

**INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRIPTA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS Y LA EMPRESA CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA**

**CIUDAD DE CAMPANA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

Buenos Aires, 15 de julio de 2005.-

En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, 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 de la AUDIENCIA PUBLICA llevada a cabo el 15 de julio de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieron la empresa CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA y la UNIREN, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

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

Dicho proceso de renegociación, 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 UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias, entre las que se encuentra la empresa CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA conforme a la concesión que fue originalmente otorgada por Decreto N° 2039/90.

Luego de análisis y negociaciones, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la empresa **CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA** arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual, que se traduce en la Carta de Entendimiento suscripta el 2 de junio de 2005

La Resolución Conjunta Resolución Conjunta N° 234/2005 del MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION (MEP) y N° 389/2005 del MINISTERIO Y DE PLANIFICACION FEDERAL INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS (MPFIPS), convocó a Audiencia Pública a los efectos de considerar los términos y condiciones de la posible adecuación contractual que fuera tratada o, en

su caso, el acuerdo preliminar arribado, entre la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las empresas prestadoras de servicios públicos, entre ellas CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA

La Disposición UNIREN N° 17/2005 implementó la Audiencia Pública para tratar la CARTA DE ENTENDIMIENTO suscripta con la empresa CAMINOS DEL RÍO URUGUAY SOCIEDAD ANÓNIMA.

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

La Audiencia Pública fue celebrada en - HOTEL HOWARD JOHNSON INN CAMPANA - ZARATE, sito en Ruta Panamericana 9, Km 80,5, Campana, PROVINCIA DE BUENOS AIRES, y comenzó a las 9 A.M..

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PUBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.

En el MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, sito en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250, Piso Quinto, Oficina 540 de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, a partir del 29 de junio de 2005 y hasta el 12 de julio de 2005, en el horario de 10:00 a 16:00 horas, se pudieron inscribir los interesados en participar en la Audiencia Pública.

Aquellos interesados en exponer durante la AUDIENCIA y que se domiciliaban en un radio mayor a CINCUENTA (50) kilómetros de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, pudieron anotarse en el REGISTRO DE PARTICIPANTES enviando una presentación por correo dirigida a "UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES (C 1063 ACB) AUDIENCIA PUBLICA – Caminos del Río Uruguay S.A.", que debía recepcionarse con antelación al cierre de dicho REGISTRO. Los interesados debían adjuntar en el envío postal:

- a) el formulario de inscripción en el REGISTRO DE PARTICIPANTES completado con los datos exigidos;
- b) un informe escrito que reflejara el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA, y
- c) fotocopias del documento de identidad donde constaran los datos personales y el domicilio, o podrían acompañar, asimismo, toda otra documentación y/o propuestas relacionadas con el tema en consulta.

Se pudo tomar de vista de las actuaciones en la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, a partir del 29 de junio de 2005 y hasta el 12 de julio de 2005, en el horario de 10:00 a 16:00 horas.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública: la licenciataria CAMINOS DEL RIO URUGUAY SOCIEDAD ANONIMA; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos Defensores del Pueblo de las jurisdicciones involucradas; los Gobiernos de las Provincias involucradas ; los respectivos Entes y Organismos que tienen conferidas las atribuciones de Órganos de Control de cada uno de los sectores de servicios públicos; la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del

MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas.

La nómina de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra, así como su orden, fue el siguiente: por la UNIREN, Roberto LAMDANY; por CAMINOS DEL RIO URUGUAY S.A., Juan Guillermo INSUA; por la Provincia de ENTRE RIOS el señor Gobernador, Jorge Pedro BUSTI; por la Municipalidad de Gualeguaychú, José Daniel IRIGOYEN Presidente; Osvaldo Daniel FERNANDEZ Diputado de la Provincia de Entre Ríos; por el Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos, el Ing. Ricardo LASCA; por el Centro Comercial, Industrial y de la Producción de Concepción del Uruguay, Román TOFALO; por el Círculo Farmacéutico Gualeguaychú, Julio Ramón RODRIGUEZ; por la Cooperativa de Consumo de Electricidad y Afines de Gualeguaychú Ltda., Jorge Hugo CERGNEUX; por la Cámara de Comercio Exterior de Gualeguaychú, Hugo Alberto FONTAN; por la Corporación del Desarrollo de Gualeguaychú, Jaime Pedro BENDETTI; por la Asociación Argentina de Carreteras, Miguel Angel SALVIA; por Consultores Argentinos Asociados S.A., Víctor TESTONI; por PROCONSUMER, Ricardo Leandro NASIO; Adriana del Carmen GARAY particular interesada; y Emilio Raúl MARTINEZ GARBINO particular interesado.

Asimismo se inscribieron como participantes de la Audiencia las siguientes personas que no solicitaron efectuar exposiciones: por la Municipalidad de Concepción del Uruguay, Marcelo BISOGNI Presidente; por la Unión Obrera de la Construcción UOCRA, José Angel TOFOLON; Pedro Juan Carlos QUINTEROS particular interesado; Enrique Guillermo CASTIGLIONI particular interesado; por la Sociedad de Bomberos Voluntarios de Gualeguaychú, Fernando Reinaldo MÜLLER; Ricardo TAFAREL particular interesado; Carlos CABALLIER Particular interesado; y Ricardo Jerónimo RODRIGUEZ particular interesado

La nómina de Autoridades de la Audiencia fue: **Presidente:** Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF; **Presidente Alterno:** Dr. Javier del SACRAMENTO; **Secretario:** Cdor. Jorge LEYRO; **Secretario:** Ing. Alfredo VILLAGGI

El **Sr. PRESIDENTE** (Simeonoff).- toma la palabra a las 9 A.M. dando inicio a la Audiencia convocada para el tratamiento de la Carta de Entendimiento que fue suscrita por la Secretaría Ejecutiva de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos UNIREN y la empresa CAMINOS DEL RÍO URUGUAY Sociedad Anónima, con fecha 2 de junio de 2005, cuya convocatoria fue dispuesta por Resolución Conjunta N° 234/2005, del Ministerio de Economía y Producción, y N° 389/2005, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, de fecha 25 de abril de 2005 y Disposición UNIREN N° 17 del 15 de junio de 2005. En dicha Resolución Conjunta y Disposición antes mencionadas se da cuenta de los motivos y antecedentes de hecho y de derecho en que se sustenta esta convocatoria.

Asimismo, se dejó constancia que se ha dado cumplimiento a todos los recaudos administrativos previstos en el Decreto N° 311 del año 2003 y la resolución conjunta de los Ministerios de Economía y Producción N° 188 y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios N° 44 del mismo año.

El Presidente Alterno **Sr. DEL SACRAMENTO.**- da lectura a la Orden del Día que obra en el Expediente N° S01:0065734/2005.

Pone en conocimiento que se han cursado las notas pertinentes comunicando la convocatoria de la presente Audiencia Pública, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución Conjunta Ministerio

de Economía y Producción N° 234/2005 y Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios N° 389/2005, cuyas copias se encuentran a disposición de los participantes en Secretaría.

**El Sr. Presidente** (Simeonoff) efectúa algunas consideraciones respecto del desarrollo de esta Audiencia y seguidamente la presentadora Sra. Orus lee las reglas que van a regir la misma.

A continuación tomó la palabra el ingeniero **Roberto Lamdany**, por la **UNIREN**, quién manifestó:

- 1.1 El Decreto 2.039 de 1990 aprobó los contratos de concesión para la mejora de los diversos tramos de la red vial nacional bajo el régimen de la ley 17.520 y la ley 23.696. CAMINOS DEL RÍO URUGUAY fue la adjudicataria del corredor vial N°18.
- 1.2 Dicho contrato original sufrió diversas modificaciones menores y fue reformulado totalmente el 6 de septiembre de 1996 por decreto 1.019 de dicho año.
- 1.3 Esta reformulación cambió parte del marco contractual que originalmente tenía la concesión, pero además incorporó al contrato de concesión la construcción de la autopista Brazo Largo-Ceibas y la pavimentación de parte de las banquetas de la Ruta Nacional N° 14.
- 1.4 El 17 de septiembre del año 2001 este contrato tuvo una nueva adecuación, incorporándose al contrato la realización de la Autopista Ceibas-Guaaleguaychú.
- 1.5 A partir de la reformulación contractual de 1996, el contrato es gratuito en los términos de la ley 17.520, no teniendo previsto la percepción de subsidios ni aportes, ni garantías por parte del Estado Nacional. Asimismo, el concesionario asume, de acuerdo con el contrato, tanto el riesgo de la actividad como el riesgo de la modalidad.
- 1.5 Las tarifas contractuales estaban expresadas en dólares estadounidenses. Anualmente se procedía a la redeterminación de esta tarifa de acuerdo a la variación del índice de costo de vida, publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, CPI en sus siglas inglesas.
- 1.6 El control de la concesión y la protección del usuario quedó bajo la órbita de la Dirección de Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad hasta el año 2001 y a partir de ese año, pasó a la órbita del OCCOVI.
- 1.7 Diversos informes han observado el cumplimiento contractual por parte del concesionario. De todos ellos, se rescata el minucioso informe realizado por la Auditoría General de la Nación sobre el período 1997-1998 inclusive, contenido en el informe 206/2001 y el informe del OCCOVI sobre el cumplimiento del cronograma de inversiones a partir del año 2000.
- 1.8 El informe de la AGN detectó diferencias, en algunos casos considerables, entre los informes parciales y anuales de lo efectivamente invertido en el periodo por el Concesionario. Asimismo, también ha observado incumplimientos de los valores admisibles de Rugosidad, Ahuellamiento y Fisuración en el pavimento en diversos tramos del corredor.
- 1.9 La AGN detectó también que el Órgano de Control de Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad omitió aplicar penalidades por diversos incumplimientos detectados en varios tramos de la Ruta 14. Llamativamente, estos incumplimientos correspondían a tramos repavimentados entre noviembre de 1996 y febrero de 1997 evidenciando esto claramente deficiencias en la gestión técnica de la Empresa Concesionaria.

- 1.10 Finalmente. la AGN verificó que, a pesar que el contrato de concesión establece que todo recurso contra una multa debe estar precedido de su pago. Pese a que el Concesionario no lo hizo efectivo, el Concedente no ejerció el derecho que le confiere el Acta de Reformulación en el punto 4.2 del Capítulo 2 del Anexo II, en cuanto le autoriza la ejecución de la garantía contractual prevista. Concluye entonces la AGN que, “de los hechos confrontados resulta un gran dispendio burocrático que viola el fin último que se tuvo en miras al celebrarse el Acta Acuerdo de Reformulación para acelerar la aplicación de penalidades, que contradice el principio de ejecutoriedad de los actos administrativos, desnaturaliza la función constrictora de la multa supeditándola al tiempo administrativo de los recursos y violenta de modo frontal lo convenido contractualmente en el punto 4.2 del Capítulo II del Anexo II del instrumento mencionado”.
- 1.11 El informe del OCCOVI, fundamentalmente enfocó el problema acerca del cumplimiento del programa de inversiones. Respecto a las obras comprometidas para el año 11 y 12 de concesión informa
- Sólo se encuentran finalizadas las obras: Intersección RN14 y RN16, Acceso a Villa Elisa, y Acceso Sur a Concordia
  - Sólo se ha avanzado en la pintura del puente Gral. Urquiza. El monto invertido representa el 23.3% de lo contractualmente previsto para el rubro.
  - Obras de rehabilitación: se encuentran sólo parcialmente realizadas
- 1.12 Estas diferencias de inversiones, fueron tomadas por la Unidad de Renegociación a fin de valorar cuál fue el impacto de toda esta situación bajo el principio del “sacrificio compartido”.
- 1.13 A fin de evaluar el impacto de la emergencia sobre la economía del concesionario, se procedió a la “pesificación” de su Plan Económico Financiero. En lo que hace a los ingresos del Plan, se tomaron los ingresos estimados por el concesionario, a los que se le adicionaron los ingresos percibidos como consecuencia de ajustes tarifarios por aplicación de la variación del CPI.
- 1.14 Las erogaciones en concepto de gastos de explotación e inversiones se re-expresaron a pesos corrientes mediante la aplicación de índices calculados “ad-hoc” por la UNIREN sobre los montos originalmente previstos por el concesionario.
- 1.15 Se obtuvo por diferencia las corrientes de fondos libres del Plan Económico Financiero expresada en moneda corriente de cada año. Los valores numéricos de esta corriente de Fondos Libres fueron divididos por el índice de evolución de las inversiones con base 1 en el año 2001 a fin de obtener los valores de esta corriente de fondos libres en moneda constante del año 2001. A partir de ella fue posible calcular la tasa interna de retorno del Plan Económica Financiero medido ahora en moneda constante del 2001, dejando de lado definitivamente la anterior dolarización del mismo.
- 1.16 La metodología utilizada en la construcción de los índices señalados anteriormente es la misma que la UNIREN aplicara en las renegociaciones de otras concesiones viales. Los resultados de estos índices construidos por la UNIREN como demostrativos de la evolución de los costos de mantenimiento y los de inversión fueron observados y comparados, por ejemplo con el índice del costo de la construcción que publica el INDEC.

- 1.17 Las objeciones surgen pues omiten considerar que el índice de construcción del INDEC, está midiendo la evolución del costo de construcción de viviendas cuyos principales insumos, tales como ladrillos y mano de obra, han incrementado sus precios en un medida considerablemente inferior a los utilizados en la construcción de caminos tales como acero, asfalto y petróleo.
- 1.18 El contenido de la propuesta de entendimiento que hoy se pone a consideración, consiste en acordar con la empresa un nuevo plan de inversiones que sea coherente y sostenible con la tarifa existente, encauzar y delimitar el contrato de concesión y determinar las fuentes de ingresos que puedan sostener el mismo.
- 1.19 La Carta de Entendimiento otorga al Concedente opciones para la materialización de diversas obras que son necesarias para el buen funcionamiento de la concesión y que no pueden ser solventadas por el Concesionario con los ingresos del peaje a la tarifa vigente.
- 1.20 Originariamente, la tasa interna de retorno del Plan Económico Financiero de la concesión era del 15,92 por ciento. Como consecuencia de la emergencia económica, esa tasa interna de retorno calculada como hemos señalado anteriormente, en moneda constante del 2001, cayó al 1,72 por ciento.
- 1.21 A fin de recomponer parcialmente la ecuación económica del concesionario se excluye de sus obligaciones de inversión a realizar con los ingresos del peaje la finalización de la Autopista Ceibas-Gualeguaychú que serán solventadas por el Estado Nacional con fondos provenientes del Fideicomiso del Gas-oil. El concedente se hará cargo también del 50 por ciento del costo de la segunda y la tercera repavimentación del corredor. Bajo estas condiciones, la Tasa Interna de Retorno medida en moneda constante del año 2001 asciende al 5,82 por ciento.
- 1.22 El concedente podrá eventualmente incrementar las tarifas de peaje en un 15 %. En esta hipótesis el concesionario deberá solventar con los recursos de la concesión el costo total de la segunda y tercera repavimentación. La Tasa Interna de Retorno, alcanza en este caso al 5,84 por ciento, también en este caso, valor alejado del coeficiente establecido en la reformulación contractual.
- 1.23 La diferencia en los valores numéricos de la TIR de se debe a que en el primer ejemplo en el cual el Estado nacional solventa el 50 por ciento del costo de la segunda y la tercera repavimentación del corredor, la concesionaria absorbe solamente el 50 por ciento del riesgo de la modalidad que, era responsabilidad del concesionario.
- 1.24 Otras cláusulas de la Carta, proceden a anular los procesos en curso originados en Actas de Constatación por atrasos en la autopista Ceibas-Gualeguaychú. Las restantes penalidades, una vez firmes, deberán ser canceladas por la empresa como economías en las erogaciones de inversión.
- 1.25 El concesionario no ha podido cumplir acabadamente con su responsabilidad de realizar el control de cargas en el corredor concesionado, por imperio del decreto 79/98, que estableció que la Secretaría de Transportes de la Nación se constituía en Autoridad de Aplicación a estos efectos. Esta facultad no ha sido ejercida ni reglamentada hasta la fecha por lo que corresponde reinstalar al OCCOVI como Autoridad de Aplicación en las constataciones de exceso de carga que realice el concesionario.

- 1.26 Finalmente, la concesionaria y sus accionistas se comprometen a renunciar a todo reclamo al Estado, ante organismos judiciales o arbitrales, nacionales o extranjeros.
- 1.27 La ley 25561 establece que los acuerdos con las empresas deben ser evaluados en función de su impacto sobre la rentabilidad de la empresa, sobre la competitividad de la economía y sobre la distribución del ingreso. En lo que hace al primer aspecto, ya se señaló que la TIR del Plan Económico Financiero de la concesionaria cae del 15,92 a poco más del 5,8 por ciento. En relación a su impacto sobre la competitividad de la economía, en tanto no se prevea incremento tarifario no existirá impacto sobre la competitividad de la economía. Finalmente, en cuanto a su impacto sobre la distribución del ingreso, las transferencias de ingresos se producirán desde la comunidad en general, en el caso que las obras que no se paguen con peaje se hagan a partir de rentas generales, o bien de la totalidad de los usuarios del gasoil, si se hace a través del fondo creado específicamente para este efecto. Si por el contrario, se efectiviza el incremento tarifario, serán los propios usuarios quienes pagarán el costo de las mismas.
- 1.28 Finalmente, debemos destacar que con este acuerdo queda expedita la vía para agilizar y acelerar todos los trabajos que tienen que ver con la continuación de la autopista desde Ceibas hasta Paso de los Libres, corredor vital en la integración de los países de la región.

Tomó la palabra a continuación la empresa **CAMINOS DEL RÍO URUGUAY Sociedad Anónima**, representada por el señor **Juan Guillermo Insúa**, quién sostuvo:

- 2.1 CAMINOS DEL RÍO URUGUAY se hizo cargo de la concesión el 1° de noviembre de 1990, en un momento en el que la rutas nacionales N°12 y N°14 a fines de la década del 80, tenían un estado caótico.
- 2.2 CAMINOS DEL RÍO URUGUAY invirtió aproximadamente 400 millones de dólares en obras, conservación de rutina, servicios al usuario, gastos de explotación y gastos administrativos desde el comienzo de la Concesión hasta la crisis del año 2001.
- 2.3 Se realizó con aportes de capital de los socios, financiamiento a través de préstamos bancarios y generación de caja, y sirvió para mejorar sustancialmente algunos indicadores de la situación del corredor que eran realmente preocupantes.
- 2.4 Se había recibido el corredor con un índice de estado de 4,67, que fue llevado rápidamente a 7,75 en 1994 y que se mantuvo a valores similares. La concesión debe ser devuelta al Estado Nacional con un índice de estado de 7,50, objetivo que fué alcanzado antes de la inauguración de la autopista Brazo Largo-Ceibas.
- 2.5 Se había recibido el corredor con un índice de Serviciabilidad Presente de 2,45, que fue llevado a 3,14 en 1997.
- 2.6 En el año 1997, CAMINOS DEL RÍO URUGUAY inició, a su exclusivo riesgo, la construcción de la parte de la autopista mesopotámica, finalizada en 1999. que va desde Zárate a Ceibas. Se construyó también, la duplicación de la ex ruta nacional N° 193, que vincula la ruta nacional N° 9 con esta ciudad de Zárate. En esta última obra se invirtieron más de 9 millones de dólares.
- 2.7 Para alcanzar estos logros, CAMINOS DEL RÍO URUGUAY no recibió ni recibe financiación, aportes, avales, garantías ni subsidios del Estado nacional.

- 2.8 En el año 2001, a raíz del dictado del Decreto N° 802/01, el Estado nacional redujo unilateralmente las tarifas de peaje en un 30 por ciento para las categorías 1 y 2 –o sea, los autos- y en un 60 por ciento para las categorías 3 a 6, es decir, transporte pesado. La diferencia generada por esta medida oficial debía ser compensada con el impuesto que integra el llamado Fondo del Gasoil.
- 2.9 Los pagos de dicho Fondo se han atrasado desde hace más de seis meses, lo que ha colocado a CAMINOS DEL RÍO URUGUAY en una situación de ahogo financiero insostenible en el corto plazo.
- 2.10 CAMINOS DEL RÍO URUGUAY trabajó con cuatro objetivos fundamentales: primero, prestar un servicio que brinde mayor valor y seguridad a los usuarios; segundo, insertarnos positivamente en la comunidad; tercero, evitar que las frecuentes inundaciones de la zona interrumpan y/o afecten el corredor y cuarto, disminuir el número de accidentes en el corredor.
- 2.11 Los móviles de seguridad vial de CAMINOS DEL RÍO URUGUAY recorren el corredor 24 horas del día, los 365 días del año. No es una obligación contractual, sino una decisión empresaria de CAMINOS DEL RÍO URUGUAY tendiente a brindar mayor seguridad a todos nuestros usuarios.
- 2.12 La Gendarmería Nacional tiene presencia permanente a lo largo de todo el corredor y cuenta con personal en las cuatro estaciones de peaje. Colaboran también las policías provinciales y la Prefectura Naval.
- 2.13 Los servicios de asistencia en el viaje cubren las necesidades de los usuarios ante cualquier accidente o incidente que pueda suceder mientras circulen por el corredor.
- 2.14 Se presta servicios de auxilio mecánico, atención de emergencias médicas, asistencia en accidentes y un servicio de control de cargas.
- 2.15 La Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires determinó el “cálculo del beneficio al usuario”, según metodología del Banco Mundial
- 2.16 El resultado promedio de todas las concesiones fue que cada 100 kilómetros existe un ahorro de 3,65 dólares. Si se deduce el gasto de peaje, la cifra final es de 1,83 dólares de ahorro a favor del usuario que circula con un automóvil a 100 kilómetros por hora.
- 2.17 En el caso particular de nuestra empresa, el ahorro es aún mayor, pues el índice de estado al momento del cálculo era de 7,72.
- 2.18 Se construyeron algunas obras en municipios vecinos fuera del área de la concesión. Se convirtió a la empresa en una “gran empresa de construcción”, con cinco plantas de concreto asfáltico y tres obradores instalados a lo largo del corredor.
- 2.19 La inundación de 1983 culminó con la destrucción de casi todos los puentes de la ruta 12, en 1998, con caudales de agua similares, ni siquiera se interrumpió el tránsito.
- 2.20 Las inversiones realizadas en mantenimiento y los servicios prestados por el sistema de seguridad han permitido una drástica reducción del número de víctimas fatales en accidentes de tránsito en el corredor.

- 2.21 En el caso de CAMINOS DEL RÍO URUGUAY, la emergencia económica y la devaluación se tradujeron rápidamente en: un incremento de aproximadamente el 70 por ciento en los costos de operación y administración; un aumento de un 140 por ciento en el costo de las inversiones a realizar en beneficio del usuario del corredor; una suba del costo laboral entre el 58 y el 161 por ciento, a raíz de los necesarios reajustes salariales decretados por el Estado nacional; un encarecimiento del orden del 200 por ciento en los insumos de origen importado y 125 en los de origen nacional, y una inflación minorista del 55 por ciento, que repercutió directamente sobre el costo financiero de la empresa.
- 2.22 Se han realizado inversiones de obra por 40 millones de pesos a lo largo del corredor durante la emergencia y las evaluaciones realizadas nos dieron bien.
- 2.23 También se realizaron obras en la autopista Ceibas-Guaaleguaychú, en la medida en que los ingresos lo permitían. Todo esto en un contexto en el cual las tarifas han permanecido congeladas durante tres años y medio, aparte de la demoras que la empresa padece en el pago de las compensaciones por la rebaja unilateral del peaje que expliqué anteriormente y cuyos recursos provienen del Fondo del Gas-Oil.
- 2.24 La ecuación económica del contrato quedó destruida y la tasa de retorno disminuyó casi a cero. El recupero de cualquier inversión a largo plazo se realiza en el tiempo y en el caso de CAMINOS DEL RÍO URUGUAY todavía quedan importantes obras por amortizar.
- 2.25 La Carta de Entendimiento que se somete hoy a debate público prevé un incremento en las tarifas de peaje de un 15 por ciento, lo que si bien resulta insuficiente para recomponer la estructura económica del contrato abre un sendero de precios mas actuales..
- 2.26 CAMINOS DEL RÍO URUGUAY suscribió con la UNIREN una Adenda aclaratoria por la cual el concedente, tiene la opción de dejar sin efecto este aumento tarifario, pero haciéndose cargo de parte de las obras previstas con recursos del fondo del gasoil.
- 2.27 Dentro del acuerdo alcanzado, CAMINOS DEL RÍO URUGUAY prevé invertir aproximadamente 350 millones de pesos en los próximos nueve años. Que incluyen, entre otras, las repavimentaciones segunda, tercera y cuarta de todo el corredor y la finalización de la pintura de los grandes puentes.
- 2.28 Los flujos de fondos del Plan Económico Financiero del contrato quedan pesificados. La rentabilidad de la empresa no se calcula más en dólares. También se anula la actualización de los ingresos mediante índices de precios extranjeros.
- 2.29 CAMINOS DEL RÍO URUGUAY asume el compromiso de no iniciar acciones judiciales contra el Estado nacional como consecuencia de las medidas adoptadas por la emergencia económica.
- 2.30 Las inversiones establecidas en la Carta de Entendimiento para el período 2005-2018 alcanzan 353 millones de pesos. No obstante, se deberán realizar obras adicionales a fin de mantener el nivel de servicio ofrecido al usuario.
- 2.31 En relación con la finalización de la autopista Ceibas-Guaaleguaychú se ha acordado que, a opción del Estado nacional, la obra la termine CAMINOS DEL RÍO URUGUAY o un tercero, previo llamado a licitación. En ambos casos se deberá contar con la asistencia de los fondos del SISVIAL, o sea, del fondo del gasoil.

- 2.32 Se ha acordado también que si la inflación crece más de un 5 por ciento -medida por la variación del 50 por ciento de los salarios y el otro 50 por ciento por el costo de la construcción-, se actualizarán los ingresos a fin de mantener la estructura de costos constante.
- 2.33 Se ha acordado una revisión del contrato dentro de 36 meses a los efectos de que, superada la emergencia de la que estamos saliendo, se pueda recomponer parcialmente la ecuación económica del contrato.

A continuación hizo uso de la palabra el señor **Gobernador de la Provincia de Entre Ríos, señor Jorge Pedro Busti**, quien expresó que:

- 3.1 Su participación en esta Audiencia Pública tiene el objeto principal de requerir a las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad que precisen si la renegociación contractual contenida en la Carta de Entendimiento puede constituir un obstáculo para la consecución del crédito que gestiona la Dirección Nacional de Vialidad para construir la autovía en la ruta nacional 14.
- 3.2 Esta definición es de tal importancia que recién luego de conocer la contestación por parte de las autoridades competentes resultará posible analizar y fijar posición respecto de puntos contractuales que se redefinirán en virtud de la Carta de Intención
- 3.3 El cuadro tarifario, que para su provincia no debe cambiarse porque el aumento de un solo peso significaría realmente un golpe muy fuerte para sus economías regionales, no solamente las entrerrianas sino las de la Mesopotamia, que están reactivándose en este momento.
- 3.4 Solicita se resuelva el caso de la cabina Yerúa, que por una medida judicial aparentemente todavía no se ha trasladado. De seguir esta dificultad, solicitamos se declare libre de peaje a los vehículos que vienen desde el Norte hacia el Sur, y que luego doblan por la ruta nacional N° 18.
- 3.5 Esta intervención resulta imprescindible para que en forma inmediata y precisa las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad definan si resulta compatible la renegociación contractual de referencia con la obtención del crédito del Banco Interamericano de Desarrollo para la construcción de la autovía sobre la ruta nacional 14, que el gobierno nacional ha anunciado y este gobierno provincial apoya decididamente.

Tuvo la palabra a continuación la **Municipalidad de Gualguaychú**, representada por el **Presidente Municipal, señor José Daniel Irigoyen**, quien manifestó que:

- 4.1 Mostraba su satisfacción por un proceso que se inició años atrás en la Audiencia Pública que se realizó en el año 1993 que fue el inicio de un reclamo que realizamos al gobierno nacional y que tuvo como consecuencia la realización de la Autopista Brazo Largo-Ceibas.
- 4.2 A continuación el Sr Irigoyen leyó párrafos de la declaración de Gualguaychú, destacando: "...la imperiosa necesidad de adecuar las Rutas de Jurisdicción Nacional N° 12 y 14...", "lo que es una demanda de la Región Mesopotámica...", "...las condiciones actuales del corredor vial del río Uruguay constituye un problema que afecta la economía del país todo..." "Que los estudios básicos realizados por el gobierno de la provincia de Entre Ríos han determinado que el tramo Sur del corredor vial se encuentra absolutamente saturado..."

- 4.3 Solicitó a las autoridades que instrumenten los medios necesarios para transformar progresivamente el corredor vial del Río Uruguay en una autopista.
- 4.4 El Acta es de septiembre del año 1993. De aquella época a aquí, lo que se pudo realizar fue solamente el tramo Zárate-Ceibas.
- 4.5 La prolongación de este tramo Ceibas-Gualeguaychú tiene gran significado para las tres demandas de crecimiento económico de la ciudad, en lo industrial, en lo agropecuario y en lo turístico, es una herramienta fundamental.
- 4.6 La radicación de industrias, el transporte de fletes del agro y el acceso a la ciudad de Gualeguaychú hacen que sea urgente terminar en los próximos meses este tramo desde Ceibas hasta Gualeguaychú.
- 4.7 La autopista mesopotámica constituye la columna vertebral de la ruta del MERCOSUR es necesario que esta autopista concluida en el tramo Ceibas-Gualeguaychú continúe en el tramo de la 16 a la 20, hasta Paso de los Libres

Seguidamente habló el **diputado por la provincia de Entre Ríos, don Osvaldo Daniel Fernández**, quien dijo:

- 5.1 Que querría otro tipo de peaje, como el que se implementó en los Accesos a la Capital Federal, con una fuerte inversión privada y una posibilidad de recupero, como bien se ha dicho, a largo plazo y con beneficios sensibles y tangibles para los usuarios. Lo que se está proponiendo es una reingeniería económico-financiera a la que por un lado se le quita al concesionario la obligación de ejecutar determinadas obras, y por el otro, se intenta preservar al usuario de soportar incrementos en las tarifas.
- 5.2 “Esperemos se concrete el compromiso de la extensión de la autopista el tramo faltante entre Ceibas-Gualeguaychú y la posibilidad entonces de continuar la autopista mesopotámica hacia el norte.”
- 5.3 Sostuvo el reclamo respecto del traslado de la cabina de peaje en inmediaciones de Concordia, a la altura de Yerúa.
- 5.4 “Los cuerpos de Bomberos Voluntarios, tienen una asistencia económica de parte del concesionario, pero que no es suficiente, debiera incrementarse.”
- 5.5 “Quisiera que quede consignado, que se conteste oportunamente si la posibilidad que establece la cláusula tercera de la adenda en cuanto a que al dejar sin efecto el aumento al que se refiere la cláusula primera y la posibilidad de diferir en tres años el repintado general de los grandes puentes puede provocar algún tipo de consecuencia.”
- 5.6 Que debía quedar absolutamente en claro que la posibilidad de evitar aumentos tarifarios y en contraprestación de esto que el Estado se haga cargo del 50 por ciento de los montos correspondientes a la segunda y a la tercera repavimentación no sea sólo una posibilidad sino que quede de alguna forma la garantía para el usuario de que no van a existir estos incrementos.
- 5.7 Que es un reclamo comunitario la continuidad de la Autovía Ceibas-Gualeguaychú, y los tramos que continúan hacia el norte.

A continuación, hizo uso de la palabra el **Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos**, representado por el señor **Ricardo Lasca**, quien expresó:

- 6.1 Que aclaraba que el centro que representa, no es opositor al peaje como método de financiamiento vial, sino que hay otros métodos de financiamiento que son mucho mejores que este peaje, inédito en el mundo: un peaje de mantenimiento sobre obras ya existentes, y ya pagado con otros impuestos.
- 6.2 Afirmó el Sr. Lasca que este peaje implementado actúa como un costo o un impuesto al tránsito, y no es el pago de una contraprestación, que es el principio universal del peaje.
- 6.3 En CAMINOS DEL RÍO URUGUAY, las tarifas no cumplen con la ley de peaje N° 17.520: son totalmente ilegales; porque la ley dice que la tarifa no puede superar el beneficio económico que recibe el usuario. Si esa tarifa supera el ahorro que genera el camino, automáticamente el peaje actúa como un costo y no como el pago de una contraprestación.
- 6.4 Este es un problema de ingeniería económica de transporte. No se debe sacar ahorros promedio sino ahorros año por año por cada estación de peaje y por cada tipo de vehículo. Esto no es peaje, esto es un invento de la década del 90, que implementaron este sistema perverso, ilegal, anticonstitucional, porque no hay camino alternativo libre de pago.
- 6.5 Propuso la nulidad de este contrato ilegal y leonino, y hacer un proyecto vial en serio, sin cabinas de peaje. Nadie le pregunta al gobierno dónde está el dinero de la tasa del gasoil, que es para eliminar peajes, para reducir tarifas.
- 6.6 No se opuso a que CAMINOS DEL RÍO URUGUAY siga haciendo la obra; no tiene nada contra las empresas concesionarias. Lo que dijo, es que hay plata más que suficiente para hacer un proyecto vial que contemple toda la red caminera, tanto nacional como provincial, y terminar con estas aduanas interiores, que ya no se soportan más.
- 6.7 Continuó afirmando que se opone a estas Audiencias a las que son invitados y luego no toman en cuenta para nada el reclamo y las alternativas que proponemos. Solicitó que se termine con la clara discriminación tarifaria existente. El micro tiene el ciento por ciento de descuento, el transporte de carga, que tiene un 72 por ciento de descuento y rompe todos los caminos. Los automovilista, son los tontos que pagan. Y esto demuestra que no hay ahorro. Si hubiera ahorro no habría descuentos. Por eso, pidió encarecidamente que se tomen en cuenta estas cosas; hay alternativas, pero falta voluntad y decisión política para hacerlo.
- 6.8 Agregó que, continuando con esta mala práctica se están proponiendo ahora peajes municipales porque no hay plata, y no tienen en cuenta que esto es lo mismo que poner aduanas interiores por toda la provincia.
- 6.9 Había cálculos exactos que decían que por cada peso que pagábamos, al camino sólo llegaban 20 centavos; el resto se lo llevan las cabinas, que tienen un costo fenomenal.
- 6.10 Abogó por la aplicación de un sistema de peaje indirecto o en la sombra, el sistema CREMA, el sistema COT, elijamos el método adecuado para financiar los caminos.
- 6.11 Opinó que el OCCOVI, Organismo de Control de Concesiones Viales, es un organismo totalmente insuficiente que sólo está para defender el interés de los concesionarios: antes era OCRABA, ahora es OCCOVI.

- 6.12 Pidió que se cree un verdadero ente, con las tres patas de la mesa: el Estado -el poder concedente, los concesionarios, y los usuarios, que somos los que pagamos.
- 6.13 Un estudio que hizo el Centro de Ingenieros afirma todo lo contrario a lo que se dice en esta Audiencia. En el año 1994, año del estudio, las tarifas en promedio deberían haber bajado el 80 por ciento, y en el caso de Piedritas debería haber sido el 100 por ciento.
- 6.14 “Nos dicen que las tarifas se actualizaron en dólares el 80 por ciento, violando el plan de convertibilidad y encima quieren aumento.”
- 6.15 “La Asociación que represento, pide y exige la nulidad de este contrato, que es un verdadero disparate. Proponen llevar adelante la concesión bajo otro método de financiamiento vial, aplicando los fondos que uno está pagando permanentemente cada vez que carga combustible.”
- 6.16 Expresó que el Estado se debe comprometer como corresponde, a destinar esos dineros a donde tienen que ir si no, que bajen el IVA de la tarifa, que bajen el precio del combustible, pero compensemos este gasto que tienen los usuarios.
- 6.17 Pidió que se hagan los caminos que hay que hacer, las autovías, las autopistas, pero con los fondos que realmente pagan los usuarios y que son lamentablemente despilfarrados.

Continuando en el uso de la palabra participa **el señor Ramón Tófalo** en representación del **Centro Comercial, Industrial y de la Producción de Concepción del Uruguay**, quien dijo:

- 7.1 Detectamos una necesidad creciente de contar con una vía de comunicación que sea segura y eficiente. Disfrutamos de los beneficios de las vías de comunicación y muchas veces padecemos de la falta de las mismos por los costos y a veces de la falta de seguridad que implica no tener vías adecuadas.
- 7.2 El sector que represento requiere un concepto integral de autovía desde el inicio de la concesión y hasta el final. Debe ser solucionada esta traza que va desde Ceibas hasta Gualeguaychú,
- 7.3 Esta Audiencia pública es de gran conveniencia, porque muchas veces los sectores del trabajo y de la producción no pudieron participar de la discusión previa en temas que los afecta.
- 7.4 Entre Ríos es una provincia netamente turística que ha desarrollado sus playas, su termalismo, y cuenta con recursos históricos. Muchas de estas actividades se concentran a la vera del corredor de la ruta nacional 14.
- 7.5 Teniendo este mecanismo de Audiencias Públicas, nuestra ferviente creencia es que las partes intervinientes deben aunar sus objetivos y se debe garantizar la inmediata continuidad de la autovía del MERCOSUR.

A continuación expuso el **señor Julio Ramón Rodríguez** en representación del **Círculo Farmacéutico Gualeguaychú**, quien :

- 8.1 Agradeció a todas las autoridades que han hecho posible que la autovía se haya efectuado en el tramo Zárate Brazo Largo–Ceibas, lo que ha sido un adelanto para todas las ciudades del corredor, en lo que tiene que ver con la faz económica, social, productiva, la industria, el agro.

- 8.2 Pidió que el gobierno como la empresa hagan todo lo posible para que este tramo Ceibas–Guauguaychú se haga de la mejor manera y en el menor plazo posible. “No quiero que se siga diciendo que es una de las rutas que más accidentología ha causado.”

Intervino el **Sr. Presidente** manifestando que El gobernador de Entre Ríos pidió hacer una aclaración. Dado su in vestimenta, le fue concedida.

Se le dió la palabra al **Señor Gobernador Dr. Jorge Pedro Busti** que se había reintegrado a la Audiencia, y dijo:

- 9.1 “En Entre Ríos no existe peaje interno, ni peaje municipal ni peaje provincial, ni hay ningún proyecto de ley en tratamiento referente a peajes.”
- 9.2 “La provincia tiene equilibrio fiscal; está adherida a la ley de responsabilidad fiscal, ha presentado en tiempo y forma la cuenta general del ejercicio. No existe despilfarro de recursos públicos.”

Continuando las exposiciones habló el señor **Jorge Hugo Cergneux** en representación de la **Cooperativa de Consumo de Electricidad y Afines de Guauguaychú Ltda.**, dijo que:

- 10.1 “La Cooperativa de Guauguaychú viene a sumarse a este pedido de la comunidad de Guauguaychú por la necesidad de la continuación de esta autovía. Quieren sumarse a este anhelo de continuidad de la obra. Por eso es que apoyamos con toda energía este emprendimiento.”

Tomó la palabra, a continuación, por la **Cámara de Comercio Exterior de Guauguaychú**, el señor **Jorge Alberto Fontán**, quién expresó que:

- 11.1 La exportación tiene gran importancia para nuestro país, tenemos productos, tenemos mano de obra calificada, a veces no tenemos medios para poder sacar la mercadería. Y cuando los tenemos son costosos, con trabas burocráticas, y no tenemos caminos, aunque esta obra ha beneficiado en gran parte a Entre Ríos.
- 11.2 No existe justificativo para que esta obra se siga demorando. Es hasta inmoral seguir poniendo trabas burocráticas, hacer coeficientes económicos, discutir si corresponde o no una tasa de retorno.
- 11.3 Esta ruta tiene el 95 por ciento hecho de Brazo Largo para arriba. El corredor sólo tiene 30 kilómetros en la provincia de Buenos Aires y hoy estamos en Campana cuando tendríamos que estar realizando esta Audiencia en la Mesopotamia
- 11.4 La Cámara da su conformidad al acuerdo preliminar. Deja en claro que no están totalmente convencidos de que esto sea lo mejor, pero pensamos que es la única manera de evitar más trabas y que podamos poner de una vez por todas manos a la obra.
- 11.5 Toda la Mesopotamia ha pedido, ha solicitado y ha rogado por esta autopista. Yo creo que los tiempos se acabaron. Ya ahora necesitamos la autopista y la necesitamos ya.

Continuó con las exposiciones el señor **Jaime Pedro Bendetti** en representación de la **Corporación del Desarrollo de Guauguaychú**, expresando que:

- 12.1 Solicitaba una pronta concreción de este segundo tramo de la autopista mesopotámica entre Ceibas y Guauguaychú.

- 12.2 “En el Acta Acuerdo se sostiene que la paralización de las obras tuvo su origen precisamente en esta crisis y hoy entendemos que ya se ha superado largamente esta situación.”
- 12.3 Se deben evitar los innumerables daños que provocan los múltiples accidentes por lo se ha denominado a esta vía la “ruta de la muerte”.
- 12.4 La situación de crisis del año 2002 ha sido largamente superada y el tramo de la Ruta 14 que va desde la Ruta N°16 a la Ruta N°20 ya cuenta con financiamiento y con posibilidades concretas de realización.
- 12.5 No vienen a evaluar las condiciones económicas de este acuerdo, ya que entiende y confía en que han sido y serán verdaderamente controladas y evaluadas por los organismos y por las instituciones competentes de nuestro país. Creemos entonces que será ventajoso tanto para la Nación como para la empresa que aquí es concesionaria.
- 12.6 La Corporación del Desarrollo de Gualguaychú y en representación de todas las entidades que agrupa, solicitamos la más pronta concreción del tramo.

Expuso a continuación de la **Asociación Argentina de Carreteras** representada por el señor **Miguel Angel Salvia**, quién sostuvo que:

- 13.1 En los '80 existían recursos específicos, la Isla Talavera estaba destruida, y aquel tramo de la Ruta N12 estaba en muy mal estado. El arreglo de la Isla Talavera estuvo en los presupuestos desde el 85 hasta el 89 y nunca se pudo realizar por diferentes razones.
- 13.2 La decisión en su momento de generar un sistema de mantenimiento y rehabilitación de corredores por parte del Estado mediante el uso del sistema de peaje, permitió hacer transitable el corredor.
- 13.3 La Nación en un acuerdo con las empresas, lo que implicaba la realización por parte de la Concesionaria de las obras y después un pago a lo largo de los años mediante la tarifas de peaje.
- 13.4 Una vez concluida la obra hubo una gran demora en la puesta en marcha de las nuevas tarifas, y el Estado por Decreto 802, redujo sustancialmente las tarifas.
- 13.5 El objeto de esta convocatoria es emitir opinión sobre la posibilidad de dos decisiones a tomar por la UNIREN: a) si se aumenta la tarifa por peaje actualmente cobrada a los usuarios y b) si por el contrario se la mantiene sin variación alguna.
- 13.6 En cada una de estas opciones hay diferentes obligaciones por parte del Estado, y también por parte de la empresa. Ambos criterios están en la Carta de Entendimiento y en la Addenda Aclaratoria.
- 13.7 El incremento de costos producido después de la crisis 2001-2002, fue muy sustancial lo que implica problemas concretos para poder ejecutar la obra.
- 13.8 La concesión de cualquier ruta implica resultados que tienen que ver con los ingresos y con los egresos. Para calcular la tasa de rentabilidad debe tomarse toda la extensión del contrato, teniendo presente que los incrementos de precios redundan en una baja de la rentabilidad o en la baja de la calidad del servicio. Como existe un Estado que está

controlando, claramente va a redundar en la baja de rentabilidad, hasta los niveles que se pueda.

- 13.9 La empresa ejecutó, en función del acuerdo del año 96, la autopista hasta Ceibas y la pavimentación de las banquetas de 240 kilómetros, que aún están pagándose. Después, la obra fue paralizada o hecha a un ritmo bajo, y hoy tenemos que resolver su continuidad.
- 13.10 La alternativa que nos plantea UNIREN ha sido la de no realizar aumentos de tarifas, o que tales aumentos sean muy reducidos, argumentando razones sociales y macroeconómicas, por lo que evidentemente adecua las obligaciones del concesionario a estos ingresos.
- 13.11 En definitiva la disyuntiva es opinar si el usuario está dispuesto a afrontar un incremento del 15 por ciento, o si se prefiere mantener la tarifa vigente, con las obligaciones que el Estado va a asumir.
- 13.12 Con el aumento de tarifa, se mantiene la obligación de las tres repavimentaciones generales y la pintura de los grandes puentes, así como el ciento por ciento de las obras de conservación de rutina y servicios al usuario. El concesionario ha aceptado reducir su rentabilidad durante los próximos tres años,.
- 13.13 Lamentablemente, se elimina la obligación de CAMINOS DEL RÍO URUGUAY de finalizar la autopista Ceibas-Gualeguaychú, que quedará a cargo de una licitación que eventualmente organizará CAMINOS DEL RÍO URUGUAY o el Estado.
- 13.14 Los importantes beneficios que trae la óptima conservación de las rutas que caracterizan a este corredor, que todos conocemos que tiene un alto tránsito de automóviles, y una porción muy alta también de camiones.
- 13.15 Respecto de los diferimientos y repavimentaciones, se debe tomar en cuenta que el lamentable estado en que terminaron las rutas en los ochenta fue por tomar continuamente decisiones de diferimiento de obras.
- 13.16 Crean que hay que apoyar lo acordado en la Carta de Entendimiento con el incremento de la tarifa, porque con la experiencia que tenemos de los aportes del Estado, sabemos que los costos del atraso van a ser mucho mayores para los usuarios, que pagar el incremento de la tarifa.
- 13.17 Tenemos hoy el fondo del gasoil, y aunque se están haciendo muchas obras y estos fondos fueron derivados para otros fines.
- 13.18 El tramo entre Brazo Largo y Ceibas y toda la vía, tuvo una importante mejora en cuanto a la accidentología.
- 13.19 Cree que la posibilidad de que el Estado participe es importante, pero de alguna manera, el sistema de gerenciamiento privado permite, justamente, que los fondos de los usuarios sean ubicados en el momento oportuno en obras concretas.
- 13.20 El aporte directo de los usuarios a través del peaje, el aporte de los consumidores de combustible, a través de los fondos específicos, y el aporte de la sociedad en general, a través de los impuestos generales, debería armonizarse de forma tal de permitir su uso de acuerdo a las posibilidades de cada región y a los tránsitos en cada uno de los corredores.

Expuso a continuación **PROCONSUMER**, representada por el señor **Ricardo Nasio**, quién dijo que:

- 14.1 PROCONSUMER es la Asociación de Protección de los Consumidores del Mercado Común del Sur, y va a representar los derechos de los usuarios viales, en especial, sus derechos a la protección de los intereses económicos y a la salud.
- 14.2 Pensaba que íbamos a tener una buena Carta de Entendimiento, una Carta de Entendimiento que concretara la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú, por la cual se le prorrogó el contrato a esta empresa, y que todavía no fue concluida.
- 14.3 Nos encontramos con una empresa incumplidora, y si una empresa es incumplidora, no debe haber renegociación. Consideró que esta Carta de Entendimiento, con los conceptos y el contenido que tiene, no puede tener lugar de ninguna manera, y por ello se la consideró ilegítima.
- 14.4 Hay un cúmulo de incumplimientos por parte de la concesionaria. Los representantes de la UNIREN han manifestado que son observaciones de la Auditoría General de la Nación.
- 14.5 Lee una síntesis de las observaciones. "...la concesionaria ha incurrido en numerosos incumplimientos de sus obligaciones contractuales, varios de ellos de especial gravedad por el riesgo en la seguridad misma de la prestación que significan para los usuarios viales del servicio."
- 14.6 "...el órgano de control ha tenido una actitud permisiva o pasiva frente a esa situación, procurando minimizar en algunos casos frente a la requisitoria de la Auditoría General de la Nación la importancia o gravedad de los incumplimientos comprobados" "... en la mayoría de los incumplimientos comprobados, el OCCOVI como organismo de regulación y control no ha ejercido sus obligaciones de control y menos aún sus facultades de sanción.
- 14.7 "Nos encontramos en una Carta de Entendimiento donde le regalan todas las penalidades a partir de la ley de emergencia. No solamente le regalan, sino que le hacen una cosa que se llama esfuerzo compartido donde pesifican uno a uno el dólar con el peso."
- 14.8 No hay ninguna resolución judicial en nuestro sistema jurídico donde el hoy el dólar es uno a uno; en todo caso, puede ser uno más el CER. Quieren aumentar un 15 por ciento nuevamente los peajes, donde el usuario en este momento está sufriendo un 6 por ciento de inflación, donde cada punto son 200 mil personas indigentes más en nuestro país.
- 14.9 Para venir acá, recorriendo de Buenos Aires-Ceibas tiene que pagar 1,90...mas el incremento y más 4,80 más la Autopista Illia, son como 7,20 pesos por 150 kilómetros.
- 14.10 Falta de claridad en el capítulo referido Ceibas-Gualeguaychú de la CARTA DE ENTENDIMIENTO; donde se tiene que determinar que este concesionario termine la obra o quien la termine, no se ha definido esta situación.
- 14.11 No solamente bajaron el costo de mantenimiento de servicios en los caminos esta empresa, si no que no ha hecho las señalizaciones pertinentes.
- 14.12 Hay una responsabilidad con los accidentes que están ocurriendo por esa falta de autopista que ya se tendría que haber terminado. Es una responsabilidad por omisión previsto en el artículo, el 112 del Código Civil.
- 14.13 Pido que se determine cuándo se termina la obra, ya sea esta empresa, la otra, pero necesitamos la autopista. Nada más, señor Presidente.

Tomó luego la palabra la señora **Adriana del Carmen Garay**, como particular interesado, y dijo:

**15.1** “Como representante, como ciudadana de Gualeguaychú y como integrante del Centro de Almaceneros de la ciudad de Gualeguaychú solicito concretamente y brevemente que la obra de la autopista Ceibas-Gualeguaychú se realice.”

Posteriormente tomó la palabra el señor **Emilio Raúl Martínez**, particular interesado, y expresó que:

**16.1** Exponía el mandato que se aprobó en las dos reuniones asamblea que se hicieron en Gualeguaychú, que luego de largas horas de intercambio de opiniones acordaron ceñirse a lo que es el reclamo de la región.

**16.2** En los años '82, '83, después de las inundaciones, se presentó la denuncia ante la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas vinculado a los defectos constructivos de la obra que después llevaron a su reacondicionamiento.

**16.3** Vialidad Provincial hizo un proyecto, donde se plasmaba la realización total de la obra de la autovía mesopotámica en diez años.

**16.4** El primer tramo Brazo Largo-Ceibas determinó que la autovía se iniciara así. Fue porque el 67 por ciento de los accidentes que ocurrían en todo el corredor de más de 600 kilómetros se producían en esa zona, y el 80 por ciento de esos accidentes eran frontales.

**16.5** Por eso, efectúa el reclamo, y ratifica la voluntad de esta región de que se pueda concretar esta obra.

**16.6** Lamentó que estas audiencias públicas no tengan efecto vinculante, con lo cual, la participación masiva de la gente no se da porque meramente quedan después como algo anecdótico.

**16.7** “Nos pasó cuando se discutía el cuadro tarifario telefónico; nos pasó con el gas, y seguramente esto va a seguir pasando en la medida en que a estas audiencias públicas no se les adose ese efecto vinculante.”

**16.8** Más allá de los distintos colores políticos la provincia de Entre Ríos siempre ha peleado por la necesidad de que se vuelva a definir lo que es el peaje, y que realmente ese peaje signifique un ahorro y un beneficio para el usuario.

**16.9** “Es voluntad de nuestra provincia que las obras se realicen con urgencia, pero que esto no signifique un peso más para los usuarios.”

Habiendo terminado con la lista de oradores inscriptos, se verificó que en el registro especial habilitado hasta las 11 horas se habían anotado la **Municipalidad de Campana** y el **Ente Regulador Provincial de la Energía**.

Hizo uso de la palabra la **Municipalidad de Campana**, representada por el **Secretario de Obras Públicas**, don **Fernando Mariano López Palmero**, quien expuso muy sintéticamente los planteos del Municipio de Campana, que ya se habían hecho llegar por escrito durante muchos años a los organismos como el OCCOVI o el OCRABA en su momento, y también al concesionario, y que tienen que ver específicamente con una visión distinta de esta concesión:

**17.1** “La concesión de la ruta 12 nace o muere en Campana, exactamente en el distribuidor de San Felipe, que es la intersección de la ruta nacional con la ruta nacional N° 9, y que ya desde el inicio de su concesión había quedado afuera de la privatización.”

- 17.2 “Hubieron durante mucho tiempo nueve kilómetros muy utilizados y muy relacionados, que habían quedado fuera de esto, o sea que no eran atendidos ni por Vialidad Nacional ni por el concesionario, que se han incorporado ahora a la ruta 6, que nace en la zona franca de La Plata y culmina en la rotonda de acceso del puente.”
- 17.3 “Hay un tema pendiente es la incorporación en la concesión de lo que era la vieja ruta 12, o sea un tramo de aproximadamente siete kilómetros, que está entre los dos puentes, y que por un problema funcional y de diseño hace que sea imposible la comunicación y el acceso a algunos establecimientos que dependen del partido de Campana y son de suma importancia, tales como un centro de atención de salud, una escuela, una delegación de policía de Islas, y una serie de campings y recreos.”
- 17.4 “Comparten la idea de la necesidad de la concreción rápida del tramo de autovía faltante, pero quisiéramos que se agregara como tema de la renegociación y en el planteo general de esta reunión la incorporación de este tramo residual de la ruta 12 para su mantenimiento, su conservación y mejora por parte del concesionario.”
- 17.5 “Todo lo que ha ocurrido en estos años con respecto a las reparaciones de este sector lo ha hecho la Municipalidad de Campana.”

Habló a continuación el señor **Francisco Taibi**, en su calidad de **Presidente del Ente Regulador Provincial de la Energía**, quien expuso que:

- 18.1 Hablaba en su carácter de haber sido presidente de las cinco audiencias públicas que se hicieron en la provincia de Entre Ríos con motivo de la presentación de los proyectos de la futura autovía de la ruta 14.
- 18.2 Conociendo lo que significa llevar adelante una Audiencia Pública, felicito a las autoridades de esta Audiencia. Creo que es un instrumento adecuado.
- 18.3 En el caso de las Audiencias que se hicieron en la provincia de Entre Ríos, aunque no son vinculantes, han permitido esa mayor comunicación con Vialidad Nacional y se están haciendo correcciones muy importantes y muy buenas a los proyectos.
- 18.4 Teniendo en cuenta que por Entre Ríos se desarrolla el 70 por ciento de este corredor, hubiese sido muy bueno haber hecho la Audiencia en Entre Ríos.
- 18.5 Salvo por esa breve intervención desafortunada, creo que por el resto vuelvo a felicitar a los participantes y a las autoridades de la Audiencia.
- 18.6 Sería valioso contestarle a los entrerrianos que en todas esas audiencias públicas preguntaban: ¿y esta renegociación del contrato será compatible con la realización, la obtención del crédito del BID?
- 18.7 Puede ser ahora o luego, en los términos que establece el reglamento de la Audiencia, sea contestada con una claridad meridiana si este proceso de renegociación no dificulta, o no puede llegar a complicar el éxito de las gestiones ante el Banco Interamericano de Desarrollo para la obtención de financiación del proyecto
- 18.8 Se necesitaría una precisión clara, lo más rápida posible de parte de Vialidad Nacional si este crédito va a seguir, no va a encontrar objeciones en el Banco Interamericano de Desarrollo, como lo viene realizando muy bien la Dirección Nacional de Vialidad.

- 18.9** Insistió en las prioridades de la obra Ceibas a Gualedguaychú, que toda la autopista está necesitando, todo el tramo del corredor 18, la ruta 14, está necesitando la continuación de la obra y por eso esta primera gran precisión.
- 18.10** Hay un problema que es una injusticia flagrante: la existencia, la permanencia de la cabina de Yeruá en esa ubicación por que el usuario que marchando de norte a sur, hace diez kilómetros desde ciudades como Concordia y desvía hacia la ruta nacional 18 y por esos diez kilómetros tiene que abonar el peaje como que hubiera transitado hasta Colonia Elía.
- 18.11** Es decir, yo creo que si hay una dificultad para corregir el problema de la cabina en Yeruá, si esta decisión está tomada pero está trabada en la Justicia, creo que hay que incluir en esta renegociación algo que supere esta cuestión, porque el tiempo transcurre y sigue existiendo esta inequidad.

Habiendo terminado con la lista de participantes inscriptos tanto en el registro original como en el registro complementario. Se efectuó el segundo llamado a los participantes ausentes.

**Consultores Argentinos Asociados S.A., señor Víctor Testoni.** No se encontraba presente.

**Sr. PRESIDENTE** (Simeonoff).- “No habiendo más oradores ni preguntas que deban ser respondidas, siendo las **11 y 16 horas** damos por terminada esta Audiencia Pública.”

Se completa este INFORME FINAL con el resumen de las presentaciones escritas recepcionadas en la UNIREN:

**19.- Defensor del Pueblo de la Nación, Sr. Eduardo MONDINO.**(Expediente CUDAP: EXP-S01:0229281/2005 ).

- 19.1.-** Realizado un análisis sobre el grado de cumplimiento de las obras comprometidas de la concesión, “se encuentran pendientes de ejecución las obras: N-1-2, N-1-5, N 2 y N 5, adeudando a precios del 2001 y sin IVA \$22.245.909”. “En cuanto a la pintura de los Puentes Zárate Brazo Largo, obra prioritaria, sólo se invirtió el 23,3% de lo contractualmente previsto”. Esto fue reflejado en la Resolución D.P.N°61/03 del 18 de junio de 2003, donde además se criticó lo “irrazonable” del exiguo monto de la multa aplicada por el órgano de control.
- 19.2.-** En lo que se refiere a las obras complementarias y de repavimentación parcial, al mes de septiembre de 2004, la deuda total para el conjunto de obras comprometidas por le empresa asciende a \$ 26.328.430.-, a precios de 2001 sin IVA.
- 19.3.-** En la Carta de Entendimiento se establece que para las obras de la “AUTOVIA CEIBAS-GUALEGUAYCHU”, el concedente evaluará la reincorporación al Plan de Inversiones de la Concesión de las obras correspondientes a la finalización de la citada autopista, definiendo su forma de financiamiento (aumento de tarifa o mediante recursos provenientes del Fondo Fiduciario del Gas Oil), incluyendo la posibilidad de tercerización de la obra. Dada la demora ocurrida en la finalización de las obras, el OCCOVI deberá calcular el ahorro de los gastos de mantenimiento experimentado por el concesionario.
- 19.4.-** “Según información del OCCOVI al 30 de mayo de 2005, el saldo faltante a ejecutar por el conjunto de obras “AUTOVIA CEIBAS-GUALEGUAYCHU” asciende a un valor de \$31.169.536,30 sin IVA calculado hasta octubre de 2004.”

- 19.5.-** Debería haberse plasmado en la CARTA DE ENTENDIMIENTO el efectivo ahorro de la concesionaria en los gastos de mantenimiento por la falta de la realización de las obras de la autovía, y cabría preguntarse si la tarifa exigida a los usuarios, resultó acorde con las obras realizadas.
- 19.6.-** Los retrasos en las obras constituirían un beneficio indebido del concesionario, por lo expuesto, el Defensor se opone al incremento tarifario previsto, en el punto quinto de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, teniendo en cuenta: a) los ingresos recibidos en más por el concesionario, dados los incumplimientos en las inversiones; b) que los ingresos provenientes de la compensación tarifaria, no fueron traducidos en ejecución de obras; c) el usuario no recibió el servicio por el cual pagó a través del peaje.
- 19.7.-** “Con relación a las multas, en concordancia con lo sostenido en otras Audiencias Públicas, considero que las multas por falta de inversiones o deficiencias en la calidad del servicio deben ser abonadas con anterioridad a la vigencia de cualquier renegociación contractual o incremento tarifario, toda vez que de lo contrario las sanciones serían abonadas por los usuarios en lugar de la empresa que cometió la irregularidad. Resulta inaceptable, en el marco de un acuerdo, que el Estado permita el incumplimiento de los preceptos del artículo 9 de la Ley N° 25.561”.
- 19.8.-** Se objeta la re-expresión de las inversiones realizada por la UNIREN, toda vez que constituye una indexación enmascarada, lo cual está expresamente prohibido por la Ley N° 25.561. Así mismo se remarca que el Decreto N° 1295/02, utilizado como base del procedimiento empleado por la UNIREN para la redeterminación de precios expresamente excluye su aplicación a los contratos de concesión de obras y servicios.
- 19.9.-** “Por último, del análisis efectuado a los estados contables de la empresa y sus correspondientes anexos, surge claramente que el Estado Nacional debe exigir a la empresa que lleve contabilidad de costos de la actividad concesionada, como única posibilidad para poder analizar y determinar en forma sostenida los futuros valores de la tarifa de peaje.”

**20.- Diputado de la Nación, Dr. Hector T. POLINO (Nota EUR N° 473/05).**

- 20.1.-** En su carácter de Diputado de la Nación y miembro de la Entidad de Defensa de los Derechos del Consumidor y del Usuario “Consumidores Libres” Cooperativa Limitada de Provisión de Servicios de Acción Comunitaria, considera que el único objetivo de la renegociación parece ser el de otorgar “ventajas superlativas a la empresa concesionaria”, por lo que en primer lugar rechaza el aumento de tarifas y el mecanismo “disparador” para la revisión de costos y de ingresos que el concesionario podrá solicitar al OCCOVI.
- 20.2.-** Lo expuesto lo lleva a hacer dos consideraciones: a) “La metodología aplicada permite encubrir un infundado aumento “escalonado” de las tarifas, para graduar el impacto en la opinión pública” ; b) “Toda la propuesta de redefinición del cuadro tarifario tiene en cuenta mantener los beneficios de la licenciataria, ya que además de los aumentos porcentuales, se implementa un variado menú de alternativas para aumentar las tarifas por diversas vías y en base a distintas causales”.

- 20.3.-** Criticó la utilización de la figura del fondo fiduciario como fuente de financiamiento, toda vez que consagra “la discrecionalidad en el manejo de fondos públicos por parte del Poder Ejecutivo”.
- 20.4.-** “Todo este dispendio jurisdiccional tiene, como fin último, garantizar al concesionario una Tasa Interna de Retorno (TIR) del 15,92%. Si tenemos en cuenta que la TIR actual es de 9.19% en pesos corrientes y de 5,84% en moneda constante del 2001, podemos darnos una idea del proceso disparador de precios que se está tratando de aprobar en esta instancia.”
- 20.5.-** “Con respecto al Plan de Inversiones, la actual renegociación (recordemos que en septiembre de 2001 se suscribió la primer adecuación del contrato aprobada por Resolución n° 342 del 20 de septiembre de 2001), fija un monto total para el período 1991/2018 de \$ 809.957.804.- según consta en el ANEXO I de la CARTA DE ENTENDIMIENTO. Sin embargo, el Plan Económico Financiero (PEF) de la empresa que obra en el ANEXO II, prevee una inversión de \$ 1.496.958.099.- . Cabe preguntarse por qué se aprueba, entonces, una inversión por debajo de la inicialmente prevista por la Concesionaria.”
- 20.6.-** Criticó el tratamiento dado a la obra para la finalización de la autopista CEIBAS-GUALEGUAYCHÚ, descrito en el Punto Décimo Tercero: “Entonces, de qué inversión empresaria estamos hablando, si en definitiva, serán los usuarios quienes solventarán las obras de infraestructura que la empresa decida llevar adelante?”.
- 20.7.-** Objetó que: “Para aquellos incumplimientos no fundados en la emergencia, se prevé que las multas que correspondiere aplicar, se incorporen al Plan Económico Financiero (PEF) y se les dé el tratamiento de “*economías del valor de los compromisos de obra asumidos por el concesionario*.” De esta manera “algunas penalidades se condonan, y otras, en lugar de percibir las el Estado y definir su destino final, será el Concesionario quien se las apropie y las destine a la realización de las obras que en su momento omitió.”
- 20.8.-** “Por último, exigimos que la respectiva acta de renegociación integral sea remitida a la Procuración del Tesoro de la Nación y a la Sigen a fin de que efectúen las observaciones que estimen pertinentes.”

**21.- Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV), representado por su Coordinador Sr. R. Cavalieri Iribarne.**

- 21.1.-** Objetan que la CARTA DE ENTENDIMIENTO no incluye en su análisis los ingresos de los usuarios, como pagantes y como sociedad. Según su punto de vista, y en base a la Ley N° 17.520, el valor económico del servicio ofrecido debe ser mayor que el de la tarifa cobrada, o a cobrar con aumento. “Por lo tanto el valor económico es una característica de la demanda del servicio, no de la oferta.”
- 21.2.-** Reiteran el pedido de conocer los ahorros en costos de transporte debidos al programa de obras del Concesionario, en cada estación de peaje, por tipo de vehículo pagante, y año por año del Período de la Concesión, mediante un modelo HDM o similar.
- 21.3.-** Consecuentemente, rechazan la CARTA DE ENTENDIMIENTO presentada.

**22.- Arq. Fernando Mariano Lopez Palmero, Secretario de Planeamiento y Desarrollo Estratégico de la Municipalidad de Campana.**

**22.1.-** Presentó una nota acompañada con fotografías y otras notas referidas a la consulta sobre a que jurisdicción corresponde el Camino Lateral a la traza de la Ruta Nac. N°12, en el Sector Islas del Partido de Campana entre los puentes Zárate-Brazo Largo..