones y previó correcciones en el año 2002, fijándose un plazo inicial de 120 días para su concreción. Han pasado ya más de cinco años desde que se iniciara este proceso. La situación económica y social del país ha mejorado sensiblemente. Los otros accesos están en un proceso mucho más avanzado, incluso algunos de ellos han sido autorizados hace más de un año a aumentar sus tarifas.
- 2.36.- Aún queda mucho trecho a recorrer a los fines de recomponer este contrato. Hoy en esta Audiencia Pública recién se está analizando los alcances de la Carta de Entendimiento. Luego la misma, con las correcciones o agregados que se estimen convenientes deberá pasar por la Procuración del Tesoro, la SIGEN, por ambas cámaras del Congreso Nacional para recién entonces convertirse en un Acuerdo de Renegociación a ser firmado por los Ministerios de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Planificación Federal y de Economía, ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional, y recién una vez convalidado correrá el plazo para alcanzar un acuerdo integral.

- 2.37.- Es justo y necesario recomponer este contrato, para hacerlo viable nuevamente permitiendo repagar los créditos asumidos, pagar los costos de mantenimiento y explotación de la autopista y poder tomar nuevos créditos a los efectos de terminar las obras complementarias faltantes. Esta Audiencia Pública es una oportunidad para que objetivamente y sin que se prioricen intereses particulares y políticos podamos aportar ideas y propuestas sinceras que hagan viable y mejoren las prestaciones del proyecto que permiten un mejor servicio y desarrollo de la postergada zona Sur.
- 2.38.- Finalmente se realizó la proyección de un video institucional que resumió las obras realizadas por COVIARES.

En el turno de la **Defensoría del Pueblo de la Nación**, expuso el **Licenciado Sebastián BIZZI**.

- 3.1.- Destacó que el rol principal de la Audiencia Pública es garantizar la transparencia de los procedimientos estatales respecto de los permisionarios y concesionarios, de modo tal que el público perciba esa relación como transparente y límpida; permitir la participación ciudadana en el poder público, contemplando tanto los principios políticos y constitucionales, como por las normas supranacionales; ser un mecanismo idóneo de formación de consenso de opinión pública respecto de la juridicidad y conveniencia de las acciones del Estado; ser una garantía objetiva de responsabilidad para el administrado en cuanto a la percepción de que el Estado actúa razonablemente.
- 3.2.- Luego dijo que es misión del Defensor del Pueblo de la Nación proteger los derechos fundamentales e intereses de los individuos, de grupos y de la comunidad en general frente a actos u omisiones que impliquen - por parte de la Administración Pública Nacional y entes descentralizados- el ejercicio ilegítimo, defectuoso, irregular, abusivo, arbitrario, discriminatorio, negligente, gravemente inconveniente o inoportuno de sus funciones, o que pueda dañar o alterar a los ecosistemas naturales o a los elementos del medio ambiente. El Defensor del Pueblo tiene una finalidad perfectamente determinada: la de proteger los derechos del ciudadano y de la comunidad.
- 3.3.- Puntualmente sobre la Carta de Entendimiento efectuó las siguientes consideraciones:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3.3.1.- 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.

3.3.2.- También debería incorporarse en esta Carta de Entendimiento parámetros relativos a: Gestión Ambiental, Sistemas de Seguridad, y Sistemas de Control de Calidad que tengan en cuenta los registros de quejas de los usuarios.

3.3.3.- Con relación a las multas abonadas, 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 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.

3.3.4.- 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.

3.3.5.- Respecto a 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.

3.4.- 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 movilidad reducida, las mismas ven restringidos o impedidos sus derechos. Igual consecuencia acarrea la falta de condiciones de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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.

- 3.5.- Asimismo, planteó 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 Nº 19.279. Esta posición encuentra fundamento en: el derecho reconocido a las personas con discapacidad por el inc. e) del Art. 22 del Decreto Nº 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 Nº 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.
- 3.6.- Por todo lo expuesto, manifestó que en la medida que no se tengan en cuenta las observaciones realizadas a través de la presente, el Defensor del Pueblo de la Nación rechaza los términos de la Carta de Entendimiento arribada entre la UNIREN y la empresa COVIARES S.A.
- 3.7.- Por otro lado, 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.
- 3.8.- En ese contexto expresó 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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 humanos.

- 3.9.- 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.
- 3.10.- 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 Capital Federal, y cualquier inquietud puede realizarse por mail a mondino@defensor.gov.ar, o por teléfono al 0810-333-3762.

A continuación hizo su presentación la **Defensoría Ciudadana de La Plata**, representada por su titular, **Doctor Gustavo GALLAND**.

- 4.1.- Afirmó que esta Audiencia Pública debía tratar, entre otras cosas, el plan de inversiones futuras y el nuevo cuadro tarifario, pero todo ad referendum del Ejecutivo Nacional. Por eso consideró también importante que se le transmita al Señor Presidente de la Nación el sentir de toda la ciudadanía de La Plata en este aspecto.
- 4.2.- Dijo que la Audiencia Pública es la segunda instancia de ese proceso de renegociación. Su primer paso se dio el 21 de febrero de este año con la firma de esta Carta de Entendimiento, y señaló que la Audiencia Pública no es vinculante. Es un mecanismo entre el Estado, la empresa



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

concesionaria y los usuarios para que éstos puedan expresarse sobre el servicio que utilizan. Para ello, como se explicó en un principio, se aplica el Reglamento General de Audiencias Públicas aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional en el año 2003. Posteriormente se formalizará un nuevo acuerdo y será el Gobierno Nacional el que redacte el Acta Acuerdo definitiva. Los resultados de esta Audiencia influirán en la elaboración de ese documento, como así también en la decisión del Ejecutivo Nacional, que será en definitiva el que ratifique este acuerdo.

- 4.3.- Expresó que si bien los planteos se hicieron en la Audiencia no serán de cumplimiento obligatorio para las partes, sus resultados deben ser tenidos en cuenta. Debe informarse a la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones del Congreso de la Nación, y posteriormente el Acta Acuerdo deberá ser votada en el Congreso de la Nación. Como ex diputado nacional aclaró que los diputados nacionales solo podrán votar por sí o por no, no podrán incorporar modificaciones aunque estén en desacuerdo con algunas de las pautas.
- 4.4.- Se opuso al incremento del peaje que actualmente tiene la Carta de Entendimiento. El Poder Ejecutivo Nacional está haciendo un gran esfuerzo, que se lo 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.
- 4.5.- Mencionó que como es de público conocimiento, se ha cuestionado en sede judicial el aumento otorgado a la empresa Autopista del Sol, del grupo Macri, y a la empresa concesionaria del Acceso Oeste. Se trata de aumentos que no fueron aprobados en el Congreso Nacional y las acciones judiciales fueron iniciadas por la Defensoría del Pueblo de la Nación.
- 4.6.- Dijo que el nuevo cuadro tarifario, que ya figura en la Carta de Entendimiento, fija en 2,20 para cada uno de los peajes incluidos en el recorrido completo de la traza La Plata – Capital Federal. Actualmente, como todos conocemos, es de 1,90. A pesar de que la empresa COVIARES podría argumentar -y todo se argumenta a partir de la crisis de 2001- que no sería rentable si no tuviera un aumento en el monto del peaje, también sería importante recordar – no debemos olvidar los argentinos - que cuando el peaje estaba al mismo precio el peso era equivalente a un dólar, un peso un dólar. Y se hacía otro tipo de ganancias en esa década del 90, que hoy tanto se critica. En ese aspecto es bienvenida la aclaración de la empresa de que se trata de una empresa nacional y que en consecuencia, no se giraban importantes divisas de utilidades hacia el exterior.
- 4.7.- El Estado, confirmó, debe defender los derechos de los usuarios y la terminación de la autopista con sus bajadas estaba planteada desde el inicio del contrato, cuando era un peso un dólar. Y la devaluación de 2001 no es argumento suficiente para que cuatro años después la construcción



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

siga inconclusa, porque desde la inauguración del tramo de la autovía entre Hudson y La Plata en mayo de 2002 no se realizaron más obras del acceso que une la autovía con Villa Elisa desde el Camino Centenario, de la que sólo se montaron algunos pilotes, posiblemente para generar alguna expectativa positiva.

- 4.8.- El Defensor, interpretando los reclamos de los ciudadanos de Gonnet, City Bell, y especialmente de Villa Elisa, por su tesón permanente durante cinco años o más, exigió 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 la 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.
- 4.9.- Se refirió a que los accidentes de tránsito, los accidentes fatales, 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, de City Bell y de Gonnet cuando en el Camino Centenario ocurre un accidente fatal.
- 4.10.- En otro orden de cosas, pero dentro del mismo tema, dijo 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 lo multiplicamos por los 60 meses, que son los cinco años de demora que tiene la empresa en hacer esta bajada, nos 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.
- 4.11.- En ese marco 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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.

- 4.12.- En otro orden de temas mencionó que la gente de Gonnet, de City Bell, 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. Solicitó que se estudie la forma de otorgar una rebaja en el peaje más próximo a sus localidades, que es el peaje de Hudson, a modo de resarcimiento, a partir de ahora y mientras dure la obra.
- 4.13.- 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.
- 4.14.- 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, es de vital importancia para la zona de Gonnet, City Bell y Villa Elisa.
- 4.15.- La empresa COVIARES está obligada por contrato a hacer la bajada de Villa Elisa, y según el Anexo V, Addenda 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 solamente de 14 millones. Por ello notificó que si el concesionario no hace lugar a lo que estipula el 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 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, que se ha expresado en el discurso del representante de la empresa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.16.- Remarcó que si los organismos de control y de renegociación acceden al aumento de tarifas a pesar de nuestra negativa, debe quedar claro y públicamente explícito el compromiso por parte de la empresa COVIARES, con fecha fija de iniciación y culminación, de estas dos bajadas.
- 4.17.- Respecto del acceso auxiliar de Villa Elisa, en el camino que une Villa Elisa con la selva marginal de Punta Lara, también cree –y dijo que es posible que 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.
- 4.18.- Además mencionó que también se tratan en la Carta de Entendimiento dos 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.
- 4.19.- También, continuó, se discute el tratamiento financiero. La deuda que la concesionaria tiene con el Estado Nacional en concepto de aportes reintegrables al 29 de diciembre de 1993, hoy es nominada en pesos y asciende a esa fecha a la suma de 155.500.000 pesos. La concesionaria recién en el mes de enero de 2012 - y así sucesivamente durante seis años - deberá reintegrar al Estado Nacional la deuda total que resulte - según leí yo -, con más un interés anual del 6 por ciento sobre saldos.
- 4.20.- Señaló que se excluye de las obligaciones del concesionario la construcción y mantenimiento de la Autopista Ribereña de la Capital Federal y también se excluye de las obligaciones de un nuevo puente sobre el Riachuelo bajo viaducto de la Avenida Pedro de Mendoza. A partir del presente acuerdo cesan las obligaciones del concesionario de recuperación, mantenimiento, iluminación, vigilancia y seguridad de la zona del bajo viaducto a la Avenida Pedro de Mendoza, desde Avenida Brasil hasta la costa del Riachuelo.
- 4.21.- En cuanto al tratamiento de las penalidades expresó que: los incumplimientos del concesionario no serán pasibles de las penalidades previstas en el Contrato de Concesión. Por tal motivo el Órgano de Control, el OCCOVI, dejará sin efecto los procesos originados en actas de constatación como así también las penalidades impuestas.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.22.- Mencionó que se tratan otros temas, como el cálculo de la tasa de retorno, la adecuación de tarifas por variación de precios, las garantías y seguros, la unidad de penalización, el control de cargas, la suspensión y renuncia de acciones del concesionario y los accionistas. En esta carta de intención se acuerdan todos estos temas, que a su criterio por lo menos benefician financieramente a la concesionaria. Por lo tanto, consideró que no hay excusas para no realizar las obras que han reunido en la Audiencia bajo un mismo objetivo a todos los platenses de todos los colores políticos y de todas las organizaciones de la sociedad civil de la Ciudad de La Plata. Este, dijo, es el gran triunfo de esta Audiencia Pública, y destacó el tesón de los vecinos de Villa Elisa.
- 4.23.- Respecto al otro tema planteado por el representante del Defensor del Pueblo de la Nación, 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.
- 4.24 También 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.
- 4.25.- 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.

A continuación, la SECRETARÍA comunicó a los asistentes de la Audiencia que a las 11 horas se dio por finalizado el plazo para la inscripción en el Registro Especial habilitado



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Luego fue el turno del señor **Luis Pablo BELENKY**, en calidad de particular interesado.

- 5.1.- Se presentó como asociado de Belenky & Piazza Consultores Asociados, consultora que realiza estudios técnicos de autopistas. El objeto de su exposición fue realizar un análisis de los beneficios que ha obtenido cada uno de los actores relacionados al proyecto: los usuarios, la empresa concesionaria, el Gobierno, la región y la sociedad, en el marco de lo establecido por la Ley N° 17.520 y la ley de emergencia.
- 5.2.- Adelantó que para comprender su presentación, era importante caracterizar la demanda de la autopista. Cada día pagan diariamente más de 185.000 vehículos; sólo el 10 por ciento de ellos son vehículos pesados. Esta demanda de 185.000 vehículos cada día es generada por más de 3,5 millones de usuarios anuales, pero solamente 56.000 de ellos usan la autopista más de una vez por semana, y sólo 22.000 usuarios la utilizan diariamente. El nivel de ingreso familiar del 90 por ciento de los usuarios tiene un ingreso superior a los 2.200 pesos mensuales, siendo el promedio de ingreso familiar de los mismos 5.000 pesos mensuales.
- 5.3.- Destacó que la importancia de esta situación, ya que la renegociación de la tarifa del peaje implica necesariamente una doble verificación. En primer término debe analizarse la justicia del reclamo hecho por la empresa concesionaria, pero luego la ley de emergencia pública establece que el incremento tarifario no debe afectar negativamente la competitividad de la economía ni la distribución del ingreso. En este sentido, luego de los estudios realizados, es posible afirmar que el aumento previsto representa en promedio el 0,1 por mil del ingreso familiar de los usuarios de la autopista.
- 5.4.- Consideró que para valorar el sistema implementado debe analizarse si la concreción de la autopista ha producido beneficios para la sociedad. Esta autopista es un caso particular dentro de las concesiones viales en la Argentina. Junto con el puente Rosario – Victoria, es el único caso de una obra enteramente nueva, y esto es muy significativo para el análisis que se realiza. Desde el punto de vista de los usuarios, el análisis que corresponde realizar se hace a través del concepto de beneficio del usuario, el cual se define como el ahorro de los costos producidos al circular por un vehículo dado en un tramo determinado de la autopista, en comparación con hacerlo con la situación anterior, es decir, por Mitre, Calchaquí, Centenario, etcétera.
- 5.5.- En primer lugar, dijo, hay que resaltar que el concepto se concentra en los beneficios recibidos por los usuarios del proyecto, no así por el resto de la población que vive en la zona. En segundo término, el cálculo del beneficio del usuario se suele concentrar sólo en algunos aspectos de ese beneficio, dejando de lado otros que por ser menores no dejan de ser menos significativos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 5.6.- Señaló que es importante para comprender este acceso tomar en cuenta cómo sería el tránsito hoy por las alternativas, si le sumáramos a cada una de ellas los casi 200.000 vehículos que diariamente circulan; cómo sería el tránsito por Mitre, por Calchaquí, por Centenario con este tránsito adicional. Esto implica que la autopista, además de brindar un servicio a los usuarios, ha descongestionado las rutas alternativas, los caminos históricos que unieron La Plata con Buenos Aires.
- 5.7.- El cálculo de beneficio del usuario, continuó, es una comparación entre los costos de operación y mantenimiento de los vehículos derivados del ahorro del tiempo del viaje producto de la mayor velocidad de circulación por la cual se va por la autopista. Esto permite estimar, por un lado, el beneficio total y, por otro lado, el beneficio medio. Estas estimaciones son conservadoras, en el sentido que no toman en cuenta el mayor confort, la mayor seguridad, la plusvalía de la tierra en el área circundante, el ahorro del tiempo de viaje de quienes no usan la autopista pero sí usan los caminos históricos que unen La Plata con Buenos Aires.
- 5.8.- Refirió que estimaciones realizadas en el año 2005 mostraban que el beneficio promedio de los usuarios era 160 por ciento mayor a la tarifa de peaje. Hoy, debido al aumento de los costos operativos de los vehículos y debido al aumento del salario promedio de la población, puede estimarse que el beneficio del usuario es 220 por ciento mayor que la tarifa de peaje que se está pagando actualmente. Ahora, si el concepto de beneficio del usuario resulta árido para comprender, es interesante resaltar que desde 1995 a la fecha la nafta aumentó 110 por ciento y el gasoil, 330 por ciento. Desde la emergencia, la nafta aumentó un 90 por ciento y el gasoil, un 200 por ciento. En este mismo período, el peaje se mantuvo estable. En cuanto a los salarios, desde la emergencia subieron el cien por cien en promedio.
- 5.9.- Manifestó que en relación con el transporte de cargas -esta fue una de las preocupaciones fundamentales de los legisladores en el momento de sacar la ley de emergencia- es posible realizar un cálculo bastante simple al efecto. El mismo consiste en relacionar los costos derivados del incremento tarifario, que se previó en un 15 por ciento, con el valor de la carga de menor precio relativo, es decir, los granos, arena, cemento, para analizar si el incremento tarifario va a tener incidencia en el precio final de estas mercaderías. En todos los casos la incidencia es insignificante: 0,4 por mil para los camiones pesados que llevan aquellas materias primas de menor valor.
- 5.10.- En cuanto a la situación del Gobierno, al analizar las consecuencias de estas concesiones por peaje que se han desarrollado en los últimos años, dijo que deben recordarse en su momento las causas esgrimidas para llevar adelante este proceso: la falta de recursos para expandir el



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

sistema, la falta de recursos para mantenimiento y conservación de la calzadas –basta para eso observar el estado en el que está el Acceso Sudeste-, la poca capacidad de administración, la pérdida de valor de los activos viales, la existencia de otras prioridades. El Estado tuvo setenta años para hacer esta obra y no la hizo.

- 5.11.- También señaló que el proceso de concesión, a su vez, permitió incrementar impuestos, recaudación por impuestos - IVA, ingresos brutos - y a la vez liberar recursos para atender a otras áreas. Y también se generaron lo que se denominan externalidades positivas: aumentó el precio de la tierra circundante y, por lo tanto, los impuestos inmobiliarios que se cobran sujeto a ello.
- 5.12.- Habiendo analizado los beneficios percibidos por los usuarios y por el Gobierno, y habida cuenta de este coyuntural perjuicio que tiene la concesionaria, consideró necesario analizar la situación del resto de la sociedad, y en particular de los vecinos de la región. Afirmó, sin temor a duda, que el beneficio para la sociedad es positivo. Se han expandido las zonas urbanizables, se han valorizado las tierras adyacentes, se mejoraron las condiciones de circulación de las rutas alternativas –Mitre, Calchaquí, etcétera-, que antes eran utilizadas para los viajes de larga distancia entre Buenos Aires y La Plata y hoy son utilizadas básicamente por los vecinos de cada barrio.
- 5.13.- Por otro lado expresó que la comparación del peaje pagado con la situación existente en países hermanos es significativamente favorable para el caso de COVIARES. Del análisis de más de cien concesiones en doce países latinoamericanos, la tarifa de peaje de la autopista, aun después del aumento, está en 43 por ciento por debajo de la media latinoamericana, pero nuestro país tiene un poder adquisitivo, medido como poder de compra, un 80 por ciento superior al promedio latinoamericano, y una tasa de motorización, es decir, una tasa de propiedad de vehículos, también un 80 por ciento superior. Para compararnos con países vecinos, Chile tiene un poder de compra de su salario un 25 por ciento inferior al local, pero la tarifa de peaje en promedio es un 60 por ciento superior. Brasil tiene un poder adquisitivo de la mitad del poder adquisitivo que tiene un argentino medio, y la tarifa de peaje es casi el doble.
- 5.14.- En ese contexto refirió que la situación con Europa, que es la cuna del peaje muestra que en Europa el peaje cuesta en promedio 5 euros cada 100 kilómetros, 850 por ciento más que acá. El PBI per capita de un europeo también es mayor, pero no tanto mayor.
- 5.15.- Concluyó que, esta autopista es un caso particular de las concesiones viales. Es toda nueva. Quien no esté de acuerdo con su trazado o con la tarifa tiene a su disposición los antiguos caminos que unían La Plata con Buenos Aires: Camino Centenario, Calchaquí, de los Quilmes, Mitre. La nueva autopista beneficia no sólo a los que la utilizan sino también a toda la región, ya



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que descongestionó estas históricas avenidas. La ventaja del sistema se observa cabalmente al imaginar cómo sería el tránsito por estas avenidas con 200.000 vehículos adicionales cada día. La autopista es nueva, no hay perjudicados. Al que no le gusta, toma la vieja ruta y en mucho mejor condiciones que antes. Actualmente el beneficio del usuario es 200 por ciento mayor a la tarifa, y la incidencia del incremento tarifario es del 0,1 por mil del salario medio. Además, la tarifa del peaje, aun después del incremento, está muy por debajo de la media latinoamericana de nuestros países vecinos.

Continuando con la lista de oradores fue el turno del señor **Daniel Fernando MARTINO**, en calidad de particular interesado.

- 6.1.- Planteó dos temas solamente. la bajada de Villa Elisa y el estado actual de la autopista. Hizo su exposición como usuario diario de la autopista, desde City Bell hasta Buenos Aires, con excepción de sábados y domingos.
- 6.2.- Con respecto a la bajada de Villa Elisa, 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.
- 6.3.- Por otro lado, 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.
- 6.4.- Propuso rever el tema del transporte pesado en la autopista, el que ha crecido notablemente.
- 6.5.- Finalmente suscribió lo que dijo el Dr GALLAND y lo que, en general, reclaman todos los usuarios.

Luego fue el turno de la **Asociación Civil Frente Agropecuario Nacional**, representado por el **Sr. Ricardo LASCA**.

- 7.1.- El Sr. LASCA aclaró que hablaba también en nombre del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial, que es una entidad que agrupa a entidades del agro, del transporte, del comercio, de la industria, que hace más de catorce años están trabajando por la implementación de un proyecto vial nacional.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 7.2.- 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.
- 7.3.- Expresó que el peaje no es un pago a cuenta o un subsidio al concesionario; es el pago de una contraprestación real ofrecida, por lo que los 3,80 dólares que se pagaban era un peaje; era directamente un pago a cuenta para que el concesionario realmente hiciera un negocio fenomenal.
- 7.4.- Observó la presentación del Sr. Luis Pabb BELENKY, descalificando técnicamente su definición del beneficio-costo del usuario. Aclarando que: "La ley de peaje explica y expresa que la tarifa debe ser inferior al beneficio económico que recibe el usuario. El beneficio del usuario es el ahorro de neumáticos, frenos, combustible, etcétera, y la ley que es muy sabia está planteando que cuanto más ahorro haya sobre la tarifa que pagamos, más va a bajar el costo de transporte. Entonces, el peaje va a actuar como tal y no como el pago de un nuevo impuesto o un nuevo costo. Pero esos estudios no se hacen como lo plantea este señor. Esos estudios se hacen estación de peaje por estación de peaje, año por año del período de concesión, y por cada tipo de vehículo, no ahorros promedio como toman ellos. Y a pesar de todo, aunque haya un centavo de pérdida, está mal, porque la ley dice que la tarifa debe ser inferior al beneficio que va a recibir el usuario. O sea que la tarifa no es que es cara, barata, si me gusta o no el peaje: es ilegal, viola la ley 17.520."
- 7.5.- 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.
- 7.6.- 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 Richieri 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.
- 7.7.- Objetó la participación pasiva del Congreso: "..., porque los legisladores se hicieron los distraídos cuando esto pasó a la Bicameral, especialmente el oficialismo, que no se anima



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

realmente a defender el interés general, y no se anima a levantar la mano para decir los problemas y los errores y las irregularidades que hay en estas concesiones."

- 7.8.- Criticó la gestión del OCCOVI, organismo de control de 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.
- 7.9.- Aclaró que durante la gestión del ingeniero Hidalgo, ante el cobro indebido de los 3,80 dólares por el total de la obra, se dijo que efectivamente se iba a obligar a la Concesionaria – como lo dice el contrato- a hacer la Autopista Ribereña, y ahora 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.
- 7.10.- Objetó la pesificación de la deuda de 150 millones de dólares que tenían la concesionaria con el Estado Nacional y el Provincial.
- 7.11.- Respecto a alternativas, propuso 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.
- 7.12.- 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 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.
- 7.13.- Acotó que en el caso de los accesos el peaje es viable porque hay mucha densidad de tránsito, y está totalmente de acuerdo en que se puede implementar, cosa contraria a lo que ocurre en las rutas nacionales, que son abiertas, con una baja densidad de tránsito, y lo que se recauda solo alcanza para mantener el costo fenomenal que tienen las cabinas, sin llegar plata al camino; ahí es donde reclaman un proyecto vial eliminando las cabinas de peaje.
- 7.14.- 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 7.15.- Expresó su deseo de que, si se iba a dar un aumento, no fuese discriminatorio para los automovilistas como en los otros accesos .
- 7.16.- Otra alternativa planteada fue en el campo impositivo proponiendo 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.
- 7.17.- Finalmente el **Sr. LASCA** citó que existe un estudio que hizo la FLACSO, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, respecto al beneficio - costo del usuario, el que dice claramente que no se está alcanzando la efectiva reducción de los costos del transporte promovida por la ley del peaje y enunciada como principal objetivo de las concesiones. Agrega que del mismo modo se ven anulados los beneficios sociales perseguidos por la concesión de los corredores viales y que por otra parte, dado que las tarifas que enfrenta el usuario no tienen contrapartida en un igual valor del servicio recibido, la diferencia se constituye en una transferencia de ingresos hacia las empresas concesionadas y lo que aún es peor, hacia los bancos. Las garitas dicen Banco Galicia, Banco Río. Es una transferencia de la renta pública, algo realmente gravísimo..

Continuando con el orden de los expositores, el **Sr. Ernesto ARRIAGA** intercambió su turno con el señor **Intendente de la Ciudad de La Plata, Julio César ALAK**.

- 8.1.-- Hizo una lectura, intercalando algunos comentarios con la resolución que adoptó el Ejecutivo municipal, de la visión del municipio sobre la cuestión de la Autopista La Plata - Buenos Aires en cuanto a las obras y las tarifas, dirigida al Presidente de la Unidad de Renegociación y Análisis de los Contratos y Servicios Públicos, Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF.
- 8.2.- Comenzó mencionando que la Autopista Buenos Aires - La Plata fue un viejo anhelo de esta comunidad de La Plata, que tiene décadas de antecedentes y de historia en cuanto a su necesidad. Los primeros antecedentes se remontan a 1940 con la necesidad de unir la Capital Federal con la capital de Buenos Aires, y su demanda ha sido producto no solamente de la rejerarquización de la Ciudad de La Plata como capital del Estado argentino sino también como una manera rápida y segura de ir a la Capital Federal y también como un método ideal para evitar los accidentes de tránsito que generaban muchas víctimas, algunas de ellas fatales, durante los sucesivos años en el tramo de La Plata – Buenos Aires por la Avenida Calchaquí. Señaló que se



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

estaba analizando una obra y el perfeccionamiento de una obra que ha llevado más de 60 años de expectativas entre los platenses para su terminación y su eficaz funcionamiento.

- 8.3.- En cuanto a las obras prioritarias destacó cuatro, dos de ellas que la comunidad necesita que se hagan inmediatamente, que son el inmediato inicio y ejecución 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, estaría bajando exactamente en el límite entre las dos comunidades-, y la conexión con la Avenida 520, ya que ha operado el plazo que el contrato había fijado para la construcción de estas obras.
- 8.4.- Puntualizó que han expirado los plazos originales del contrato -se habían fijado para 2002- y además estas obras son realmente indispensables para la comunidad.
- 8.5.- En el caso de la subida o la bajada de la Avenida 520, expresó que también cobra una importancia inmediata y trascendente porque la Avenida 520 se está ensanchando en estos momentos, frente a Melchor Romero, en el tramo entre la Ruta 36 y la Avenida 143, y 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 Ciudad 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, 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.
- 8.6.- 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 re-localizando, re-urbanizando, pero ya podemos decir que la traza está liberada, motivo por el cual ya se estaría en condiciones sin ninguna 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 520, solucionando un problema de transitabilidad importante en esta ciudad.
- 8.7.- 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

construir la bajada de Villa Elisa, son sobreabundantes. El municipio estima que esa inversión -y 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 manifiesto la creencia de 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. La mancha poblacional... la máxima velocidad en la zona que más avanza en cuanto a población de la ciudad. Ya tienen aproximadamente casi 150 mil habitantes en la zona norte, y hoy están impedidos de subir a la autopista, tienen que ir hasta Alpargatas y ahí retomar hacia la Autopista La Plata - Buenos Aires. Por lo tanto considera también que el costo - beneficio, el costo de la inversión y el beneficio para 150 mil habitantes, transforma esta inversión en algo posible. Por eso también destaco como prioritario que las obras se empiecen de inmediato.

- 8.8.- 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.
- 8.9.- 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 estamos hablando de inversiones de 240 millones de pesos, de 100 millones de pesos, de 80 millones de pesos, estamos hablando de 24 millones de pesos. Mencionó su deseo de 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.
- 8.10.- En cuanto a las otras obras también requirió 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, usan 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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

- 8.11.- La cuarta obra es de 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 creen 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 Alpargatas 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.
- 8.12.- Por último, la cuestión tarifaria, aclaró que para elaborar su presentación, a su solicitud la UNIREN le había 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 ha aumentado un 66 por ciento el tránsito vehicular, lo que significa que ha aumentado la recaudación en forma proporcional. Por lo tanto consideró que no es necesario, y se oponen en forma clara, a un aumento de tarifas. Reiteró que 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.
- 8.13.- Finalmente 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 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 8.14.- Puntualizó que la Ciudad de La Plata es una ciudad estratégica en el desarrollo bonaerense; que necesitan los platenses 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 Ringuelet, tenga que hacer 15 kilómetros hasta Alpagatas 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. Consideró necesario encontrar la solución, dirigiendo un pedido no solo a la UNIREN o a la empresa, sino al Gobierno Nacional.
- 8.15.- Culminó expresando el deseo que la Audiencia sirva para eso, para que en semanas o meses se pueda ver felizmente una obra ya iniciada, como es el acceso en Villa Elisa, que los puentes se ven, y una obra de acceso en Tolosa, cuyos puentes también se ven. Señaló que dejaría la presentación escrita a quien está a cargo de la Audiencia en estos momentos para que tenga en forma precisa el pensamiento del municipio de La Plata.

Continuando con el orden de expositores, se convocó entonces a la **Asociación Civil Seguridad Urbana**, representada por el señor **Claudio BOADA**, que reemplaza al señor **Gabriel Anibal MONZÓN**, de la misma asociación. No estaba presente, por lo que se convocó a la **Asociación Civil Ciudad Sustentable**, representada por el **Sr. Juan Carlos QUINTANA**, que tampoco estaba presente.

Seguidamente disertó el **Sr. Oscar Rodolfo NEGRELLI**, como particular interesado.

- 9.1.- El Sr. Oscar Rodolfo NEGRELLI se presentó como concejal por el partido ARI en la Ciudad de La Plata.
- 9.2.- 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
- 9.3.- 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 desde ex presidente Dr. Carlos Menem; después los dos años de la Alianza; después el gobierno del Dr. Eduardo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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.

- 9.4.- Aconsejó la lectura de la página de Internet de la Auditoría General de la Nación, con el Informe de la Auditoría. El OCRABA, previo al OCCOVI, aprobó prórrogas superados los plazo 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.
- 9.5.- Citó la existencia de instructivo de la Secretaría de Obras Públicas del año 99, ya cuando un gobierno era saliente, disponiendo suspender los controles hasta el reordenamiento contractual; disponiendo suspender los controles.
- 9.6.- Citó 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 superan determinados umbrales de tránsito, es decir, se modifica para beneficio de la empresa, nuevamente, la obligación de realizar determinadas obras.
- 9.7.- 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 avala postergaciones de doce años de antigüedad.
- 9.8.- Dijo que el informe de la Auditoría General de la Nación dice: "El Órgano de Control carece de un registro de Inversiones obligatorias a ejecutar por el Concesionario". Y dice que las Inversiones surgen de los estados contables de la firma.
- 9.9.- 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 sucesivas postergaciones de Inversiones.
- 9.10.- Leyó las conclusiones de la Auditoría, respecto al régimen tarifario la Auditoría General de la Nación dice, 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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...".

9.11.- 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 previsible 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".

9.12.- Preciso que el mismo Organismo de Control reconoce, tal cual lo dice la Auditoría General de la Nación, en la respuesta que da el OCCOVI, la nota es de julio de 2003, y está firmada por el Sr. Claudio UBERTI, dice: "Ciertamente, a lo largo de 7 (siete) años de ejecución del Contrato de Concesión (...) fueron muchas las vicisitudes que afectaron el normal desarrollo de los trabajos". Y empieza diciendo: "El Estado (...)no cumplió algunos de los compromisos", y agrega que reconoce que después del fin de la Convertibilidad y la inflación desarrollada a partir del primer semestre de 2002, como elementos desequilibrantes de la ecuación económico-financiera: "Agrega que COVIARES..." -y está resaltado- "...ha tomado la resolución de no continuar con los compromisos de obra acordados en los cronogramas vigentes, hasta no adecuar la ecuación económica del contrato...salvo las mínimas necesarias...". Es decir que el organismo de control, el Estado, toma nota de la resolución de la empresa.

9.13.- Y dijo 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 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."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 9.14.- Dijo luego 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."
- 9.15.- Expresó su solidaridad con los vecinos que solicitan explicaciones de por qué el Estado no defiende a quien debe defender, y cuando desean saber por qué después de tantos años no se han hecho obras que la ciudad de La Plata, no tienen respuestas. Responsabilizó al señor intendente, quien ejerce el cargo desde hace más de quince años
- 9.16.- Finalizando expresó : " Entonces, aquí está claro que no es porque la empresa no quiso cumplir y aquí hubo un Estado que está discutiendo, peleándose con la empresa, defendiendo los intereses de los vecinos, los bonaerenses, o los argentinos. Aquí, al revés, hay una relación que está marcada por esta ilegalidad, en la cual lo que hay es intereses en común, en perjuicio de todos los habitantes de la región. Gracias."

A continuación se convocó al **Sr. Ernesto ARRIAGA**, como particular interesado.

- 10.1.- El **Sr. Ernesto ARRIAGA** aclaró que su participación era en carácter de usuario, y de periodista, desde el punto de vista recepción de los reclamos.
- 10.2.- A continuación pasó un PowerPoint en el que puso de manifiesto las mejoras en 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, accidentes mortales. 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.
- 10.3.- 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,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

neblinas y lluvias). Aunque es atribuible al agente climático solo el 6 por ciento de los accidentes en nuestro país.

- 10.4.- Destacó que la autopista, fue cerrada por problemas de visibilidad, pues se testea y hay carteles inteligentes.
- 10.5.- Comentó el problema de la inseguridad respecto a los robos, como un mal que no escapa al del resto de la provincia
- 10.6.- Citó que lo que reclaman los usuarios es una traza de calzada, reclaman mayor celeridad cuando se quedan con el vehículo con un poste SOS o con el asterisco celular. Es decir que los reclamos no son desde el punto de vista viales, sino está más el reclamo servicio al usuario
- 10.7.- Terminó su presentación contando una experiencia personal sobre la ventaja del sistema de autopistas para trasladarse desde Luján hasta La Plata.

A continuación se convocó a la **Sra. Alicia Mabel TÓRTORA**, como particular interesada.

- 11.1.- La Sra. Mabel TÓRTORA se presentó como concejal del ARI, y se refirió a los incumplimientos de la concesionaria, desde 1997 fecha en la que ya estaba pidiendo prórrogas para la finalización de las obras. Hizo un resumen de la historia en este sentido, citando que en noviembre de 1999 la Secretaría de Obras Públicas, instruyó al organismo de control para que notificara al concesionario que hasta tanto se logre el reordenamiento contractual en marcha que establezca el nuevo cronograma de obras o la futura administración disponga otra medida se suspendía el control de los plazos previstos en los cronogramas de obras vigentes. Decisión inédita, e insostenible legalmente.
- 11.2.- Citó que diez meses después el Órgano de Control asesoró nuevamente a la Secretaría de Obras Públicas para la Addenda del Acta Acuerdo, y solicitó instrucciones frente al vencimiento del plazo de obras. Por lo que la concesionaria consiguió 120 días más de prórroga, en función del estado de renegociación. Dos meses después el concesionario solicita una nueva prórroga hasta tanto se concluya el trámite relativo a la Addenda. Cuando se acuerda la Addenda se fijan nuevos cronogramas para las obras faltantes, los que se considerarán a todo efecto definitivos. Destacó que se incluyó como elemento nuevo que: se iniciará en un plazo de seis meses, a partir de que los aforos de tránsito arrojaran determinados valores en el tránsito medio diario anual, elemento que taxativamente había quedado fuera de los contratos anteriormente. No había



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

correlación entre el monto del peaje y la cantidad de tránsito, esto formaba parte del riesgo empresario.

- 11.3.- Criticó también los cronogramas que imponían como disparo de las obras determinados TMDA (tránsito medio diario anual). Y resumió las historias relacionadas con el distribuidor de las calles 520, la 120, las ramas de enlace con la Ruta Provincial 19, y la reubicación de las plazas de peaje, aún hoy sin solución satisfactoria.
- 11.4.- Observó que la fecha de finalización de habilitación de las obras, es posterior a la fecha de habilitación de las cabinas de peaje. Se habilitaron las cabinas de peaje antes que las obras estuvieran concluidas, y que el primer certificado de obra disponible para poder contrastar, verificando fehacientemente si la empresa hizo lo que decía que hacía, es recién del año 92. Antes no hay certificado de obra que haya sido certificado. Por lo cual no se sabe cual fue la obra efectivamente ejecutada antes de la reformulación del contrato.
- 11.5.- Dijo que el primer certificado de obra disponible para poder contrastar, verificando fehacientemente si la empresa hizo lo que decía que hacía, es recién del año 92, antes no hay certificado de obra que haya sido certificado. Esto lleva como consecuencia que no se sepa cual fue la obra efectivamente ejecutada antes de la reformulación del contrato
- 11.6.- Se refirió al informe de la AGN, previamente mencionado por el Sr. Oscar Rodolfo NEGRELLI.
- 11.7.- Comentó, que con respecto a la tarifa de peaje el OCRABA aprobó una corrección un año y medio antes de la primera fecha estipulada para que se pudiera hacer un reajuste.
- 11.8.- Y planteó que es deber del Estado, entre otras cosas, asegurar el pago del precio de una tarifa justa y razonable; verificar y controlar que los márgenes de ganancia obtenidos por las empresas prestatarias de servicios sean razonables; y efectuar una interpretación restrictiva de los derechos de los concesionarios de servicios públicos, sobre la base de que ellos prestan un servicio en condiciones monopólicas y de privilegio.
- 11.9.- Objetó sustraer del concesionario la obligación de la inversión por la Autopista Ribereña.; la reprogramación de obras a realizarse solo se va a dar cuando se superen determinados umbrales de tránsito; la aceptación -por parte del organismo de control- como propia de la información contable de la empresa sin hacer una verdadera auditoria.
- 11.10.- 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

fiscalización fehaciente del tráfico medio diario durante más de una década de concesión y la convalidación permanente de reprogramaciones.

- 11.11.- Aclaró que según su opinión el organismo de control no funcionó mal, no es que falló; sino que 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: desde una posición desfavorable.
- 11.12.- Consideró sin sentido que se proponga liberar al concesionario de las penalidades.
- 11.13.- 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.
- 11.14.- Finalizó expresando 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.

Luego se convocó a **IPSOS ARGENTINA S.A.**, representada por el **Sr. Santiago José LACASE**.

- 12.1.- Expuso el resultado de una encuesta realizada a pedido de COVIARES, con sur foco en el nivel de satisfacción e insatisfacción que existe por parte de los usuarios, sobre un espacio muestral de 300 casos entre usuarios de la autopista.
- 12.1.1.- Motivo principal de uso de la autopista: en forma mayoritaria la gente utiliza la autopista como un medio de trabajo, seguido por el esparcimiento.
- 12.1.2.- ¿Cuál es el tiempo durante el que ha usado la autopista? En términos mayoritarios, entre los últimos diez años la gente se ha manifestado como un usuario intenso de la autopista. (el 53 %, dice que utiliza la autopista hace más de diez años).
- 12.1.3.- Le preguntaron a los encuestados acerca de una cantidad de elementos que hacen al uso diario de la autopista y que lo califiquen, si están satisfechos o están insatisfechos. El nivel de satisfacción es alto. Primer punto, respecto a cómo transitan en horarios no pico, el 88 por ciento



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

dice que está satisfecho con el nivel de tránsito que se genera. El estado de asfalto: 82 por ciento satisfecho; la señalización: el 82 por ciento también muestra satisfacción; la iluminación: 77 por ciento. Lo mismo con el tiempo que lleva en transitar la autopista.

12.1.4.- El servicio de telepeaje: presenta mayores niveles de insatisfacción, el 34 por ciento de la gente se muestra insatisfecha; si bien el porcentaje de satisfacción es alto.

12.1.5.- La seguridad vial es uno de los elementos señalados en amarillo, estado del asfalto y señalización, además muchas de las personas entrevistadas manifestaban que había cierta inquietud por el respeto de los límites de velocidad y demás.

12.1.6.- En la seguridad personal, que hace a la seguridad de la persona, se encuentran opiniones divididas; un 56 por ciento está satisfecho contra un 42 por ciento que no lo está. Y en el horario pico de tránsito es mayor el nivel de insatisfacción que de satisfacción.

12.1.7.- La satisfacción general es muy alta: el 75 por ciento de la gente se manifiesta satisfecha con los servicios que presta la autopista, con algunas luces rojas.

12.1.8.- Respecto al uso de grúas o móviles de seguridad, mayoritariamente la gente no lo utiliza; un 83 por ciento dice que no ha utilizado estos servicios y un 17 por ciento manifiesta que sí los ha utilizado. Entre el 17 por ciento que dice que sí lo ha utilizado el nivel de satisfacción es muy alto: el 86 por ciento del 17 por ciento que dice utilizar estos servicios que ofrece la autopista se muestra muy satisfecho. Lo mismo ocurre con los servicios de auxilio, con los postes de S.O.S.

12.1.9.- Con respecto a la presencia de la Gendarmería y la Policía, en términos generales la gente considera que la frecuencia con la cual transita la Policía y la Gendarmería es baja; el 61 por ciento dice que la frecuencia es baja, contra un 38 por ciento que dice que es muy frecuente. En términos generales es mayor el nivel de insatisfacción que de satisfacción.

12.1.10.- Un 72 por ciento dice que está bien que la autopista corte el servicio cuando hay situaciones de peligro vial como el caso de la niebla. Esto habla de una cultura vial moderada y en progreso.

12.1.11.- Sobre la presencia de grupos piqueteros en la autopista: el 50 por ciento de la gente dice que ha visto manifestaciones y que se ha sentido perjudicado con estas manifestaciones, contra un 49 por ciento que no. Avanzando con el nivel de opinión, se preguntó si consideraba correcto que los piqueteros se manifiesten cortando las autopistas y el 82 -y sumando al 10 por ciento que estaba fuertemente en contra-, el 92 por ciento, está en desacuerdo con que los



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

piqueteros utilicen la autopista como metodología de protesta cortando el acceso o la circulación vial. Hay un 5 por ciento que está de acuerdo en este tipo de manifestaciones.

12.1.12.- ¿Quién debería impedir el corte de la autopista? De varias opciones; las predominantes son la Policía y las autoridades de gobierno y en menor medida los concesionarios.

Continuando con el orden de oradores inscriptos, tomó la palabra el **Sr. Mario Alberto RONCO, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Ensenada.**

- 13.1.- Planteó su punto de vista desde el lado 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. Esa cantidad de 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- se canaliza todo el tránsito pesado y demás que viene del Gran Buenos Aires.
- 13.2.- Definió al turismo generado como “el turismo de los pobres”, por el cual el municipio ha hecho mucha inversión. La cual se materializa en guardavidas, en unidades sanitarias, en ambulancias, en bañeros y demás, con lo cual descongestionar el tránsito para la zona de Villa Elisa es muy importante. Por lo tanto, mantener la bajada de Villa Elisa al camino de la Ruta 19 es para el municipio muy importante.
- 13.3.- Expresó la voluntad del municipio de reprogramar, cambiar la zonificación de la zona aledaña a la autopista para darle otro tipo de impulso. Citó la importancia de la bajada sobre Diagonal 74. Así mismo declaró que en este momento se está gestionando la prolongación de la autopista hacia la calle 90, y se está tratando de negociar la doble mano del camino Rivadavia.
- 13.4.- Concluyó que estas son las inquietudes del municipio. Y resaltó que la salida a Villa Elisa reviste importancia en épocas de crecida del río, 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Se convocó a la **Asociación Civil Asociación Argentina de Carreteras**, representada por el **Sr Miguel Ángel SALVIA**, el que no estaba presente, continuando con el orden de inscriptos, se llamó a la empresa **SURURBAN S.A.**, representada por el **Sr Enrique BASLA**.

- 14.1.- Explicó que SURURBAN es una sociedad propietaria de tierras adyacentes a la autopista, que es una de las sucesoras de GANAGRISA, empresa que por los años 65 comenzó el desarrollo de los barrios que se conocen como Villa del Plata o Punta Lara residencial.
- 14.2.- 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 para 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 ha empezado a operar como una muralla la construcción de la autopista.
- 14.3.- Planteó que se habilite un acceso directo desde y hacia la Autopista La Plata - Buenos Aires con referencia a una parcela que es frentista hacia el lado de Ensenada, su interconexión por vía de calles colectoras y un puente de cruce sobre autopista por la calle 505.
- 14.4.- Mostró una diapositiva mostrando la extensión del área afectada que involucra como un tercio de la superficie total del partido de Ensenada. Con la construcción de la autopista hay parcelas que quedaron incomunicadas, sin posibilidad de conexión ni salida. Esto ha obligado al cambio de destino de esas tierras como la hecho GANEGRISA y ha aprendido a hacer SURURBAN, cambiar los destinos de tierras que inicialmente eran de uso agropecuario pero que han mostrado aptitud para otras posibilidades, como el caso de Punta Lara residencial.
- 14.5.- Enunció la existencia de peritajes que analizaron los perjuicios que podía producir la circulación dentro de las fracciones parcialmente expropiadas, y la existencia de informe de la Comisión Especial de Autovía, en el que se dijo claramente que iba a haber calles colectoras en los márgenes y puentes especiales sobre los tres canales que surcan el campo y otro particular en coincidencia con la calle 505. Solución que una vez construida la autovía se inviabilizó.
- 14.6.- Luego agregó, 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 de la autopista no se han construido; no se construyó el puente



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

especial sobre la calle 505, y el resultado ha sido la incomunicación, con afectación de las posibilidades de desarrollo de estas fracciones.

14.7.- Mostró una serie de imágenes de los planos de detalle de las fracciones, y expresó su deseo que esta Audiencia sirviera para la concreción de mejores accesos, de modernización, de posibilidad de desarrollo.

Se convocó al **Sr Oscar ROQUÉ**, como particular interesado, quien no se encontraba en la sala. Se convocó entonces a la **Asociación Coordinadora de Usuarios, Consumidores y Contribuyentes**, representada por el **Sr Julio Víctor SOBRINO**.

15.1.- Expresó su pesimismo respecto del resultado de la Audiencia que no es vinculante, reclamando que antes del aumento se hagan las obras faltantes y después, por medio de Audiencias Públicas fijar la tarifa.

15.2.- Según su opinión la UNIREN y el gobierno tienen que obligar a la empresa concesionaria a que termine las obras, y después que termine las obras se discuta la tarifa. Se preguntó sobre lo manifestado por el señor intendente de La Plata, quién dijo que la obra de la bajada a Bernal la había pagado el Estado Nacional, quién cobra ese peaje. No lo deberían cobrar los que pusieron el dinero, o lo va a cobrar la empresa?

15.3.- Manifestó que según su opinión si hay un servicio que no se presta, no se debe pagar el mismo; y los usuarios de la autopista han pagado por un servicio que no se prestaba.

15.4.- Con la intención de ser breve expresó que: rechazaba en total cualquier aumento que se pueda otorgar en este momento, que se terminen todas las obras que ya estaban previstas y después, por medio de Audiencias Públicas o en relaciones directas, se discuta la necesidad del aumento, que se tienen que hacer primero un estudio de costos.

15.5.- 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 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

15.6.- Coincidió con la gente que habló del OCCOVI, y que lo haría extensivo a todos los entes reguladores. Lamentablemente en la Argentina los entes reguladores no defienden al usuario.

15.7.- Coincidió plenamente con la manifestación del Defensor del Pueblo de la Nación.

Luego de convocar al **Sr. Abel Luis OTAMENDI**, como particular interesado, quien no estaba presente, se llamó al **Sr. Oscar Pablo BRUERA**, Diputado de la provincia de Buenos Aires.

16.1.- 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 lo cual 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 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.

16.2.- Recordó que en un informe de la UNIREN, contestando un pedido de informes realizado en su actividad de diputado, en diciembre de 2006, se le precisó que la obra debía estar concluida el 30 de enero de 2002, y el mismo informe, luego sostiene que por ley de emergencia 25.561, la obra quedó sujeta a renegociación. Recordó que la citada ley es del 6 de enero de 2002, es decir, faltaban 24 días para que se terminara el plazo de ejecución de la obra y la empresa no había realizado a la fecha de sanción de la ley ningún inicio de obra, con lo que claramente se puede ver un incumplimiento contractual manifiesto.

16.3.- Criticó el funcionamiento del OCCOVI, reclamando que los organismos de control funcionen como tales y no como meras oficinas de reclamos que no conducen a nada.

16.4.- Observó que hubo al menos dos reformulaciones contractuales donde la intervención del intendente de La Plata estuvo absolutamente ausente. Mediante los decretos 293/02 y 1090/02 se fijaron pautas para los reclamos por incumplimientos contractuales. Se hizo la siguiente pregunta. "¿Hubiese sido importante que el señor intendente nos ilustrara acerca de los reclamos por incumplimientos realizados, o será que no se hizo ninguno y en realidad, más allá del discurso, no hubo reclamo alguno?".



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 16.5.- Citó como ejemplos que una de las renegociaciones de los vecinos de Bernal, en Quilmes, hoy cuentan con su propia bajada, y con la obra complementaria terminada. Citó como causa que el intendente se puso al frente del reclamo y así, junto a los vecinos lograron la obra, algo que no sucede en La Plata.
- 16.6.- 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.
- 16.7.- Propuso que como lo piden los vecinos, que como compensación no se les cobre hasta la realización de la obra, el peaje de Hudson; y además que 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.
- 16.8.- Por último, 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."

Continuando con el orden del día se convocó al **Sr Teódulo DOMINGUEZ**, como particular interesado.

17.1.- Requirió al Estado por intermedio de la UNIREN las siguientes cuestiones:

- 17.1.-a) 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 central y dicha empresa. En caso de negativa, renuncia o abandono de sus responsabilidades, que el gobierno central inicie las acciones legales que correspondan por incumplimiento reiterado de contrato;
- 17.1.-b) 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.
- 17.1.-c) 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 17.1.-d) Que el Gobierno, antes de comenzar la construcción de la bajada –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.
- 17.1.-e) Que el Gobierno analice un proyecto alternativo de la entidad Interactiva Almafuerte, de Villa Elisa, por el cual sugirió en distintas ocasiones a OCCOVI, que la bajada se construya a la altura de la estación Pereyra y conecte con 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.
- 17.1.-f) Que el Gobierno, 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.
- 17.1.-g) Que el Gobierno, junto con otra ponencia de Villa Elisa, 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.
- 17.2.- Seguidamente 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 cada una de sus partes la Carta de Entendimiento.
- 17.3.- Expresó que resulta muy gracioso, que si hace cinco años el Gobierno hubiera obligado a COVIARES a hacer la bajada, no estaríamos todos, perdiendo el tiempo en una obiedad. Dijo que hace cinco años, que como usuario de la autopista se considera una víctima más de la empresa COVIARES.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 17.4.- 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 con los usuarios, pero sí les hace cumplir con los 3,80 pesos cada vez que deben pasar por el peaje de Hudson en el viaje de ida y vuelta. La empresa no cumple, y sin embargo tiene todas las puertas abiertas del Gobierno; tiene todas las facilidades y disculpas del Estado, tiene todos los privilegios. Se quejó de que los usuarios ni siquiera tienen el derecho a ser recibidos ni a recibir por lo que pagan. "La empresa tiene vía libre en los ministerios de Planeamiento y de Economía, los usuarios, no tenemos Ministerio a qué recurrir, ni Presidente a quien apelar."
- 17.5.- Continuó su exposición expresando que son aproximadamente unos cuatro mil (usuarios) que se ven obligados a pagar el peaje de Hudson y no han recibido la contraprestación de la bajada en Villa Elisa. Expuso números sobre el perjuicio económico de los usuarios, que se transformaba en ganancia de la concesionaria.
- 17.6.- Expresó que no es sólo un problema económico, sino que también está involucrada la seguridad vial.
- 17.7.- A continuación realizó una cuenta de los kilómetros que debe recorrer de más un usuario de Villa Elisa (aproximadamente 16 kilómetros por día), lo cual extendido al número total de usuarios y en un mes de tiempo, involucra un sobrecosto en consumo de gomas, en combustibles, en deterioro general del rodado. Lo que necesariamente involucra una inversión de tiempo, sin contar los daños colaterales, para cada usuario, que podría evitarse.
- 17.8.- Finalizó 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 esta cuestión se decida a favor de los usuarios.

Continuando con la lista de oradores, fue el turno del **Sr. Gonzalo Raico ATANASOF, Concejal del Concejo Deliberante de La Plata.**



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 18.1.- Procedió a enumerar la tarea deliberativa que realizó en el Concejo Deliberante por parte del bloque del partido Justicialista que preside y a comentar los proyectos en los que estuvieron trabajando.
- 18.2.- el 19 de junio de 2007 el Concejo Deliberante de La Plata, sancionó un proyecto de resolución:
- a) El artículo 1° dice: "Solicitar al Departamento Ejecutivo que arbitre los medios pertinentes ante la Unidad de Renegociación y Análisis de los Contratos y Servicios Públicos, UNIREN, dependiente de los ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y Ministerio de Economía y Producción de la Nación con (...) normada en la ley 25.561, de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario, a efectos de dejar sentada la preocupación del cuerpo ante el retardo de la renegociación del 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 la 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."
 - b) En su artículo 2°: "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."
 - c) El artículo 3°: "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."
- 18.3.- Expresó que sobre la base de al artículo 10 de la ley 25.561, donde se dice que las disposiciones previstas en los artículos 8° y 9° de la citada ley en ningún caso autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones, establece el fundamento legal que permite que inmediatamente se trate de llegar a la concreción de la bajada de la autopista a la altura del Parque Ecológico.
- 18.4.- Comentó que este proyecto de resolución fue votado por todas las fuerzas políticas. ¿Por qué la bajada? Es un ágil acceso para los 120 mil vecinos que viven en la zona de Gonnet, City Bell y Villa Elisa. Es un desarrollo comercial para la zona, no solamente para los comerciantes del Camino Centenario sino para los centros comerciales de Gonnet, City Bell y Villa Elisa, que son centros comerciales que son motor de la economía barrial. También por la reducción de índices



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de accidentes de tránsito en ese camino, en esos 8 kilómetros que se transitan desde Villa Elisa hasta Hudson, en el que se registra en la Ciudad de La Plata un alto índice de accidentes viales. Por una mejora y una agilización en el transporte público de pasajeros, y fundamentalmente porque no es una inversión complementaria sino una inversión que está sentada en el contrato original.

18.5.- Rechaza el aumento como decisión que ha tomado el bloque Justicialista, porque consideran que es el peaje, según los cálculos que estuvieron realizando, que mayor incidencia tiene entre el precio y el kilómetro, una incidencia de 0,06, una de las más altas en lo relativo a la provincia de Buenos Aires. 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.

18.6.- Expresó que el Concejo Deliberante, en el bloque Justicialista, están pidiendo la inmediata concreción de las obras, y que sumaba al petitorio del Intendente que sea a partir del 1° de agosto de 2007 y no al aumento de tarifas.

Siguiendo con el orden de la lista, se convocó a la **Federación Económica de la Provincia de Buenos Aires**, representada por el **Sr. Mario Isidro TURKEVICH**.

19.1.- Dijo que hay una audiencia pública real que empezó hace muchos años, que fue la opinión de cientos de vecinos que reclamaron por la existencia y el cumplimiento del contrato. Y que no hay que desaprovechar la oportunidad de la Audiencia, la pregunta es si el espíritu de esta Audiencia Pública, que como se dice tiene una opinión con viento de cola -es decir, que hay una opinión casi unánime con relación a la petición-, tendrá una vinculación real con el Estado.

19.2.- Preciso que la pregunta que nos hacemos y nos preocupa es si el volumen de la expresión y la voluntad expuesta aquí será jerarquizado por las autoridades del Estado, que de alguna manera comprendan y exijan en función de lo que aquí se está expresando.

19.3.- Expresó que la Federación Económica de la Provincia de Buenos Aires, de la que es vicepresidente, está integrada por la Federación Empresaria de La Plata, y que ambas han dado apoyo a los vecinos en estos últimos meses, y que han aprendido y conocido cuestiones que no siempre el empresariado tiene la posibilidad de analizar y de discutir.

19.4.- Dijo que la opinión de la Federación es que existió, existe -y la intención es que no siga existiendo- una lucha desapareja entre la opinión de los vecinos, de la comunidad por un lado y la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

opinión del Estado y las grandes empresas por el otro. Esta lucha desaparece no está dada por una realidad sino que a veces está dada por decretos o formulaciones, porque no siempre se escucha la voluntad del otro, la existencia y lo que exige la comunidad.

- 19.5.- Aclaró que cuando se refería al Estado y las empresas por un lado, por otro lado están los usuarios y las pymes. Lo que han visto a lo largo de los tiempos y de los distintos gobiernos es que no siempre se protegen los intereses sociales. Simplemente con recurrir y con informarnos sobre los estados actuales de la salud, la vivienda, el trabajo y demás se ve que significan muchos años -y no es un tema de hace dos días- de desprotección del Estado frente a las necesidades sociales, que no han sido satisfechas. Se otorgan franquicias altamente cuestionadas a las grandes empresas.
- 19.6.- Expuso que de esta crisis –para llamarlo de alguna manera al tema de la autopista-: ¿quiénes son los responsables? ¿Los usuarios? ¿La comunidad? Los vecinos pagan sin ser responsables y sin haber sido causales de esta crisis que se plantea. Solo se pagan las consecuencias.
- 19.7.- Manifestó su disconformidad con lo expuesto precedentemente, respecto de que las autopistas son caminos de alternativa. “Es cierto, esto es una ley; hay una autopista y debe existir un camino alternativo, pero para los familiares que perdieron sus familias y sus muertos no hubo camino alternativo porque no está habilitada la autopista. Tuvieron que desarrollar su itinerario a lo largo del Centenario hasta el cruce de Alpargatas, y viceversa a la vuelta. Por lo tanto, estos hechos ya rebasan la cuestión puramente económica y van a una cuestión puramente social y solidaria frente a situaciones de familias enteras que han perdido a sus familiares, sus amigos, en un camino que no era una alternativa, que era el único camino posible. Por lo tanto, hay una doble responsabilidad del Estado frente a esto en cuanto al no cumplimiento del contrato por la empresa COVIARES.”
- 19.8.- Realizó una comparación del riesgo empresario de las grandes empresas y el de las pymes. Siendo que para estas últimas no han tenido oportunidad para resarcirse de las pérdidas ocurridas, de la desaparición, como tienen justamente las grandes empresas, que quieren renegociar sus contratos por las pérdidas supuestamente ocurridas. Aún hoy el 40 por ciento de las pymes en Argentina están expulsadas del sistema financiero y bancario, por eso esta es una lucha desaparece; por eso dijo que en un nivel están las pymes y la sociedad en su conjunto y en otro, lamentablemente, el Estado y las grandes empresas
- 19.9.- Se preguntó: “¿Cuántas audiencias públicas como ésta pudimos tener las pymes para el tratamiento de los conflictos que nos produjo la situación económica en Argentina? ¿Cuántas? ¿Cuántas veces pudimos recurrir al Estado para renegociar las deudas, cuando las mismas se



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

generaban a través de una tasa de usura que era más un salvavidas de plomo que una solución real?".

19.10.- Dijo que hay un hilo conductor entre lo que ocurre en la Audiencia y lo que pasa en otras empresas privatizadas en Argentina, resulta que hoy las pymes en Argentina están tratando de administrar la crisis produciendo un ahorro de la energía para que esto no tenga consecuencias más graves.

19.11.- Continuó diciendo que: "El conflicto de los trenes, el conflicto de los subterráneos, del agua, etcétera, no hacen otra cosa que demostrar que hay un hilo conductor de todas aquellas empresas que se vieron beneficiadas hace muchos años en Argentina y que hoy el Estado no ha tomado en sus manos la función de jerarquizar el interés social por encima de los intereses de las empresas."

19.12.- Expresó que es altamente cuestionable el aumento del peaje, cuando la empresa adeuda obras. Según su opinión el Estado debe tomar en manos esta cuestión, no solamente en cuanto a exigir el cumplimiento del contrato, sino también debe tomar en manos todo aquello que represente el interés social y nacional, como son estas autopistas, la luz, el agua, los trenes, etcétera.

Las bajadas son parte del contrato. No debe permitirse el aumento del peaje, no debe exigirse el pago del peaje a los vecinos de la región que atraviesan una zona, como se dijo, excluida para ellos. Nuestra tarea, a partir de hoy, 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. Muchas gracias.

19.4.- Finalmente 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

A continuación fue el turno de la **Federación Empresaria de La Plata**, representada por el **Sr Armando Hugo NATALE**, quien solicitó se llamara al siguiente expositor. Por lo que se convocó al **Sr Jorge Alberto CAMPANARO**, como particular interesado, como no se presentó se llamó a la **Federación de Instituciones Culturales y Deportivas de La Plata y Biblioteca Popular Mariano Moreno, Sr Horacio ALFARO**.

- 20.1.- Expresó el apoyo de la Federación 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. Por su parte 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, de casas de fin de semana, de 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.
- 20.2.- Expresó 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 dada la magnitud de la obra de la que se esta hablando.
- 20.3.- 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, lo que se encuentra sustentado básicamente en un principio de equidad y justicia indiscutible. 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.
- 20.4.- Por último, a las demandas explicitadas agregó las obras del distribuidor 520 y 120 en función de la importancia que revisten para la mejor, rápida y segura circulación vehicular, evitándose congestionamientos y molestias innecesarias a los vecinos y usuarios. 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.
- 20.5.- Por último explicitó su oposición al aumento del peaje.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Continuando con la lista de oradores; fue el turno del **Sr César Gerardo COCCOZ**, como particular interesado.

21.1.- 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 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. Sostuvo no autorizar aumento sin bajada, no pagar el peaje Hudson hasta la ejecución de la obra.

21.2.- Propuso como base de solución: "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."

21.3.- Lamentó la decisión de UNIREN, de no considerar fechas y decisiones anteriores a la última gran crisis, postura de la UNIREN que según su opinión afecta a los usuarios.

21.4.- Finalmente cedió su tiempo restante a los restantes oradores.

Fue el turno del **Sr Edgardo Gabriel GÓNZALEZ**, en calidad de particular interesado.

22.1.- Expresó su disconformidad de no poder debatir en la Audiencia y que hubiese otras instancias de participación. Y expuso su opinión crítica contra el proceder de la concesionaria.

22.2.- Coincidió con la crítica expuesta por el Sr Turkevich, sobre la asimetría en el tratamiento del gran empresariado y el pequeño, con el mediano empresario o comerciante, con los ciudadanos que trabajan diariamente en este país.

22.3.- Y dijo que sobre la base de lo expuesto por COVIARES, sobre su endeudamiento de 420 millones de pesos, hay una asimetría entre la deuda financiera y la recaudación, con lo cual esta empresa en algún momento estará al borde de la quiebra, y por la forma en que lo manifestó, es una deuda que va en crecimiento, con lo cual realmente debiera preocupar la situación de COVIARES en la prestación del servicio.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 22.4.- Según su opinión la concesionaria, de comportarse como empresarios extranjeros debiera disculparse con los usuarios, realizar las obras faltantes y no cobrar aumento hasta terminarlas.
- 22.5.- En su opinión 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.
- 22.6.- Agregó 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.
- 22.7.- Dijo que se debía contextualizar la discusión, porque se estaba hablando de un servicio público, y desde la reforma de la Constitución, por acuerdos internacionales, los servicios públicos tienen la calidad de derechos humanos. Es un derecho humano la circulación.
- 22.8.- Expresó que el OCCOVI debería asegurar la participación de los vecinos en el control del funcionamiento de los peajes.
- 22.9.- 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, criticando al OCCOVI por no hacer pública esa información.
- 22.10.- Expresó que como dijo representante de la empresa: "Es justo y necesario renegociar este contrato", es cierto, y en eso coincidimos. Ahora, qué es justo y necesario, en su opinión es diferente la opinión de muchos vecinos, de muchos ciudadanos, de lo que es justo y necesario para este empresariado.
- 22.11.- Por último adhirió a la expresión "No existen los caminos gratuitos. Siempre alguien los paga." , pero en este caso; propiamente, las bajadas no están, y alguien lo está pagando, y no es la empresa: somos todos los usuarios. Se está pagando un servicio que no se presta, y encima nos dicen, la concesionaria tiene el tupé de decir, que después de esta renegociación ellos renuncian a cualquier reclamo judicial para con la comunidad, porque cuando hablan del Estado están hablando de la comunidad, de todos los que integramos el Estado.

Continuando con la lista de oradores, le correspondió el turno al **Sr Justo Manuel ARAUZ**, del **Concejo Deliberante de La Plata**, pero no se encontraba en la sala. Se convocó al **Sr Víctor Iván MAIDANA**, **Concejal de la Ciudad de La Plata**.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 23.1.- Se refirió a una propuesta presentada junto al Cdor. Carlos CASTAGNETO, a la UNIREN, destacando algunos aspectos muy puntuales de ese documento.
- 23.2.- Según su opinión COVIARES se encontraba en condiciones de concluir para mayo de 2002 las obras a las que estaba obligada por contrato sin modificar el equilibrio de la ecuación económica del mismo.
- 23.3.- 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, y llevar a cabo todos los aspectos vinculados al mejor servicio de atención del usuario.
- 23.4.- En un plazo perentorio, a 30 días, propuso la creación de una 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.
- 23.5.- Como conclusión solicitó a la UNIREN intime a la empresa COVIARES S.A. a cumplir 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.

Fue el turno de la **Comisión Vecinal y Biblioteca Popular Gonnet Bell**, representada por la **Sra Eyra REYES**.

24.1.- Peticionó:

24.1.1.-1°) 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, y por el no aumento del peaje;

24.1.2.-2°) 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

24.1.3.-3°) 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.

Fue el turno del **Sr Héctor RODRIGUEZ**, en calidad de particular interesado.

25.1.- Comentó que integra la Comisión del Foro de Seguridad de Villa Elisa, y que la subida a la autopista por la Ruta 19 es muy precaria porque cruzar de la mano que viene contraria, de Punta Lara. También 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.

25.2.- 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? ¿Qué 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."

25.3.- Expresó su preocupación por 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.

25.4.- Expresó que los usuarios y vecinos han sido demasiado tolerantes. Por todo lo expuesto, los vecinos de Villa Elisa, City Bell y Gonnet exigen el inicio ya, de las tareas de la obra de la bajada de la autopista ahí en Villa Elisa, frente al Parque Ecológico.

25.5.- Hizo público su desacuerdo con que la obra sale 20 millones de pesos.

25.6.- Dijo que los vecinos de Villa Elisa, City Bell y Gonnet, por todo lo expuesto, ponen un plazo máximo de finalización de los trabajos el 30 de diciembre de 2007, caso contrario, el 31, el 1° de enero del año 2008, y el 2, estarán movilizados y en los días siguientes, el 14, el 15 y el 16 de enero de 2008 también van a estar movilizados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

25.7.- Exigió el inicio inmediato de la obra de la bajada de la autopista ahí en Villa Elisa, frente al Parque Ecológico.

25.8.- Finalmente resumió su reclamo en cuatro puntos:

25.8.1.- autopista ya;

25.8.2.-no al aumento de peaje;

25.8.3.-resarcimiento social, exención del pago del peaje hasta la culminación de las obras;

25.8.4.- Y solicitó al Presidente de la Nación que si no se cumplen estos plazos, que retire la concesión.

Se convocó al **Sr. Ricardo Daniel RODENAK**, como particular interesado.

26.1.- Realizó un resumen histórico de las distintas revisiones del contrato desde 1993 hasta el 2001.

26.2.- Citó que la importancia de las obras faltantes repercute en un aumento de accidentes en los caminos Centenario y Belgrano.

26.3.- Comentó que para diciembre de 2001 la concesionaria COVIARES S.A. había construido las fundaciones, pilas y estribo de los puentes del futuro ramal que atraviesa el tronco de la autopista en el Arroyo Martín y las vías del ferrocarril, restándole construir los tableros de los puentes citados y todo el ramal sobre terraplenes, incluyendo los distribuidores de tránsito sobre la autopista y sobre el Camino Centenario.

26.4.- Destacó que 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 que no perjudica a ninguna de ellas por ser estratégica su ubicación en la región;

26.5.- Recordó que durante muchos años los usuarios de las zonas citadas han pagado en Hudson un peaje completo y no han tenido bajada, realizando la empresa un cobro indebido por servicio no prestado. Recordó además que se realizó antes la bajada de Bernal, siendo que la misma no es contractual. Señaló que las localidades de Berazategui, Quilmes, Bernal, Avellaneda, Dock Sud, tienen su bajada y que las localidades de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, parece una autopista inconclusa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

26.6.- Finalizó solicitando a las autoridades intervinientes de orden municipal, provincial y nacional el compromiso con la ley, y al señor Secretario, Doctor Jorge Gustavo SIMEONOFF, la clara defensa y resguardo de los intereses del Estado, los intereses de los usuarios y los intereses de los vecinos afectados.

A continuación se llamó al **Sr Eduardo DI MARCO**, en carácter de particular interesado, quien no se encontraba en la sala. Se procedió a llamar, por el **Centro de Comercio, Industria y Producción**, al **Sr Gabriel Augusto NAUDA**.

27.1.- Reclamó la participación de los usuarios en la regulación de este servicio público.

27.2.- Según su opinión, incluso por razones de economía procesal hubiera sido prudente haber invitado en esta negociación, o que de alguna forma esté representado, el ciudadano. Esto a través de un Defensor del Pueblo, que puede haber sido el de Buenos Aires, puede haber sido el de La Plata. Si estuviera instrumentada esta institución en el resto de los partidos que afectan esta obra hubiera sido un poco más democrático, hubiéramos estado un poco mejor representados, o muy bien representados. Citó que por el año 84 fue autor en el Concejo Deliberante de La Plata de esa institución del Ombudsman platense, que incluso creo que fue el primer antecedente en la provincia de Buenos Aires.

27.3.- Según su opinión el Defensor del Pueblo no está solamente para atender los problemas municipales sino que además interviene en estos problemas, en los llamados a licitación y demás.

27.4.- Rechazó en toda su extensión la Carta de Entendimiento, la 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. Al no ser vinculante, se preguntó entonces cuál es el motivo por el que se llama a la ciudadanía. La rechazó por esos motivos; y además porque no es justa.

27.5.- Precisó 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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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."

Habiendo concluido con los oradores registrados en el orden del día, se procedió a llamar a los oradores que se anotaron en el registro complementario abierto en el día de la Audiencia hasta las 11 horas.

Consecuentemente se convocó al **Sr Guillermo Pablo VACCARINI**, del **Centro de Fomento Barrio Jardín de Villa Elisa**.

- 28.1.- Planteó que lo que estaba en análisis era un problema que tiene que ver con la moral de todos los argentinos; fundamentalmente se habla de moral cuando se entiende que no hay un cumplimiento de lo pactado entre lo que es la sociedad representada por un gobierno y lo que es una estructura representada por una corporación, que en este caso es una empresa denominada COVIARES.
- 28.2.- Empezó por a marcar cuáles son las pautas de incumplimiento. Refiriéndose a las víctimas de accidentes automovilísticos, cuya responsabilidad hizo recaer en COVIARES.
- 28.3.- Propuso que una cooperativa de trabajo se pueda hacer cargo de la autopista, ya que COVIARES recibiendo subsidios, créditos, recauda, y no hace las obras, porque aduce pérdidas.
- 28.4.- Expresó que COVIARES que 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.
- 28.5.- Se quejó de que por el uso de un tramo de autopista tengan que abonar lo mismo que los que usan el cien por cien. El resarcimiento social, a su criterio debería apuntar básicamente a lo que es la atención general de la gente, como es un hospital público.
- 28.6.- 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 expresó: "No queremos más a COVIARES; queremos que COVIARES pague lo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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."

28.7.- 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?.

28.8.- 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."

Luego se convocó al **Sr Eduardo NEGRI**, del **Foro Vecinal de Seguridad de Villa Elisa**.

29.1.- Explicó qué es el Foro Vecinal de Seguridad, avalado por ley 12.154, conformado por representantes de instituciones y vecinos.

29.2.- Expresó que se habla de un incumplimiento de una ley, un contrato firmado es una ley, y que parece recibir el broche final de una renegociación.

29.3.- Se opuso al empleo de subsidios para resolver este contrato.

29.4.- Hizo un reclamo que quiso hacer llega, al Estado Nacional solicitando préstamos para construcción de viviendas para 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 como COVIARES. Reclamó equidad

29.5.- Pidió que teniendo en cuenta que el 90 por ciento de esta Audiencia ha sido a favor de los vecinos, que se convierta en vinculante, que los vecinos sean escuchados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 29.6.- También solicitó la revisión minuciosa de todos los préstamos, lo financiero, todo lo que ha actuado la empresa y el Estado. Expresó que se debe saber cómo se gastaron esos fondos.
- 29.7.- Pidió que inmediatamente se comience la obra, la obra de bajada que se está esperando. Calificó de precaria la bajada actual, que es la de la Ruta 19. Y 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.
- 29.8.- Solicitó el cierre de esta última bajada, hasta que no se haga la obra definitiva y hasta que, después de realizar la obra definitiva, se realice esta obra nuevamente en las condiciones que tiene que estar, con los elementos de seguridad que tiene que tener.
- 29.9.- Pidió la excepción del peaje, como ya lo expresaron varios vecinos. Repitió la solicitud de un resarcimiento social mediante construcción de un hospital público.

A continuación tomó la palabra el **Sr Enrique FILA**, que se anotó como particular interesado.

- 30.1.- 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.

Seguidamente se convocó al **Sr Eduardo PERELSTEIN**, inscripto en el Registro Complementario como particular interesado, pero no estaba presente.

Se procedió a convocar al **Sr. Carlos BONICATTO**, diputado de la provincia de Buenos Aires.

- 31.1.- Remarcó la historia y la importancia que la autopista tiene para la ciudad de La Plata. En su opinión tienen razón los vecinos cuando apelan al carácter social de la obra pública.
- 31.2.- Expresó que en momentos en que el Gobierno Nacional y el provincial pretenden la conexión rápida por rutas de producción -como es la Ruta 6- y la unión del puerto de Campana con el de La Plata, el ensanche de la ruta productiva 520 -a lo que también hizo referencia el intendente-, de producción hortícola y de los parques industriales, aparece como por lo menos incomprensible



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

-otra vez en la historia- y arbitraria la no realización de las obras de bajada comprometidas en Villa Elisa y 520.

31.3.- Dijo que sería también un claro ejemplo de denegación de justicia o desconocimiento de los derechos de los vecinos por las empresas privadas, que realizan –como decía recién- una obra de carácter público y, como tal, tienen y deben tener la vigilancia de la autoridad estatal.

31.4.- Rechazó el intento de aumento de peaje, cuya reducción ha 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.

31.5.- Por otra parte, consideró pertinente reestructurar la injusticia del cobro de peaje completo cuando se hace un uso parcial; 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 intervención del Gobierno Nacional; además de pedir también, como complementario –porque es absolutamente necesario para el desarrollo de la Ciudad de La Plata y localidades vecinas-, la prolongación de la autopista por la calle 128 hasta la Ruta 11.

31.6.- Leyó resoluciones que han sido votadas por los diputados:

- ? La resolución número 1.974, de los años 97-98, es un proyecto de declaración votado por unanimidad solicitando incluir en los pliegos de concesión de la Autopista La Plata - Buenos Aires la obligación de forestar las márgenes de la misma por parte de la empresa prestataria.
- ? En el año 2000, la resolución 2.713, solicitando intimar a la empresa COVIARES a finalizar en el más breve plazo la obra de la Autopista La Plata - Buenos Aires.
- ? La resolución 2.715, también del año 2000, solicitando incluir entre las autopistas en las cuales se producirá una rebaja en las tarifas de peaje a la Autopista La Plata - Buenos Aires;



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- ? La resolución 4.068 del año 2001, proyecto de solicitud de informes para que el Órgano de Control de los accesos a Buenos Aires OCRABA informe sobre distintos aspectos críticos relacionados con la Autopista Buenos Aires - La Plata;
- ? La resolución 1.724 del año 2001-2002, solicitando al Poder Ejecutivo informe si la Dirección Hidráulica de la Provincia de Buenos Aires ha tomado intervención en la construcción de la Autopista La Plata - Buenos Aires;
- ? La resolución 2.865/01-02, solicitando que el Poder Ejecutivo intervenga en la problemática suscitada por la construcción de la Autopista Buenos Aires - La Plata y su posible influencia en las inundaciones sufridas en la zona norte del partido de La Plata;
- ? La resolución 2.866, sobre intervención por parte de la Dirección Nacional de Hidráulica en el proyecto de construcción de la Autopista Buenos Aires - La Plata;
- ? La 2.574, del año 2002-2003, solicitando que el Poder Ejecutivo se dirija al Ministerio de Economía de la Nación para que a través de la Oficina de Renegociación de Contratos cite a la Municipalidad de La Plata para que intervenga en la consulta pública a realizarse con motivo de las bajadas aún sin finalizar de la Autopista La Plata - Buenos Aires,
- ? La 2.794/02-03, proyecto de declaración también solicitando declarar de interés provincial la construcción de la Autopista Sur, vinculación de la Autopista La Plata - Buenos Aires con la Ruta Provincial 11, el puerto de La Plata y la zona franca de La Plata, la Autopista Riachuelo y la Autopista Arroyo Morón.

En último lugar, inscripto en el Registro Complementario, estaba el **Sr. Ricardo José FERRER**, del **Club Universitario de La Plata**.

32.1.- Luego de expresar que la autopista ha sido un beneficio indiscutibles, manifestó que hay una diferencia entre lo que teóricamente se puede pretender y lo que realmente se puede conseguir en el proceso de renegociación.

32.2.- 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

32.3.- 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.

Finalizado el llamado a los oradores inscriptos en el orden del día y a los inscriptos en el Registro Especial, se realizó el segundo llamado de los oradores que no estuvieron presentes en primera instancia. Por lo tanto, se convocó a la **Asociación Civil Seguridad Urbana**, representada por el **Sr Claudio BOADA**, quien no estaba presente.

Seguidamente se convocó a la **Asociación Civil Ciudad Sustentable**, representada por el **Sr Juan Carlos QUINTANA**, quien tampoco estaba presente.

A continuación se llamó a la **Asociación Civil Argentina de Carreteras**, representada por el **Sr Miguel Ángel SALVIA**, quien tampoco estaba presente.

Se convocó al **Sr Oscar ROQUÉ**, que se había inscripto como particular interesado, quien estaba ausente. Lo mismo sucedió con el **Sr. Abel Luis OTAMENDI**, también inscripto como particular interesado. A continuación se convocó a la **Federación Empresaria de La Plata**, representada por el **Sr. Armando Hugo NATALE**, quien tampoco estaba presente.

En forma consecutiva se llamó a:

- ? El **Sr. Jorge Alberto CAMPANARO**, que se inscribió como particular interesado en el orden 26 del orden del día.
- ? El **Sr. Justo Manuel ARAUZ**, del **Concejo Deliberante de La Plata**.
- ? El **Sr. Eduardo DI MARCO**, que se anotó como particular interesado.
- ? Por último al **Sr. Edgardo PERELSTEIN**, quien se había anotado en la lista complementaria, en el orden número 4.

Verificando que ninguno se hallaba en la sala, se dio por concluida la convocatoria de oradores, y no teniendo preguntas que contestar que se hubiesen formulado por escrito en los formularios que estaban disponibles al efecto y siendo entonces las 15 y 36 se dio por concluida la Audiencia Pública.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Fueron recibidas también presentaciones por escrito de participantes inscriptos que no asistieron a la asamblea, que fueron agregadas al expediente **CUDAP: EXP-S01:0062312/07** y se resumen a continuación, y que serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA:

1.- Presentación por escrito del **Sr. Máximo Alberto Jorge GÓMEZ VILLAFañE**, particular interesado, quien en ella expone que en la Carta de Entendimiento debe incorporarse:

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

1.2.- 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.

1.3.- El cumplimiento del cupo mínimo del 4% de empleados con discapacidad, establecido en el artículo 8° de la Ley N° 22.431.

2.- Presentación por escrito del **Sr. Jorge CAMPANARO**, particular interesado que en su carácter invocado de concejal platense expuso:

2.1.- Su preocupación por el grave incumplimiento del contrato original por parte de COVIARES, en razón de no haber ejecutado hasta la fecha las bajadas frente al Parque Ecológico y en la Avenida 520. Agregó que COVIARES argumentó necesidades de renegociación del contrato, en especial aumentos del peaje, planteando que no está claro que a partir de la renegociación la Concesionaria va a ejecutar esas bajadas.

2.2.- Que esta situación ha repercutido negativamente en los bolsillos de los usuarios de la autopista y los vecinos que podrían bajar en la Av. 520 y deben seguir hasta la Diagonal 74 y luego volver hacia atrás, con el consiguiente costo adicional.

2.3.- Que no existen constancias de que se haya exigido categóricamente a la Concesionaria el cumplimiento de lo pactado en los contratos.

2.5.- Planteó por último 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.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3.- Presentación por escrito del **Sr. Claudio Daniel BOADA**, en representación de la **Asociación Civil Seguridad Urbana**:

3.1.- Expuso que el objeto central de la asociación que representa, en este caso es la seguridad vial. A continuación procedió a detallar una serie de consideraciones y estadísticas de accidentología vial en nuestro país y el exterior, y de los factores involucrados.

3.2.- Ponderó luego el efecto benéfico de las autopistas en la reducción del riesgo de automovilistas y peatones, especialmente por la disminución del índice de muertos y lesionados debido a la reducción del riesgo de colisiones frontales.

3.3.- Por último 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.

4.- Presentación por escrito del **Sr. Juan Carlos QUINTANA**, en representación de la **Asociación Civil Ciudad Sustentable**:

4.1.- En su escrito, expuso que el objeto central de la asociación que representa es trabajar sobre las cuestiones que hacen al medio ambiente urbano y a la sustentabilidad de la vida humana en las ciudades. A continuación procedió a desarrollar una larga serie de consideraciones acerca de la contaminación acústica y del aire en las ciudades, y de los factores que influyen en ella.

4.2.- En su presentación ponderó luego los beneficios de la autopista Buenos Aires – la Plata en cuanto a la calidad del aire, debido a la descongestión de otras arterias y la consecuente reducción de la emisión de gases contaminantes.

4.3.- Con relación a la contaminación acústica, en el mismo sentido ponderó la disminución de los niveles sonoros por el traslado de las fuentes de emisión a sitios alejados de los núcleos urbanos.

5.- Finalmente se recibió en sede de la UNIREN el expediente **CUDAP: EXP-S01:0238295/2007**, remitido por la Subsecretaría de Coordinación y Control de Gestión del MINPLAN, en el que se adjunta la **Resolución N° 356 del Consejo Deliberante de la Municipalidad de la Plata**, que a continuación se transcribe:

LA PLATA, 20 de junio de 2007-07-16



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El Concejo Deliberante, en su Sesión Ordinaria N° 12, celebrada en el día de la fecha, ha sancionado la siguiente:

RESOLUCION N° 356

ARTICULO 1°. 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 25561 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, 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.

ARTICULO 2°. Solicitar a la Unidad mencionada, la postergación de autorización de aumentos tarifarios a COVIARES previsto 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.

ARTICULO 3°. Solicitar a UNIREN, intime a la Empresa COVIARES a cumplir inexcusablemente, lo normado en el Artículo 10° de la Ley 25561 que expone taxativamente que: "Las disposiciones previstas en los artículos 8° y 9° de la presente ley, en ningún caso autorizará a las empresas contratistas o prestadoras de servicios suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones".

ARTICULO 4°. De forma.