



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 EL ACUERDO TRANSITORIO SUSCRITO POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, CON LA EMPRESA CONCESIONARIA PUENTES DEL LITORAL S.A.**

**VICTORIA – PROVINCIA DE ENTRE RIOS**

**17 DE JUNIO DE 2011**

Buenos Aires, 30 de junio de 2011.-

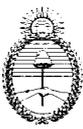
En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1.172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el **INFORME FINAL** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias ocurridas en la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 17 de junio de 2011, en la cual se sometió a consideración de la ciudadanía el ACUERDO TRANSITORIO que oportunamente suscribieran la Empresa Concesionaria PUENTES DEL LITORAL S.A. y la UNIREN, en el marco del proceso de renegociación de 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 del EX MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y el de PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a



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

cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra la Empresa Concesionaria PUENTES DEL LITORAL. S.A., conforme al Contrato de Concesión aprobado el 14 de mayo de 1998 mediante el Decreto N° 581, con un plazo de concesión de VEINTICINCO (25) años a partir de la toma de posesión la cual fue dada el 14 de septiembre de 1998.

El proceso de renegociación, hasta el presente ha contemplado: a) las disposiciones de la Ley N° 25.561, sus prórrogas y sus normas complementarias, la Ley N° 25.790; el Decreto N° 311/03, así como sus normas reglamentarias; b) las normas regulatorias del Sector; c) las estipulaciones contenidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN; d) la evolución de la concesión, su situación actual y los escenarios de proyección conforme a los informes proporcionados y análisis obrantes; e) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país; y f) el proceso concursal en trámite.

Sobre dicha base se hizo necesario y conveniente, en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y a su vez posibilitar una recomposición parcial de la ecuación económico financiera del CONTRATO DE CONCESIÓN, alcanzar un ACUERDO TRANSITORIO, el cual contempla razonablemente las actuales circunstancias, las posiciones de la Empresa Concesionaria y del Concedente en representación de los usuarios, y constituye un avance respecto a la perspectiva de alcanzar un acuerdo integral y definitivo.

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 – ACUERDO TRANSITORIO- referido al contrato de concesión de la Empresa Concesionaria PUENTES DEL LITORAL S.A., con el fin de permitir la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

De conformidad con la Disposición UNIREN N° 1 de fecha 2 de mayo de 2011, el día 17 de junio se llevó a cabo la Audiencia Pública convocada por la Resolución Conjunta N° 117 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N° 393 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 31 de marzo de 2011, para considerar el acuerdo preliminar - ACUERDO TRANSITORIO- arribado entre la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y la empresa PUENTES DEL LITORAL SOCIEDAD ANONIMA el 14 de Junio de 2010.

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

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



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

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

Fue posible tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PÚBLICA, a partir del 23 de mayo y hasta el 14 de junio, en el horario de 10:00 a 16:00 horas en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, y en la sede de la DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE SANTA FE, Delegación Rosario sito en la Ciudad de Rosario Pasaje Alvarez 1516, P.B..

Fueron cursadas las notas pertinentes comunicando la convocatoria de la Audiencia Pública, de conformidad con lo dispuesto en la resolución conjunta del N° 117 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N° 393 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 31 de marzo de 2011, y Disposición UNIREN N° 1/2011, a) a la Señora ministra de Seguridad ( Dra. NILDA CELIA GARRÉ), b) al Señor Defensor del Pueblo de la Provincia de Santa Fé, sede Rosario (Dr. EDGARDO JOSÉ BISTOLETTI); c) al Señor Gobernador de la Provincia de Santa Fé ( Dr. HERMES JUAN BINNER); d) al Señor Gobernador de la Provincia de Entre Ríos ( Sr. D. SERGIO DANIEL URRIBARRI); e) al Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad Nacional ( Ing. D. Nelson Guillermo PERIOTTI); f) al Señor Director Ejecutivo del Órgano de Control De Concesiones Viales ( Ing. GUSTAVO GENTILI); g) al Señor Subsecretario de Obras Públicas ( Ing. D. ABEL CLAUDIO FATALA); h) al Señor Defensor del Pueblo de la Nación ( Dr. D ANSELMO SELLA); i) a Puentes del Litoral S.A. ( At. Cdor. GUILLERMO DÍAZ); j) a la Señora Procuradora de la Procuración del Tesoro de la Nación ( Dra. DA ANGELINA ABONNA); k) a la Señora Subsecretaria de Defensa del Consumidor ( Lic. DA. MARÍA LUCILA COLOMBO); l) al Señor Intendente Municipal de Victoria ( Sr. CESAR NELSON GARCILAZO); m) al Señor Intendente Municipal de Rosario ( Ing. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ); n) al Señor Defensor del Pueblo de la Ciudad de Paraná ( Dr. D. LUIS GARAY) y o) las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

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

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



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

Las inscripciones que se recepcionaron de la empresa PUENTES DEL LITORAL S.A. y del Sr. Belenky fueron acompañadas por la presentación de sus respectivos power-points en papel. 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-S01:023089/2010 sobre la Audiencia Pública. La nómina de los inscriptos en esta se detalla en la TABLA de REGISTRO ORIGINAL, que se adjunta más adelante.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes a la Audiencia Pública, la nómina de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra, fueron 4 (cuatro), y es la siguiente:

**REGISTRO ORIGINAL**

Orden	Participante	Representado por	Tiempo
1	UNIREN	Roberto LAMDANY Alfredo VILLAGGI	30'
2	PUENTES DEL LITORAL S. A.	Gabriel Omar HERNÁNDEZ Guillermo Osvaldo DÍAZ	30'
3	Gustavo Rodolfo PIAZZA	Particular Interesado	10'
4	Luis Pablo BELENKY	Particular Interesado	10'

La SECRETARÍA comunicó a los asistentes de la Audiencia que se había habilitado un Registro Complementario 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.

Se inscribieron en el Registro Complementario como Participantes de la Audiencia las siguientes personas, con la aclaración de que las tres últimas no solicitaron efectuar exposiciones:

**REGISTRO COMPLEMENTARIO**

N°	Persona física o jurídica	Representación:
1	Señor Cesar Nelson GARCILAZO	Intendente de la Municipalidad de Victoria, Provincia de Entre Ríos
2	Señor Hermes Ivar LUDI	Federación Entrerriana de Transporte Automotor de Carga
3	Señor Eduardo MOZETIC	Secretaría de Transporte de Entre Ríos
4	Señor Ariel JUAREZ MONTERO	Transporte Automotor de Carga de Victoria
5	Señor Héctor LIMA	Representante del Hotel Victoria
6	Señor Héctor Rubén MANASSALDI	Particular Interesado
7	Señor Oscar LARRACOECHEA	Particular Interesado



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

8	Señor Daniel REFFATTI VILCHEZ	Particular Interesado
9	Señor Jacinto Daniel YAÑEZ.	Particular Interesado

## II. NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF;

Presidente Alterno: Ing. Hugo ROTHAMEL;

Secretarios: Dra. Agustina FALUGI y Dr. Eduardo Héctor FALCON.

## III. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA Y DISERTACIONES

El 17 de junio de 2011 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 PUENTES DEL LITORAL 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-S01:023089/2010**, 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

1.1.- Expresó la importancia de la obra de vinculación entre las ciudades de Rosario y Victoria, tanto en su influencia en lo que a comunicación territorial concierne como a la magnitud de la obra propiamente dicha. Presentó un resumen sobre las inversiones públicas y privadas que permitieron materializarla. Remarcó que la inversión privada debía ser recuperada mediante el cobro del peaje.

1.2.- Destacó que por la intervención de señores gobernadores de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos que solicitaron al Estado Nacional la ampliación de tres a cuatro carriles, el puente principal sobre el Río Paraná y sus viaductos cuentan hoy con un cuarto carril. El Estado Nacional accedió a esta solicitud y el presupuesto de la misma fue aprobado con un valor máximo de 34,5 millones de pesos. El costo de este adicional fue casi un 20 por ciento menor al presupuestado y el Estado Nacional abonó por este ensanchamiento 27,5 millones de pesos.

1.3.- A continuación el Sr. Lamdany realizó una síntesis histórica de hechos destacados en el desarrollo de este contrato:

1.3.1.-El concesionario se había comprometido a realizar un aporte de 113 millones de pesos, de los cuales poco más de 73 millones serían aportados con un préstamo bancario cuya concreción



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

era parte de las obligaciones por él asumidas en el Contrato de Concesión. La empresa no logró obtener este préstamo, por lo que en el año 2002, cuando la obra promediaba casi el 50 por ciento de ejecución pero mostraba algunas demoras en el cronograma de ejecución, el concedente evaluó la posibilidad de extinguir la concesión por culpa del concesionario.

1.3.2.-En esa instancia, el gobierno nacional prefirió extender el plazo de terminación de la obra y dar a la concesionaria más tiempo para la obtención de los recursos financieros comprometidos. Se entendía que de este modo se aseguraba la terminación de la obra y se resguardaban los dineros del subsidio que el Estado Nacional y las provincias ya habían entregado a la empresa concesionaria.

1.3.3.-Sin embargo, a inicios del año 2003 la situación se había tornado insostenible. La concesionaria se había manifestado imposibilitada de obtener el préstamo bancario como consecuencia de la crisis económica iniciada en el año 2001 y prácticamente había paralizado los trabajos ante la imposibilidad de cubrir con sus propios recursos el bache financiero que tenía. En estas circunstancias, nuevamente primó el deseo de resguardar las inversiones ya efectuadas, ya que la obra, a esta altura de los acontecimientos, tenía un grado de avance cercano al 90 por ciento.

1.3.4.-El Estado Nacional, para proteger los derechos de los usuarios, decide entonces otorgar a PUENTES DEL LITORAL la asistencia financiera necesaria para la culminación de los trabajos por un monto estimado en casi 52 millones de pesos. Las obras fueron reiniciadas y se pagaron certificados de obra por casi 40 millones de pesos. Finalmente, la inauguración del puente tuvo lugar el 23 mayo del año 2003, con la presencia de las máximas autoridades nacionales y provinciales. Con posterioridad a esta inauguración, la empresa concesionaria completó obras de rehabilitación y refuerzo de la calzada de rodamiento.

1.4.- A continuación expresó que para enfrentar la crisis económica desatada en el año 2001 el gobierno dictó la ley 25.561, por lo que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria. El artículo 8° de la ley dejaba sin efecto las cláusulas de ajuste de los contratos de servicios públicos y, como consecuencia, quedó derogada la actualización de la tarifa de peaje, cuyo ajuste estaba previsto contractualmente, en función de la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos y de la cotización del dólar estadounidense en la plaza local.

1.5.- Citó que tal como sucediera con un buen número de contratos con cláusulas de ajuste similares a las de este Contrato de Concesión, el Poder Ejecutivo Nacional, a partir de la crisis, comenzó a renegociar con las empresas titulares de estos contratos las condiciones económicas y técnicas en las que se desenvolverían en el futuro. La ley fijaba en su artículo 9° las condiciones a las que debía sujetarse esta renegociación. Destacó como punto particularmente importante tener en cuenta los efectos que el incremento de tarifas tiene sobre la competitividad de la economía y sobre la distribución del ingreso. Y citó como ejemplo que la aplicación del procedimiento de ajuste contractualmente establecido significaría hoy una tarifa cinco veces superior a la vigente en la actualidad.

1.6.- La Comisión de Renegociación y posteriormente la UNIREN fueron los organismos creados por el Estado Nacional para llevar adelante este proceso de renegociación. A estos efectos ideó un marco conceptual general para la resolución del problema, y dentro de cada caso particular, el convencimiento



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

de que la mejor solución para las partes se alcanzaría realizando ajustes por etapas en la economía contractual. Conforme a la ley 26.563, este procedimiento deberá concluir el 31 diciembre del corriente año.

1.7.- Bajo este marco legal, la UNIREN firmó con la concesionaria PUENTES DEL LITORAL una primera Carta de Entendimiento el 16 mayo del año 2006 para ser puesta a consideración en una Audiencia Pública, tal como lo prevé la ley 25.561 y sus normas reglamentarias. Esta Carta de Entendimiento preveía una recomposición de la ecuación económico-financiera del concesionario por medio de dos mecanismos, a saber: una modificación de las condiciones financieras para la devolución de la asistencia financiera oportunamente otorgada por el Estado y un incremento importante en la tarifa del peaje que sería solventado por el llamado Fondo del Gasoil.

1.8.- Como condición previa al llamado a Audiencia Pública para el tratamiento de esta Carta de Entendimiento, con el objeto de asegurar que el esfuerzo que el concedente realizaba no fuera obstaculizado por las dificultades financieras que enfrentaba la empresa, ésta debía regularizar la situación de pagos con los subcontratistas que habían realizado la obra. Como tal circunstancia no se produjo, el mencionado proyecto de Carta de Entendimiento no completó el trámite administrativo.

1.9.- El alto nivel de endeudamiento que los balances contables de la empresa concesionaria mostraban impedía a ésta la obtención de créditos que le posibilitasen normalizar su situación financiera. Asimismo, la empresa aducía que con el nivel de ingresos que la Carta de Entendimiento firmada le otorgaba, no podía hacer frente a los compromisos financieros pendientes con sus subcontratistas, a la devolución de la asistencia financiera al concedente y finalmente, cumplir con las restantes obligaciones contractuales de inversión.

1.10.- Bajo esas circunstancias, la UNIREN debió buscar con el concesionario nuevos caminos que permitiesen un desenvolvimiento armónico de la concesión. Desde el lado del concedente nuevamente volvieron a primar las consideraciones que en el año 2003 llevaron a brindar a la empresa concesionaria la asistencia financiera para la culminación de la obra, esto es, asegurar la materialización y conservación de esta obra largamente anhelada por la población.

1.11.- El Estado tomó entonces la determinación de ingresar como accionista en la empresa concesionaria, aportando para ello el remanente de la asistencia financiera que a la fecha del acuerdo de renegociación contractual mantuviese con el Fondo del Gasoil la concesionaria. Asimismo, y para liberar a la empresa de los compromisos de inversión, las futuras obras mayores estarían a cargo del concedente. La empresa, por su parte, y como condición previa al tratamiento de esta nueva Carta de Entendimiento en Audiencia Pública, debería sanear totalmente sus obligaciones pendientes, tanto con terceros como con las empresas relacionadas. Así se firmó, el 27 febrero de 2007, esta segunda Carta de Entendimiento.

1.12.- Posteriormente a esta firma y con motivo de la notificación del pedido de quiebra formulado ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial de la Ciudad de Buenos Aires, por las empresas Boskalis y Ballast, con fecha 2 de mayo de 2007 la empresa concesionaria solicitó ante dicho Juzgado la apertura de su concurso preventivo de acreedores, el que fue declarado abierto con fecha 22 de mayo de 2007. Bajo esas circunstancias, nuevamente se postergó el tratamiento de la Carta de



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

Entendimiento en Audiencia Pública, a la espera de la definición de la situación patrimonial de la empresa concesionaria.

1.13.- En el marco del concurso preventivo fue admitido como crédito quirografario del Estado Nacional la suma de 38.915.000 pesos, correspondiente a la devolución del saldo de la asistencia financiera otorgada a PUENTES DEL LITORAL mediante el acuerdo de asistencia financiera antes mencionado.

1.14.-En este impasse, la situación económico-financiera de la empresa continuó deteriorándose, y es entonces necesario buscar alternativas que permitan preservar la continuidad del servicio, al tiempo que se asegure que los derechos del Estado Nacional permanezcan indemnes.

1.15.- El presente Acuerdo Transitorio enfrenta esta situación, que concluirá con posterioridad en el Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato de Concesión, generando líneas conceptuales para alcanzar ese objetivo. No debe evaluarse como un mero aumento tarifario sino que fija las pautas para la pesificación de todo el Contrato de Concesión.

1.16.-Recordó el Sr. Lamdany, que la tarifa de peaje que en el contrato original estaba expresada en pesos o dólares de convertibilidad, por este Acuerdo Transitorio es pesificada. Luego y a fin de mantener la coherencia entre derechos y obligaciones, los montos establecidos para seguros, garantías y penalizaciones, que originariamente fueron fijados en dólares, son también pesificados por el presente Acuerdo Transitorio y convertidos a pesos ajustables por la tarifa de peaje. Otro aspecto importante fue fijar un mecanismo que seguramente será luego utilizado en la confección del Acuerdo de Renegociación Integral para que el concesionario pueda solicitar incrementos tarifarios si se produjeran variaciones en sus costos de explotación.

1.17.- Aclaró que finalmente, esta alternativa cumple con los requisitos fijados por la ley 25.561 para la renegociación de estos contratos. En efecto, las exigencias legales como objetivos de la renegociación eran: mantener la calidad de los servicios y los planes de inversión, evaluar el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución del ingreso, velar por el interés de los usuarios y el acceso a los servicios, conservar la seguridad de los sistemas comprendidos y asegurar que la rentabilidad de la empresa no alcance las tasas preexistentes para asegurar de este modo el esfuerzo compartido.

1.18.-Recordó además que de acuerdo al informe elaborado por el OCCOVI, la concesionaria ha concluido a la fecha satisfactoriamente con el 98 por ciento de las inversiones que debía realizar. Consecuentemente, el contrato de obra puede darse prácticamente por cumplido y solo resta crear los medios para la buena preservación de la misma.

1.19.-Anteriormente se mencionó que si se aplicara la cláusula de ajuste prevista originariamente en el Contrato de Concesión, la tarifa de peaje hoy debía quintuplicarse. Si en lugar de ello tomamos cualquier índice de precios, mayoristas o al consumidor, o de salarios y lo comparamos con la solución aquí acordada, es claro que el incremento de tarifa aquí propuesto luce como no significativo frente a los índices antes mencionados. Consecuentemente, no afecta la distribución del ingreso.

1.20.- El Sr. Lamdany expresó que se realizaron diversos cálculos para estimar cuál sería el peso de este incremento sobre los costos de transporte. A mero título ilustrativo señalemos el caso de un camión



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

liviano cargado con arena; para él el incremento en el valor del peaje en relación a la carga transportada no supera el 1 por mil, consecuentemente no afecta la competitividad de la economía. Es más, desde su inauguración a la fecha, como consecuencia del aumento del precio de los combustibles, el beneficio del consumidor ha ido aumentando.

1.21.-Por último recordó que tal como lo manifestara el órgano de control en su informe del 15 de diciembre de 2009, los trabajos de conservación y mantenimiento -como así también la explotación del corredor - se efectúan en forma satisfactoria y sin inconvenientes relevantes, con lo cual queda satisfecho el requisito de asegurar el acceso de los usuarios y la seguridad de los sistemas comprendidos.

2.-A continuación tomó la palabra en representación de la **empresa PUENTES DEL LITORAL S.A.** el **Sr. Gabriel Omar Hernández**, Gerente General de la concesionaria.

2.1.- Comenzó su disertación con el relato de la historia del proyecto, citando al mismo como la tercer comunicación de Entre Ríos a través del Río Paraná.

2.2.- Citó que el contrato que se firmó en el año 1998 y que tenía como objeto el diseño, la construcción, la explotación y mantenimiento de la conexión vial entre las ciudades de Victoria y Rosario. Así mismo hizo una breve descripción de la obra: 59,4 kilómetros que se han construido íntegramente sobre el valle, el humeral del Río Paraná, que consta de 47,14 kilómetros de terraplén refulado y cinco accesos a islas y 12,28 kilómetros de longitud de puentes y viaductos, que está formado por el puente principal sobre el Río Paraná, doce puentes adicionales y el último en el acceso a Victoria, sobre la calle San Martín. Adicionalmente está la estación de peaje y las instalaciones complementarias.

2.3.- Recordó que la licitación fue pública nacional e internacional; que el concedente fue el Estado Nacional; el ente de fiscalización y de control es el Ministerio de Planificación y el OCCOVI, y que tiene un plazo de concesión de 25 años a partir de la firma del Contrato de Concesión y la toma de posesión para el inicio de las obras fue dada el 14 de septiembre del año 98.

2.4.- Remarcó que es importante destacar que esta es una obra pública por peaje, lo que estaría significando que el peaje es para retribuir las inversiones que los accionistas realizaron en la obra y para pagar los financiamientos y también tener el mantenimiento y la explotación de la obra.

2.5.- A continuación recordó que a partir de enero de 2002 se dictó la ley de emergencia económica, cuando la obra ya contaba con un avance del 90 por ciento, pero estaba en una situación de riesgo el puente principal, atento a que todavía no se habían cerrado los viaductos con el puente principal. En ese momento la obra remanente que quedaba era el segmento central de cierre del tablero del puente atirantado, las defensas contra impacto de embarcaciones sobre el Río Paraná, la estación de peaje, el pavimento de toda la traza, el recubrimiento de los taludes de los terraplenes de la arena con el suelo vegetal y la iluminación del puente principal y el acceso a Victoria.

2.6.- El Sr. Hernandez dijo que atento a que por el dictado de la ley de emergencia económica se cayó el préstamo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo, y que dicha imposibilidad subsistiría hasta que no se renegociara el contrato -tal cual la ley de emergencia dictaba -. Por lo tanto, la compañía se vio en la necesidad de tomar una decisión en cuanto a si dejaba la obra hasta renegociar



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

el contrato o terminaba las obras -lo que finalmente ocurrió 17 meses después, gracias no solo a la asistencia financiera que entregó el Estado Nacional sino a los aportes financieros que realizaron los accionistas, principalmente europeos –tanto la firma Hochtief, de Alemania, como Impregilo, de Italia-, a la asistencia financiera. La decisión de la empresa fue de no esperar la renegociación contractual, atento a la necesidad de terminar la obra, donde ya el avance era de un 90 por ciento.

2.7.- Citó que la obra se terminó financiando gracias a un aporte adicional de los socios de PUENTES DEL LITORAL S.A. de \$13.650.000. El aporte original fue de 30 millones de pesos-dólares. Hoy el capital de la compañía son \$43.650.000 pesos-dólares, que fue lo aportado. Los socios accionistas de la Sociedad desembolsaron préstamos financieros, que al momento de la verificación del concurso de acreedores ascendió a una suma superior a los 83 millones de dólares, y la asistencia financiera recibida de el Estado fue de 39 millones de pesos.

2.8.- Recordó que en el transcurso entre 2003 y 2007, cuando la empresa empezó la explotación, se devolvió un monto de 31 millones de pesos al Estado Nacional en concepto de intereses. La deuda verificada por el Estado casi no varió con los desembolsos que realizó la empresa desde el año 2003 en que concluye la obra.

2.9.-Planteó que respecto al dictado de la ley de emergencia económica, uno de los puntos a tener en cuenta hablaba de un sacrificio compartido entre las partes. De los acuerdos que propuso UNIREN y que oportunamente firmó PUENTES DEL LITORAL, es para tener en cuenta que la tasa interna de retorno de este proyecto en el momento de la oferta era de casi un 13 por ciento, y en los acuerdos alcanzados entre las partes se modificó esta tasa, bajándola al 8,87 por ciento, por el acuerdo de hacer un sacrificio entre las partes..

2.10.- Destacó que a medida que pasan los años, cada vez se encuentran más alejados de la tasa de referencia, y que cada vez se hace más difícil poder alcanzar la TIR acordada entre las partes de 8,87 por ciento.

2.11.-Citó que la demora en la renegociación contractual, en comparación con otras concesiones viales, la muestra realmente rezagada, teniendo en cuenta las cifras otorgadas que van de un 150 por ciento hasta un 260 por ciento.

2.12.- Recordó que la citada demora en poder poner en práctica los acuerdos alcanzados, no permitió llegar a un acuerdo con los acreedores que PUENTES DEL LITORAL tenía por la construcción de la obra, y en el año 2007 la Sociedad tuvo que pedir su concurso de acreedores para poder mejorar los plazos de pagos y poder evitar la quiebra que había solicitado una UTE de dos empresas holandesas, atento a que no aceptaba el dictado de la ley de emergencia económica la pesificación de su deuda. Por ello se presentó en concurso y el 30 diciembre del año 2009, el juez del concurso terminó homologando las presentaciones.

2.13.-Destacó que el juez homologó el concurso el 30 diciembre del año 2009, atento a que la UNIREN y PUENTES DEL LITORAL habían firmado un primer Acuerdo Transitorio en el mes de diciembre del año 2009, y aclaró que la Audiencia es por el segundo Acuerdo Transitorio de junio del año 2010.



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

2.14.- Detalló que el acuerdo concursal alcanzado previó una quita del 40 por ciento sobre las deudas verificadas sobre todos los acreedores, y que de la deuda novada que queda resultante, se hizo un pago del 9 por ciento en efectivo y el saldo restante se pagará en 20 cuotas semestrales iguales, es decir, en los próximos 10 años. Al día de la fecha la empresa ya pagó el 9 por ciento en efectivo, las primeras tres cuotas, y la cuarta cuota, que venció el 1° de junio de 2011 no se pudo pagar en su totalidad. Por lo tanto, hoy la situación de la compañía está en situación que podría estar pidiéndosele la quiebra.

2.15.-A continuación se refirió a aspectos de la explotación a través de tres indicadores que son: 1) las quejas de los usuarios que ha tenido la Sociedad, donde se ve una caída constante en estos años; 2) respecto a los incidentes viales -tomando en su conjunto todos los accidentes que pueda haber entre los vehículos y/o algún elemento suelto que haya podido chocar algún auto-, nuevamente es decreciente; y 3) el indicador de la siniestralidad que hay en la traza, éste es un indicador que se usa mundialmente que responde a las muertes que hay en las conexiones por año. "Para esto se toma en cuenta el millón de kilómetros de vehículos, sigue habiendo una caída".

2.16.- Citó a continuación los beneficios que ha tenido la región a partir de la concreción de esta gran obra: conectividad regional, educación, salud, turismo, recreación, trabajo, comercio, mercado inmobiliario.

2.17.- Finalizando su exposición hizo un resumen de los principales puntos expuestos para remarcar que todo lo mencionado en esta presentación no solo afecta el legítimo derecho de la concesionaria de obtener avances concretos en la renegociación, sino que además pone de relieve la necesidad de que se produzca en forma urgente.

2.18.- Cerró su presentación reiterando que durante el prolongado periodo en que la Sociedad se ha visto obligada a mantener congelado el valor de las tarifas, las restantes concesionarias viales del país han incrementado sus valores en un rango que va de 135 por ciento al 260 por ciento, siendo que simultáneamente los costos de operación de la concesionaria han registrado aumentos superiores al 300 por ciento, en particular la mano de obra -que constituye su principal insumo- cuyo incremento supera hoy el 400 por ciento desde que se habilitó la obra.

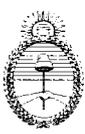
3.- En el turno del señor **Gustavo Rodolfo Piazza**, en condición de **particular interesado**. El Señor Piazza, expresó que:

3.1.- Dado que su presentación era conjunta con el **señor Belenky**, solicitó autorización para ceder sus 10 minutos al **señor Belenky**.

3.2.- El Sr. PRESIDENTE le aclaró que sólo se le otorgarían al Sr. Belenky un total de 15 minutos.

4.-A continuación tomó la palabra el Sr. **BELENKY**., como **particular interesado**.

4.1.- Comenzó su exposición definiendo el objeto de la misma: hacer un comentario sobre los alcances de la ley 25.561 con respecto al concepto de beneficio del usuario. En este marco la ley habla de analizar el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos.



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

4.2.- Relató que en la situación anterior del puente, y hasta su concreción, el servicio entre Rosario y Victoria era prestado por una simpática lancha que en cuatro horas y media realizaba el recorrido. Funcionó hasta mayo de 2003, con un servicio en algún aspecto determinado por las condiciones climáticas.

4.3.- Citó que en la situación actual existe el puente, que ha generado una serie de beneficios en el área de influencia, sobre todo relacionados a actividades productivas y actividades turísticas, aumentando el flujo de personas civiles entre Rosario y Victoria, así como otros beneficios colaterales como el tráfico de cargas peligrosas, que se realizaba antes en balsa entre Santa Fe y Paraná y fue reemplazado por este puente.

4.4.- Aseveró que con respecto a la demanda observada desde el inicio de la concesión, el tráfico de cargas ha crecido de una manera aproximadamente estable. El tráfico de pasajeros de vehículos livianos ha tenido algunas variaciones mayores, Tuvo un crecimiento mayor desde el inicio de la concesión hasta el año 2006 y del año 2006 en adelante ha tenido un crecimiento promedio del 2,5 por ciento anual. En cuanto a la elasticidad con respecto al PBI, esta elasticidad es de 0,5 -bastante por debajo del estándar internacional. Los vehículos pesados han crecido en torno al 8 por ciento anual estable y con una elasticidad de 1 respecto al crecimiento del PBI, lo cual es razonable en términos internacionales. El puente mostró en sus primeros años, entre 2003 y 2006, un importante tránsito inducido por actividades locales: turísticas, apertura de hoteles, casinos, etcétera. El tráfico de cargas, que entre 2008 y 2009 experimentó una leve caída, y en 2010 volvió a recuperarse.

4.5.-Introduciéndose en el análisis de la ley 17.520, que es la ley que rige las concesiones viales, dijo que es importante aclarar que la tarifa tiene una doble forma de comprenderla; primero, una tarifa para el usuario. Esa tarifa para el usuario no puede exceder lo que se denomina valor económico medio del servicio ofrecido, que es el beneficio del usuario. Por otro lado, la concesionaria a su vez debería recibir una tarifa que compense las inversiones realizadas y le otorgue una rentabilidad por la inversión efectuada en la obra .

4.6.-Continuó diciendo que de la comparación entre estas tarifas es que surge la modalidad de las concesiones, que pueden ser onerosas -cuando se paga canon -, gratuitas -cuando no hay canon ni subsidio - y subvencionadas por el Estado, que es este caso. Recordó que en este caso en particular hubo previamente una licitación, donde hubiera ganado el que ofreciera la menor tarifa, pero la licitación quedó desierta y en la segunda licitación se licitó a quien solicitara el menor valor del subsidio.

4-7.-Señaló también que respecto al cálculo del beneficio del usuario es importante tener en cuenta que hay beneficios no solo para los usuarios sino también para las personas que viven o para las actividades productivas que se desarrollan en el área de influencia del puente. El cálculo en concreto de beneficio al usuario deja de lado los beneficios indirectos, es decir los beneficios de las personas que no utilizan el puente pero se ven beneficiadas por el aumento de la actividad. El procedimiento de cálculo es muy simple: se toma una situación de referencia -que era la situación previa a la existencia del puente - y la situación con la existencia del puente.

4.8.-Expresó que el concepto de beneficio del usuario es simplemente la diferencia de costos de recorrer por un vehículo equis un tramo del corredor en cuestión con la situación con proyecto versus la situación antes de que se hubiera construido el puente. El cálculo de beneficio del usuario tiene dos



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

componentes principales: el ahorro en los tiempos de viaje y la disminución de los costos operativos y de mantenimiento de los vehículos. Es una estimación relativamente conservadora, porque no toma en cuenta otros beneficios de circular por carreteras nuevas, como el mayor confort o mayor seguridad, y corresponde explicar que dado que es una obra nueva todos los usuarios que circulan por ella tienen un beneficio. Si no tuvieran un beneficio, simplemente no tomarían la ruta o continuarían circulando por la ruta previa antes de la inauguración del puente.

4.9.- Pasó a presentar características propias de la concesión: Con respecto a la obra en sí misma, la obra tiene un claro componente local. El 72 por ciento de los viajes tiene origen en Rosario, el 89 por ciento de los viajes tiene el destino en Entre Ríos, hay un 4 por ciento de viajes internacionales, hay algunos pocos viajes regionales, a pesar de que el puente forma parte de ejes de integración entre Chile y Brasil, pasando por supuesto por Argentina. La mayor parte del tráfico es un tráfico de carácter local.

4.10.- Detalló que dentro del análisis económico y competitivo, de acuerdo con lo que marca la ley actual, se desarrollaron tres análisis: un análisis para vehículos livianos y dos análisis para el transporte de cargas:

4.10.1.-Con respecto a los vehículos livianos, en la comparación con los diferentes rubros que tienen que ver con la estimación del beneficio del usuario, el peaje es el único que se ha considerado constante desde el año 98. Tanto la nafta, como el gasoil, como el precio de los automóviles cero kilómetro, como los salarios medios, han crecido por encima de esto. Además, cabe resaltar que dentro de los vehículos livianos que lo usan, la edad promedio de los vehículos es de seis años, y dentro de ello, un tercio de la demanda son vehículos cero kilómetro o hasta con un año de antigüedad. Es decir que los principales usuarios de la ruta son personas que disponen de vehículos nuevos con los cuales se presupone que su nivel de ingresos es superior al promedio nacional, por supuesto.

4.10.2.-Con respecto a la influencia de la tarifa de peaje en el transporte de cargas, se desarrollaron dos análisis. El primero está centrado en la comparación entre el valor del peaje y el precio de las mercaderías transportadas. De una encuesta ha surgido que el 30 por ciento de los camiones que circulan va vacío, el 26 por ciento transporta cereales, el 7 por ciento, alimentos, etcétera. Dentro de esto, se tomaron tres productos de relativamente bajo precio relativo: trigo, soja y cemento. Para los dos primeros, que son cereales, se consideró un camión de cinco ejes de 30 toneladas; para el cemento se consideró un camión de dos ejes de 7 toneladas. En este sentido, lo que se pudo observar es que el valor relativo del peaje en el valor final de la carga transportada ha sido decreciente en el tiempo, y en el año 2011, incluyendo el posible reajuste tarifario que surgiría como consecuencia de este Acuerdo Transitorio, se ubicaría incluso por debajo de lo que se observaba en el año 2003. Pudiendo concluirse que, como consecuencia, que ha sido decreciente la influencia del peaje en el valor final de los productos desde el inicio de la concesión.

4.10.3.-La otra aproximación que se dio al tema transporte de cargas está en relación con su influencia en los costos operativos. En ese sentido la matriz origen-destino del puente muestra que el 53 por ciento de los viajes tiene origen en Rosario y destino en la provincia de Entre Ríos, y del resto de Santa Fe-Entre Ríos, hay otro 14 por ciento, que son los principales viajes.



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

4.10.4.-El costo unitario de operación son los costos unitarios que indica la Dirección Nacional de Vialidad y están dados en pesos por kilómetro y han sido crecientes desde el año 98 hasta el año 2010. Recordando que el año 98 es el año del cual se firma el contrato, el año 2003 es el año en el cual se inaugura el puente, y el año 2010 es el último dato disponible desde la Dirección Nacional de Vialidad.

4.10.5.-La incidencia del peaje en estos costos operativos ha caído sensiblemente de 1998 a 2010. En este caso, en 2010 se ha incluido en la tarifa del peaje el posible reajuste que podría tener. Por ejemplo, en el caso de los vehículos pesados entre Rosario y Victoria, en el año 98 el peaje representaba el 14 por ciento de los costos operativos; en el año 2010 pero incluyendo el posible aumento tarifario que tendría en 2011, la incidencia del peaje hubiera caído al 4 por ciento.

4.11.- Expuso el Sr. Belenky que finalmente se desarrolló un cálculo simplificado del beneficio del usuario, en el cual se comparan para tres pares orígenes-destinos característicos –Rosario con Victoria, Rosario con Concordia y Rosario con Gualeguaychú-, las tres rutas posibles: utilizando el puente, por Zárate Brazo Largo o por el túnel subfluvial, y se ha considerado para automóviles, camiones livianos y camiones pesados, el costo total de transporte, incluyendo los costos operativos y los ahorros de tiempo que pudieran darse.

4.12.- Según relató las consecuencias del beneficio del usuario es que un automóvil particular en un viaje entre Rosario y Victoria tiene un beneficio del usuario de 437 pesos. Por supuesto aclaró que no intenta demostrar que la tarifa del peaje debiera ser de 437 pesos. Sin embargo el beneficio que obtienen las personas respecto a realizar ese mismo viaje por el túnel subfluvial o por Zárate Brazo Largo alcanza ese monto, muy superior por supuesto en el caso de los camiones pesados porque los ahorros son considerablemente mayores.

4.13.- Para ir finalizando puntualizó a modo de conclusión, que hay una relación entre las tarifas de peaje de esta concesión y las tarifas de peaje de otras concesiones regionales. Desde el punto de vista del transporte de cargas, en el año 98 en un camión liviano, el peaje equivalía a 43 litros de combustible. En el año 2011, incluso después del aumento tarifario propuesto, la equivalencia sería de menos de 8 litros de combustible. Lo mismo para los camiones pesados: caería de 85 litros de combustible en el año 98 -cuando fue la licitación - a poco menos de 16 litros de combustible equivalentes.

4.14.-Terminó su exposición diciendo que uno puede observar que hay un relativo atraso de las tarifas, por un lado y, por otro lado, al no ajustarse estas tarifas en contraposición con el ajuste que han tenido otras tarifas de concesiones regionales, lo que se está observando técnicamente, desde el punto de vista de la demanda, es una asignación inadecuada de la demanda; o sea, hay personas que van a preferir utilizar este puente en desmedro de otras rutas, que eran las que tradicionalmente utilizaban. Muchas gracias.

5.- Habiéndose terminado con el llamado del Orden del Día original, se procedió a hacer el llamado de las personas que ya se habían anotado en el Registro Complementario, sin perjuicio de que el mismo seguiría abierto hasta las 11 horas., a continuación fue el turno del **Señor Intendente Municipal de la Ciudad de Victoria, don César Garcilazo.**

CA  
A



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

5.1.- El Sr. Intendente comenzó con una reseña histórica partiendo de la gobernación a mediados del Siglo XIX, del general Urquiza, hasta 1991/95 cuando le tocó ser Intendente de Victoria, y se estaba gestando el proyecto que terminó compartiendo en su impulso con el intendente Caballero, de Rosario.

5.2.- Citó los festejos del octavo aniversario de la obra, por la cual agradeció a la empresa PUENTES DEL LITORAL, al gobierno nacional, al gobierno provincial de Entre Ríos y al gobierno provincial de Santa Fe. Expresando además su preocupación por saber cuanto va a amentar el peaje.

5.3.- Textualmente expresó: "Hablamos de números, números y números -que todos tienen su basamento, su razón técnica -, pero no sé cómo le voy a explicar a mi pueblo si es el 2, el 3, el 4, el 200 o el 300 por ciento. Si hablamos de estadísticas, lo que aumentó el peaje en la provincia de Santa Fe, en Buenos Aires... No he escuchado que cuando se llama a licitación y se conformó esta metodología por concesión, seguramente se hizo un número de cuántos vehículos iban a pasar, un número piso, que si mal no recuerdo eran 2.000 o 2.300, hoy están pasando muchos más."

5.4.- Luego de destacar la importancia de la Audiencia Pública, expresó su preocupación por la fórmula de reajuste del peaje, la que confesó desconocer, pero reconociendo que desde la inauguración en el 2003 no había habido modificación del peaje.

5.5.- Dirigiéndose al OCCOVI, como a Vialidad Nacional, y a la propia empresa PUENTES DEL LITORAL, citó que están faltando ciertas y determinadas cosas, sobre las que quería avanzar como reclamo.

5.6.- Expresó: " Si decimos que después que superase los 5 o 6 mil vehículos teníamos que estar ya pensando -y como lo venimos pidiendo y reclamando - la segunda vía, porque el esfuerzo que hizo el Estado provincial, nacional, para hacer las cuatro vías que hoy tenemos era por algo y oportunamente se pudo diseñar, planificar, porque siempre hay que estar pensando en el futuro. Esa es una de las cosas que yo quiero dejar clara, porque así la comunidad, o mi comunidad, o la comunidad de Rosario sumada también, me lo están reclamando.

Si bien en la accidentología por ahí tenemos parámetros no tan malos, yo recibo los reclamos de la banquina consolidada, mayor protección o mayor seguridad con guard-rail. Tenemos que vivir lo que son los puentes, los 13 kilómetros -descontando el puente principal -, que nos metemos en un brete que parece que vamos lo más parecido a como se embarcan los animales, y sobre el paso permanente que hay, que no hayamos conseguido -a través de métodos de tránsito, de tecnología, de cartelería -... Parece que entramos ahí al riesgo mayor que puede marcar una ruta, porque ese diseño estuvo hecho porque obviamente en algún momento venía la segunda vía, y ver esos camiones -que cada vez son más grandes, más potentes, más veloces -".

5.7.- El Sr. Intendente volvió a hacer una reseña histórica remarcando la importancia como ruta de comunicación e integración de Entre Ríos.

5.8.-Continuó con un reclamo respecto de las bajadas en islas diciendo: "Conozco lo que es tramitar una bajada; lamento que haya 5 excelentes bajadas proyectadas pensadas contando con toda la tecnología y desarrollo y no las podamos usar en plenitud. Hasta hace muy poco cada vez que queríamos hacer la actividad socioeconómica -como es la apicultura, la ganadería -... En el



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

Departamento de Victoria se manejan de 300 a 400 mil cabezas, una producción pesquera. Se está malogrando la producción de esta industria fantástica que tenemos instalada en la ciudad, como es el turismo, porque no hemos podido lograr que esas cinco bajadas estén planificadas, diseñadas. Hace a lo mejor 6, 7, 8 meses recién tenemos la llave para poder entrar cuando una barcaza de pescado, de animales o de miel la podemos bajar en plenitud, con tranquilidad, con proyección, pero digo esto un poco emocionado porque nos ha cambiado la vida."

5.9.- Finalizó diciendo que desde el 23 de mayo de 2003 a la fecha Victoria ha crecido, ha cambiado; se ha hermanado con la provincia de Santa Fe, Córdoba, con el resto del país, y seguramente va a seguir creciendo.

6.- A continuación el Sr. SECRETARIO (Falcón) consideró pertinente, como autoridades de la Audiencia, realizar una aclaración: " Con la versión taquigráfica de la Audiencia la UNIREN procederá a efectuar dos informes; el primero, en un plazo de 10 días, por el cual se hace una síntesis de cada una de las exposiciones sin hacer ningún juicio de valor respecto de las mismas; y un segundo informe, en el plazo de 30 días, en el cual sí se hacen las respuestas técnicas que correspondan.

7.- A continuación el Sr. PRESIDENTE (Simeonoff) continuó con la lista de participantes anotados en el Registro Complementario. Llamando al señor **Hermes Ludi**, de la **Federación de Transporte Automotor de Cargas**.

7.1.- Expresó su agradecimiento por la oportunidad de participar y pidió disculpas por si en su exposición se verificaba alguna desconcentración, ya que el día anterior a las nueve de la mañana estaba cargando en un campo en Salta, a 1.100 kilómetros de Victoria, así que prácticamente estaba sin dormir.

7.2.- Expresó que la reacción del sector que representa fue casi inmediata ante el anuncio del 80 por ciento de aumento del peaje, un golpe muy grande para sus bolsillos. A lo que agregó una crítica al sistema de concesionamiento vial de la década del 90 alrededor de 10.000 Km. de rutas, que hoy están prácticamente destruidas, no se mantuvieron, en muchas no se corta ni el pasto. En especial hizo referencia a la 34 por la que vino. Citó que en todos los viajes ve, no menos de tres accidentes, vuelcos de colegas. No es una ruta, es una cornisa, una banquina descalzada, es decir que la mínima distracción en el camino, se va abajo, se tumba, y a arreglarse.

7.3.- Dijo que la reacción viene de muchos años atrás, y que explotó ahora; y realmente se valora la obra monumental que ha sido el puente pero creen que va a tener que intervenir el Estado Nacional. Se reclama un fondo de reparación histórica como tiene el conurbano bonaerense, y para estos casos en que no nos podemos poner de acuerdo por la incidencia del costo que tiene el puente sobre los costos de los camioneros, sobre todo acá en la zona de Victoria, donde para ir y volver significa un 8 por ciento de lo que el camión factura.

7.4.- Propuso, como una posible solución, además de estar gestionando la reducción del actual precio, a futuro, una exención, una reducción para la gente de la zona cercana a Victoria, que se haga cargo el gobierno nacional, como se hace cargo en Zárate Brazo Largo, donde no pagamos con la tarjeta RUTA, la cual debería funcionar en Rosario-Victoria ya que también es una ruta nacional.



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

7.5.- Reiteró que el reclamo es para la gente de la zona, de Victoria, de Gualeguaychú, de Nogoyá, para conseguir una exención para los camiones de la zona. Y para el resto de los camiones de la provincia, solicitan que se conserve el precio actual. Y para los de las provincias que no sean de entre Ríos, que no estén radicados en entre Ríos, los internacionales, que el aumento sea el que se presenta en la Audiencia.

7.6.- Expresó que para un camión que realizase cuatro viajes por día, dejaría en el puente por mes 2.400 pesos, que es el valor de una cuota de un camión nuevo. Por lo que concluyó que los números posiblemente no van a cerrar para PUENTES DEL LITORAL pero tampoco van a cerrar para los camioneros, razón por la cual se solicita que se forme un fondo para asistir a la gente de la zona, que es la más afectada en este momento.

7.7.- Para terminar haciendo lugar a un reclamo de otro participante propuso que se extendiera la validez del cruce dentro de las 24 hs. con el pago de una única tarifa como tienen los autos y según entendía también el puente Belgrano tiene ese régimen de validez de 24 horas por ticket.

7.8.- Realizó a continuación una crítica basada en que los costos se han ido todos para arriba, y expresó su duda sobre si el atraso en la tarifa no se compensa con la cantidad de flujo de tránsito de la manera que se ha aumentado. Citó a su criterio, que la misma obra acá fue hecha con una mentalidad muy corta porque tendría que haber sido en principio autopista y no se hizo, se necesita una revolución en infraestructura.

7.9.-Finalizó haciendo público su apoyo al denominado "Plan Laura", justificado por el incremento en la producción agrícola y en la tasa de mortalidad por accidente.

8.- Fue entonces el turno del señor **Eduardo Mozetik**, coordinador, **Secretaría de Transporte de Entre Ríos**.

8.1.- El Sr. MOZETIK.- aclaró que también es secretario de la Federación Entrerriana de Transportes, luego de lo cual destacó la claridad de disertante que lo precediera, remarcando que el transporte de cargas ha sido perjudicado históricamente por varios motivos. Por la oferta y la demanda que siempre hay y bajan las tarifas, porque siempre el transporte es una variable de ajuste en todos los ámbitos.

8.2.- Reiteró que el Sr. Ludi tenía razón cuando decía que a un transportista de aquí, de Victoria, le va a representar tres o cuatro toneladas por viaje el costo del peaje, hablando en la temporada de alta, ya que en los meses siguientes las tarifas bajan entre un 20 y un 30 por ciento, o sea que si hablamos de que en este momento con una tarifa alta como hoy van a ser 2, 3 o 4 toneladas, cuando bajen vamos a hablar de 7 u 8.

8.3.-Propuso que en el puente por lo menos a la gente de la zona se la deje pasar con la tarjeta RUTA -como se paga en Brazo Largo - y se haga un registro de los transportistas de la provincia para que tengan el mismo beneficio y que momentáneamente no varíe el precio del peaje. Así mismo propuso que se haga un estudio de costos junto con la Federación Entrerriana.



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

8.4.-Hizo a continuación un reclamo por deficiencias a su criterio en la difusión de la audiencia. Reiteró la propuesta de que se haga un registro de los transportistas de Entre Ríos y la aplicación de la tarjeta RUTA.

8.5.-Reiteró el pedido de que la conexión fuera autopista.

9.- El Sr. PRESIDENTE (Simeonoff).- aclaró que hacía más de un mes que se habían mandado comunicaciones de esta Audiencia a las dos provincias, y a los dos municipios.

10.- Siguiendo con el orden del Registro Complementario. Se llamó al señor **Ariel Juárez Montero**, de la **Asociación de Transporte Automotor de Carga de Victoria.**, pero previo a su intervención se realizó un cambio en la presidencia de la Audiencia, asumiendo el señor Presidente Alterno, ingeniero **Hugo Rothamel**.

10.1.- El Sr. JUÁREZ MONTERO.- en calidad de representante de la Cámara de Transporte de Victoria, adhirió a lo expuesto por Ludi y Mozetik, y comunicó que la Cámara Transportista de Victoria, ya había enviado notas a PUENTES DEL LITORAL y también a OCCOVI solicitando la rebaja del peaje o bien que el mismo peaje sirva las 24 horas, como ocurre con los autos.

10.2.-Insistió en la incidencia del peaje en la economía de los transportistas lugareños para los cuales el promedio de un pase diario repercute mucho en sus costos, porque se trata de fletes cortos, que en el caso de mover hacienda en épocas de creciente donde se hacen de tres a cuatro viajes diarios, tiene un peso muy grande. Reiteró como sus predecesores las propuestas de beneficio local.

11.- Se convocó a continuación al señor **Héctor Lima** como último inscripto en este Registro Complementario, hasta ese momento, en representación del **Hotel Sol Victoria**.

11.1.-Inició su exposición aclarando que además de representar a Hotel Sol Victoria, representaba a Victoria del Agua, que es un parque temático termal inaugurado hace muy poco tiempo y en cuyo plan de negocios impone una cantidad de gente que oscila entre 300 y 400 mil personas año, de las cuales el 75 o el 85 por ciento -según la época- vendrá en automóvil. El costo de la entrada a ese parque termal es hoy de 50 pesos, los cuales, deducidos impuestos, ronda en 40 pesos. Lo normal es que lleguen dos a dos y media personas por automóvil. Entonces, la incidencia que puede tener el peaje en la decisión de ingresar al Parque tiene una incidencia tan fuerte si se habla del 80 por ciento, que estaría afectando alrededor del 30 por ciento en el ingreso de la entrada al Parque.

11.2.-Y agregó: "Quiero decir que independientemente de los números, que no conozco... Lamentablemente me enteré hoy a la mañana -y no hago cargo-, me enteré hoy a la mañana de esta Audiencia, y alcancé a ver algunos de los análisis de costos que se hacían y se mostraban acá. Desgraciadamente soy contador y entonces me impone que por supuesto que cuando uno pretende -y desde la empresa privada con más razón; yo soy privado, o sea, mis explotaciones vienen desde ese punto de vista- y sé que nosotros cuando pretendemos argumentar o fundar una postura sin ninguna duda tenemos que mostrar todos los beneficios, y los beneficios normalmente numéricamente generan posiciones muy favorables a un incremento como el que se podría dar. Pero también es cierto que alcancé a ver que si tomamos el tránsito de vehículos de Rosario-Victoria y Victoria-Rosario y estaba en algo del 72 por ciento, y si por otro lado agregábamos lo que representa,



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

incluyendo a Santa Fe, estábamos en el 83 por ciento. Esto está marcando una fuerte incidencia del tránsito entre las dos costas, o sea, entre Rosario y Victoria.

Pero además me llamó la atención -no es que me llamó la atención sino que es algo que los transportistas conocen muy bien - que el 26 por ciento está marcado por vehículos que vienen vacíos. Eso es una realidad. Eso es una realidad muy fuerte y que incide tremendamente en el transportista porque toman la carga, vienen vacíos porque no hay tiempo de generar una nueva carga en un trayecto tan corto, y sin embargo tienen que pagar dos peajes."

11.3.- Apoyó como una alternativa muy interesante para evaluar que el Estado -en discusión con los sectores - tome a su cargo lo que la empresa necesita para incrementar la tarifa. Es importante que el Estado, en virtud de lo que recibe por otras vías, se haga cargo de una parte importante de ese incremento. Es importante también que la empresa cumpla con mínimas normas de seguridad para generar mejores condiciones, y fundamentalmente los días de lluvia lo necesario para acceder a la banquina.

11.4.- Por último pidió que si se produce un aumento, ese aumento sea mínimo y gradual, fundamentalmente gradual, porque de lo contrario el impacto que genera psicológicamente en la gente es muy fuerte. Muchas gracias. Les agradezco a ustedes.

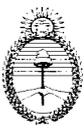
12.-Se llamó al señor Héctor Manassaldi, como particular interesado.

12.1.- Su primer exposición estuvo referida a la queja de haber tenido problemas de información de esta Audiencia, lo que a su criterio se agravaba por ser Presidente del Concejo Deliberante de Victoria y no haber recibido información. Basado en esta circunstancia justificó no haber podido preparar nada para la discusión del aumento. Hizo un análisis en referencia al tránsito pasante y su relación con los ingresos de la concesionaria: "... Cuando esta formación de peaje estaba en la polinómica dada de que estaban en circulación 2.300 coches o peajes, no hubo un descenso del precio cuando realmente se llegó al poquito tiempo a 5 mil unidades. Entonces, pregunto qué pasó con esa parte económica. Si tenemos una referencia de 2.300 coches -y prontamente llegaron a 2.300- hubo un beneficio económico que no influyó sobre la polinómica, sobre la formación de precios."

12.2.- Se refirió a otro problema en relación con el beneficio económico que determinó las bajadas de Unión Vial. La que se hizo muy burocrática, y el intendente podía acreditarlo, por haber tenido que viajar cien veces al OCCOVI y a PUENTES DEL LITORAL para realmente tener una salida para que la emergencia hídrica y la emergencia en inundaciones pudiera facilitar la salida de animales -que costó 15 mil cabezas o 20 mil cabezas que tuvieron que ser sacrificadas por el agua.

12.3.- Agregó que: "Como lo dijo Lima y el señor intendente, y también los camioneros, tenemos que reconocer que los parámetros económicos han variado, pero cuando la empresa recibió ese favoritismo económico en las unidades que pasaban en el puente, no hubo Audiencia Pública para bajarlo, ahora hay Audiencia Pública para aumentarlo. No sé si la Mesa puede aclarar si puede haber una Audiencia Pública para bajarlo. De una vez por todas tenemos que estar en esa devolución. "

12.4.- Preguntó si la Audiencia Pública o los consultores que han hecho el estudio económico presentado en esta Audiencia, habían hecho un análisis de si la obra costó más o si hubo una desviación de algún dinero que no se pudo controlar.



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

12.5.- Solicitó una modificación del sistema de peaje único dentro del día, por que se cambie al criterio de que dure 24 hs entre pasadas, y que no se extinga a las 0 horas del día siguiente, tanto para los automóviles como para los transportes de carga.

12.6.- Destacó que Victoria sufrió el peso, hasta hace un año, de soportar todo el peaje por la ciudad, por los bulevares, con accidentes de chicos y muertes de personas, costo que nadie contabiliza. Y destacó que el Estado Nacional, gracias a la gestión del señor intendente Garcilazo, realizó una reparación histórica sobre el bulevar que se destruyó.

12.7.- Se refirió a que la ruta 26 que se está "preparando" por la situación del puente, constituye un beneficio económico que recibe la empresa concesionaria.

12.8.- Dijo que el aumento que es necesario en un punto moderado, debería ser muy consensuado, con más entrevista a interesados, con información precisa de por qué, pero que realmente la empresa eleve a todas las cámaras de transporte, al Municipio, a los interesados, a las entidades civiles, a todos, el significado del costo.

12.9.- Expresó su desacuerdo con el aumento, porque realmente "cuando aumentó la unidad en esa polinómica económica, no bajó. O sea que, yo creo que cuando uno tiene una empresa tiene que hacer una reserva económica para avanzar en situaciones que son no buenas."

13.- Luego de aproximadamente 7(siete) minutos hasta que se cumplió la hora del cierre del Registro Complementario y no habiendo mas participantes que hayan expresado su voluntad de exponer ante la audiencia, el Sr. PRESIDENTE (Rothamel).- informó que se habían anotado tres participantes, no como oradores sino como participantes de la Audiencia:: **Jacinto Daniel Yañez, Daniel Reffatti Vilchez y Oscar Larracochea..** A las 11 y 04 horas se dio por concluida la Audiencia. Se invitó a suscribir el acta de esta Audiencia, que estaba disponible a esos efectos en la secretaria.

14.- Finalmente se recibió el 16 de junio, en sede de la UNIREN la NOTA D.P.N° 3957 del Adjunto del Defensor del Pueblo de la Nación, Sr. Anselmo SELLA, la que tenía por objeto presentar algunas consideraciones para ser analizadas y tomadas en cuenta en la elaboración del Informe de Cierre de la Audiencia Pública, como también en la resolución final sobre el entendimiento puesto en consulta, y en las posteriores gestiones vinculadas con el Acuerdo de Renegociación Contractual.

14.1.- Expresó en dicha nota que a su entender este Acuerdo Transitorio significa una postergación de la discusión sobre la renegociación final del contrato, y consideró que el único objetivo del mismo es una readecuación tarifaria, con un alto impacto en la economía de aquellos usuarios que periódicamente utilizan el Puente.

14.2.- Destacó que, habiendo tomado vista de los expedientes puestos a disposición, surge que el Informe de Análisis de Situación y Grado de Cumplimiento del Contrato de Concesión elaborado por esa Unidad de Renegociación data del año 2009; el Informe actualizado de renegociación remitido al Procurador del Tesoro de la Nación data del mes de mayo de 2010, y el propio Acuerdo Transitorio que se somete a Audiencia Pública fue suscripto en fecha 14 de junio de 2010. Por lo que a su criterio, no se cuenta con la información actualizada para dimensionar los alcances del Acuerdo Transitorio y del futuro Acuerdo de Renegociación. Consecuentemente a su criterio, los datos volcados en el expediente

Handwritten marks and signatures on the left margin, including a large checkmark and a signature.



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

resultan desactualizados e insuficientes. Señaló a continuación, a modo de ejemplo, que no se efectuó un análisis actual y vigente de la situación económica financiera de la empresa.

14.3.-Asimismo aclaró que no puede dejar de mencionarse que a pesar de los informes de la Auditoría General de la Nación, como así también de los graves incumplimientos en los que incurrió la empresa a no presentar acuerdos de financiamiento firmes e irrevocables, el Estado Nacional sostuvo la concesión concediendo prórrogas y asistiéndola financieramente.

14.4.- Citó : "Puntualmente, en el Informe de Justificación, la AGN señala que "Desde el inicio de la Concesión el Concedente flexibilizó sistemáticamente las normas contractuales a favor de la Concesionaria, quebrando el principio de igualdad entre los oferentes. A su vez la concesionaria no contó con los fondos comprometidos y necesarios para el funcionamiento de la concesión. Su situación financiera muestra un continuo deterioro medido a través de los índices característicos elaborados a partir de los EECC".

14.5.- A continuación desarrolló el análisis efectuado por la Defensoría sobre la situación económico financiera de la empresa con la información contenida en la Resolución conjunta del Ministerio de Economía y el Ministerio de Planificación N° 117/2011 y N° 393/2011, como así también con datos extraídos de las Memorias y Estados Contables al 31/12/2008, al 31/12/2009 y al 31/12/2010, solicitados a la empresa.

14.6.- En resumen dice: "... la situación económica financiera en el año 2008 era muy comprometida, la empresa presentó un balance con un patrimonio neto negativo de \$79,36 millones, y un pasivo de \$412 millones que en su totalidad era corriente, esto es, con un vencimiento menor al año. En contraposición, el activo corriente (con lo que debería hacer frente a todo el pasivo) a esa fecha (2008) era de solo \$48 millones, por lo que podría pagar poco más del 10% de la deuda que vencía al año siguiente. Sus ingresos totales fueron de \$22,6 millones con una generación de ingresos (EBITDA en los cuadros) de \$13,8 millones, y una ganancia operativa (EBIT) de solo \$1 millón, que luego del pago de intereses, le generó una pérdida de \$19,6 millones. En esas condiciones, un acreedor le pidió la quiebra y la empresa solicitó la convocatoria de acreedores."

14.7.-"Con fecha 30/12/2009, el Juez a cargo del concurso dictó una resolución homologando el acuerdo preventivo alcanzado por la Sociedad con sus acreedores y dando así por finalizado el concurso preventivo. Como consecuencia de ello, en el año 2009, la situación de la empresa mejoró sensiblemente, disminuyendo en \$105 millones el pasivo total, cambiando también su composición, el pasivo corriente bajó y aumentó el no corriente, que alcanzó la suma de \$237.1 millones. El patrimonio neto pasó a ser positivo en \$23 millones. Pero en el estado de resultados, la generación de ingresos disminuyó a \$11,7 millones y tuvo una pérdida operativa de \$2,6 millones."

14.8.-"En todo este período, la empresa solicitó sucesivamente llegar a un acuerdo en la renegociación de su contrato de concesión a fin de que se aumentara la tarifa y de esa forma poder hacer frente a los pagos vinculados al concurso de acreedores. En el año 2010, los ingresos aumentaron levemente, alcanzando los \$25,2 millones, pero ello no fue suficiente para evitar que la empresa continúe con pérdidas operativas y por ende con dificultad con los pagos a acreedores. Su situación patrimonial comienza a complicarse nuevamente, el activo corriente es sólo el 27% del pasivo corriente y el patrimonio neto cayó a solo \$11,8 millones,"



Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos

14.9.- "En estas circunstancias es que se llega a la Audiencia Pública, con una empresa en una situación económico financiera complicada, que sale de un concurso de acreedores, y un Estado que ha dilatado la renegociación del contrato de concesión y por ende ha congelado la tarifa, siendo ésta una de las causas que esgrime la sociedad como responsable de su situación. En ese marco el Acuerdo Transitorio prevé un aumento del 78% de la tarifa en todas las categorías."

14.10.- Concluye entonces que el incremento de tarifas no parte de un análisis detallado de costos, sino de las necesidades operativas y financieras de la empresa. De ello deriva, que el aumento no solo equilibra la situación de la empresa sino que le permite un mejoramiento de su rentabilidad.

14.11.- Expresa luego que la UNIREN no presentó un estudio sustantivo sobre la situación socioeconómica de los usuarios del área de concesión que reciben el aumento; como tampoco analizó el impacto socio económico que este aumento tarifario tendrá sobre el usuario final, sea tanto de forma directa como indirecta.

14.12.-Dice entonces que dadas estas circunstancias, la Defensoría del Pueblo de la Nación considera que previo a autorizar los mentados incrementos tarifarios, se debe efectuar el estudio referido ut -supra en atención a lo dispuesto en el artículo 42 de la Constitución Nacional, como así también en lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 25.561, toda vez que el Estado no sólo debe tomar medidas tendientes a solucionar la crisis financiera de la concesionaria, sino que debe velar por los intereses económicos de los usuarios, conforme al artículo 42 de la Constitución Nacional.

14.13.-Concluye que el Estado bajo el velo de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios y posibilitar una recomposición parcial de la ecuación económica financiera del contrato, no hace otra cosa más que justificar su propia demora en la toma de decisión respecto a esta concesión, esto es continuar la misma y aumentar la tarifa.

14.14- Finaliza su nota recriminando la demora del Estado al momento de determinar el reajuste tarifario, ya que es el usuario quien de aprobarse este Acuerdo Transitorio, asumirá las consecuencias de la misma, debiendo afrontar un incremento tarifario del 78% en más, respecto del actual valor, instando a que debe realizarse a la brevedad la revisión integral del contrato con datos actualizados que reflejen la realidad de la concesión, a los fines de evitar que nuevamente las dilaciones en la toma de decisiones por parte del Estado Nacional, recaigan exclusivamente sobre los usuarios del servicio.

  
Lic Roberto Landrau  
Área Técnica Transporte  
Jefe de equipo.