

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 SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS LA EMPRESA CONCESIONARIA CAMINOS DEL VALLE. S.A.,

10 de junio de 2005,

CIUDAD DE CIPOLLETTI - RIO NEGRO

Buenos Aires, 16 de junio 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 ocurridas en la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 10 DE JUNIO de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieran la Empresa Concesionaria CAMINOS DEL VALLE. S.A. y la UNIREN, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos establecidos por la ley 25561.

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 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 Concesionaria CAMINOS DEL VALLE. S.A., conforme al Contrato de Concesión del 22 de diciembre de 1994. que fuera aprobado mediante Decreto N° 427/95 del 27 de marzo de 1995, con una duración de dieciocho (18) años que finalizan el 30 de abril de 2013.

Luego de realizar un análisis del contrato de concesión, evaluado el grado de cumplimiento del mismo por el concesionario, y negociaciones con la empresa, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la Empresa Concesionaria CAMINOS DEL VALLE. S.A., arribaron a un entendimiento para la renegociación del contrato de concesión.

Por ello, en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS

somete al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA la propuesta de entendimiento elaborada, referida al contrato de concesión de la Empresa Concesionaria CAMINOS DEL VALLE. S.A., con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

La Audiencia Pública convocada por la Resolución Conjunta N° 234 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y N° 389 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS del 25 de abril de 2005 se efectúa para considerar el acuerdo preliminar CARTA DE ENTENDIMIENTO arribado entre la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la empresa CAMINOS DEL VALLE SOCIEDAD ANONIMA, el 29 de abril de 2005.

Dicha Audiencia Pública fue celebrada el 10 de junio de 2005 en la sede de la ASOCIACION ESPAÑOLA DE SOCORROS MUTUOS Y CULTURAL DE CIPOLLETTI PROVINCIA DE RIO NEGRO, sita en la calle España N° 262, Planta Baja, de la Ciudad de CIPOLLETTI, Provincia de RIO NEGRO, y dió 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 PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

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

Se pudo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PUBLICA, en la sede de 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 y a su vez en las sedes de la Municipalidad de la Ciudad de Cipolletti y de la Ciudad de Neuquén.

Se han cursado las notas pertinentes comunicando la convocatoria de la 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 y Disposición UNIREN N° 15/2005, cuyas copias se encuentran a disposición de los participantes en Secretaría: a) La empresa concesionaria CAMINOS DEL VALLE SOCIEDAD ANONIMA; b) El DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas jurisdicciones involucradas; c) El ORGANISMO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI); d) La SUBSECRETARIA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; e) Los Gobiernos de las Provincias de RIO NEGRO y del NEUQUEN; f) Las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas.

Los interesados pudieron tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública a partir del 24 de mayo y hasta el 7 de junio de 2005, en el horario de 10:00 a 16:00 horas, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189, cuarto piso, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

El Registro de Participantes, en el cual se inscribieron todos los interesados en tomar parte en la Audiencia Pública mencionada en el artículo anterior, quedó habilitado a partir del 24 de mayo y hasta el

7 de junio de 2005, en el horario de 10:00 a 16:00 horas, en la calle Hipólito Irigoyen N° 250, quinto piso, oficina 540, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

La nómina de inscriptos que solicitaron hacer uso de la palabra, son 7, y es la siguiente: UNIREN Roberto LAMDANY; CAMINOS DEL VALLE S.A. Jorge Ángel FERNÁNDEZ; Dirección Provincial de Vialidad Neuquén Roberto Antonio COMELLI, Antonio Raúl NERVI; Provincia de Neuquén Alfredo ESTEVES Jorge Omar BRILLO, Osvaldo Darío MOYA; Municipalidad de Cipolletti, Int. Municipal. Alberto Edgardo WERETILNECO; Humberto Francisco ZAMBON Particular interesado; Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina, Seccional Río Negro Ricardo DI CLERICO.

Fueron Autoridades de la Audiencia: Presidente: Dr. Jorge Gustavo Simeonoff; Secretario: Dr. Javier del Sacramento; Secretario: Ing. Alfredo Villaggi.”

El Sr. **Presidente Dr. Jorge Gustavo Simeonoff** tomó la palabra manifestando que siendo las 9 horas se da comienzo a la Audiencia Pública convocada para el tratamiento de la Carta de Entendimiento que fuera suscrita por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, UNIREN, y la empresa Caminos del Valle S.A., el día 29 de abril de 2005. Dicha convocatoria fue dispuesta por la 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 y Disposición UNIREN N° 15, del 11 de mayo del corriente año.

Toma la palabra el **Sr. SECRETARIO** Dr. Javier Del Sacramento dando lectura a la Orden del DIA que se encuentra incluida en el expediente MECON 301:0135242/2005

El **Sr. Presidente** Dr. Gustavo Simeonoff. efectúa a continuación algunas consideraciones respecto del desarrollo de esta Audiencia. Cede luego la palabra a la Sra. **PRESENTADORA** , Marta Orus, quien da lectura a las normas reglamentarias que regirán el desarrollo de la presente Audiencia Pública

Toma la palabra el **Sr. Roberto Lamdany** en representación de la **UNIREN** quien informa que:

- 1.1 El 24 de agosto de 1993 el Estado nacional llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional para la mejora, ampliación, explotación y administración del Corredor Vial Interurbano Cipolletti-Neuquén de la Red Vial Nacional. Resultó ganador el consorcio formado por las empresas Contreras Hnos., Burgwardt, Esuco, Kank y Costilla.*
- 1.2 Este Contrato tuvo una única modificación el 21 de marzo de 1997, al incorporársele obras solicitadas por los municipios de Neuquén y Cipolletti.
- 1.3 El contrato no tenía previstos subsidios, ni aportes, ni garantías del Estado Nacional, asumiendo el concesionario el riesgo de la actividad y el de la modalidad.
- 1.4 La habilitación al cobro de la tarifa se produjo luego de la culminación de las llamadas Obras Iniciales que conformaban las obras a realizar en una primera etapa.
- 1.5 Las tarifas estaban expresadas en pesos y no tenían previsto ninguna cláusula de ajuste en un todo de acuerdo a la ley de convertibilidad vigente al momento del contrato.
- 1.6 La Dirección Nacional de Vialidad tenía a su cargo el control de la concesión y la protección al usuario. A partir del año 2001 esta responsabilidad fue transferida al OCCOVI.
- 1.7 El cumplimiento del contrato en tiempo y forma por parte de la concesionaria sufrió varios tropiezos, que en principio no eran totalmente imputables a la misma.
- 1.8 Las llamadas Obras Prioritarias que seguían a las Obras Iniciales, comprendían la construcción de un Tercer Puente sobre el río Neuquén y los caminos de acceso al mismo cuya construcción

se fue demorando al no definir la Autoridad de Aplicación el lugar en el cual debía construirse. La decisión al respecto de las autoridades nacionales y sólo llegó en enero del año 2000.

- 1.9 Bajo estas condiciones se produce la emergencia económica, y esta Unidad de Renegociación procedió a cuantificar el impacto de la emergencia sobre la ecuación económica del concesionario, bajo el principio del sacrificio compartido.
- 1.10 A tal efecto se procedió a la actualización del Plan Económico Financiero de la concesión, presentado por el concesionario en el acto de la licitación.*
- 1.11 A los ingresos previstos originalmente por el concesionario se le adicionaron los percibidos por el mayor volumen de tránsito verificado. Se procedió a la re-expresión a pesos corrientes de las erogaciones planeadas en concepto de gastos de explotación e inversión y se obtuvo por diferencia la corriente de fondos libres a pesos corrientes. El cálculo de estos fondos a moneda constante se realizó mediante la aplicación de índices ad-hoc contruidos por la UNIREN y cuya metodología de cálculo se expone en el expediente.
- 1.12 La elección del índice de actualización no es un tema menor, teniendo en cuenta la demora experimentada en la construcción del tercer puente sobre el Río Neuquén. En efecto, todo peso aportado por la comunidad antes del año 2001 y que no se haya volcado en obras por parte de la empresa aumentó en su valor de compra a pesos de hoy, para la UNIREN, en un 156 por ciento. Si se utilizase algún otro índice, siguiendo la metodología sugerida por otros organismos, por ejemplo el Índice de Costo de la Construcción publicado por el INDEC que en el lapso considerado aumentó 74 por ciento, se hubiese volatilizado lo que con tanto esfuerzo la comunidad local fue poniendo en manos del concesionario.
- 1.13 Se acuerda el Plan de Inversiones, que es compatible con la tarifa vigente al momento de la emergencia y que continúa hasta el día de la fecha.
- 1.14 El objetivo fundamental es reformular las obras a realizar en el corredor interurbano Cipolletti-Neuquén; fijar aquellas obras que serán realizadas por el concesionario y permitir al órgano de control avanzar en la contratación de aquellas otras obras que no estarán a cargo del concesionario.
- 1.15 En este sentido es conveniente puntualizar que el OCCOVI comunicó a esta Unidad de Renegociación que es decisión de la Autoridad de Aplicación y del Concedente proceder de inmediato a la realización completa de todas las obras correspondientes al corredor vial.
- 1.16 También, como parte de la reformulación contractual, se procede a establecer cómo se actualizarán de ahora en más los importes correspondientes a los seguros, las garantías, las multas y las penalidades.
- 1.17 Se procede a la anulación de los procesos en curso originados en actas de constatación y las penalidades impuestas a la empresa por no haber dado inicio a obras contractuales. Se condonan sólo aquellas que tienen que ver con obras que el concesionario no ha iniciado, que probablemente no haga y que su futura realización estará a cargo del Concedente. De 26 Actas de Constatación realizadas a partir del 6 de enero del 2002 y hasta la firma de la Carta de Entendimiento sólo se condonan cinco, debiendo las restantes ajustarse a lo establecido contractualmente.
- 1.18 La empresa por su parte procede a la suspensión de los reclamos que ella o sus accionistas pudiesen realizar ante organismos judiciales o arbitrales.

- 1.19 Al no haber incremento tarifario este arreglo no tiene efecto sobre la competitividad de la economía y no tiene efecto alguno sobre la distribución del ingreso.
- 1.20 En cuanto a la rentabilidad de la empresa, la tasa interna de retorno del Plan Económico Financiero de la empresa cae en dos por ciento (2%), siendo éste su aporte a la emergencia en función del sacrificio compartido.

Continúa en el uso de la palabra **la Empresa Caminos del Valle S.A., representada por el señor Jorge Ángel Fernández.**

- 2.1 En 1993 la comunicación terrestre entre Cipolletti y Neuquén estaba colapsada. El Estado no disponía de fondos para invertir en infraestructura de rutas. *
- 2.2 El concesionamiento ha resultado una herramienta adicional de financiamiento de obras públicas en todo el mundo, frente a la limitación de recursos del Estado para cumplir con todas sus funciones primordiales, como ser salud, educación y defensa, entre las más importantes. Ha posibilitado el desarrollo de infraestructura de transporte.*
- 2.3 Somos un grupo de empresas nacionales con experiencia, con capacidad de planificar, de hacer, de construir, de invertir, aún sabiendo de los vaivenes de nuestro país, pero confiando en el resultado final.
- 2.4 Es así que en 1993, participamos de la licitación pública, y nos posicionamos primeros, con el mejor índice de evaluación de ofertas, con una tarifa de peaje que era 7 por ciento inferior a la prevista por dicho pliego.
- 2.5 El Contrato de Concesión establecía la concreción de importantes obras antes del comienzo del cobro del peaje. En el inicio mismo de los trabajos se integró el capital total de la concesionaria. Todas las obras iniciales se realizaron al ciento por ciento, obteniéndose la autorización para el inicio del cobro del peaje.
- 2.6 Se presentó un caso de inseguridad jurídica: el Impuesto al valor agregado cambió de 18 al 21 por ciento, el impuesto a las ganancias cambió del 30 al 35 por ciento, el impuesto a los activos del 1 por ciento desapareció, pero más adelante aparece el llamado impuesto al cheque.
- 2.7 No fue posible construir el segundo puente a 17 metros del denominado "puente viejo". Tampoco se pudo cerrar el brazo del río para ejecutar pilotaje en seco. Tampoco se pudo construir la estación de peaje sobre los dos carriles nuevos exclusivamente.
- 2.8 Esta situación aún permanece irresuelta, y no ha sido incluida en esta renegociación. Las obras, sin embargo, debieron completarse, porque no concluir las era más perjudicial todavía, para la sociedad y para el concesionario.
- 2.9 El 26 de Febrero de 1997 se firmó un convenio entre la Dirección Nacional de Vialidad y la concesionaria, por la cual se incorporaron otras obras adicionales, que son los canalizadores de tránsito de ingreso a Cipolletti por Alem, Toschi y Mariano Moreno, la rotonda Primeros Pobladores de la ciudad de Neuquén y el edificio de Bromatología de Neuquén. Todas estas obras fueron ejecutadas al ciento por ciento.
- 2.10 El ajuste del equilibrio del concesionario, podría haberse concretado no sólo por tarifa, sino por plazo de concesión o por cronograma de obras.
- 2.11 El Acta Interprovincial de enero del año 2000 estableció exactamente el lugar donde se construiría el tercer puente. Comenzaría su construcción luego de la elaboración del proyecto, su

aprobación por el Órgano de Control, y el Decreto de expropiación y finalmente, la audiencia pública de impacto ambiental.

- 2.12 Se trata de una obra que se ejecutó finalmente en 273 metros, en once tramos, con un total de 44 vigas, con moderna tecnología de cálculo y un eficiente sistema de construcción en fábrica, y luego transporte y montaje *in situ*.
- 2.13 En los años 2001 y 2002 se produjo una de las mayores crisis de las que se tenga memoria en nuestro país. Comenzamos la construcción del tercer puente, con el firme convencimiento que la etapa de negociación del reequilibrio contractual que se abría en esta instancia era necesaria a los fines del país y a los nuestros.
- 2.14 Las pautas de negociación, basadas en que no se aumentaba el valor del peaje servían a los fines sociales y productivos. La readecuación se obtendría relevando a la concesionaria de la ejecución de un tramo de obras, para posibilitar el equilibrio económico-financiero del contrato.
- 2.15 Luego de un largo período de negociación, llegamos a esta Carta de Entendimiento, que refleja el punto de equilibrio obtenido y la posibilidad de concretar el anhelado tercer puente sobre el Río Neuquén.
- 2.16 Los servicios de la concesionaria hacia el usuario funcionaron desde el primer momento. En el servicio médico realizamos 145 asistencias en el último año; en remolques a domicilio realizamos 894 en el 2004; en el servicio mecánico efectuamos 1226 atenciones el año pasado.*
- 2.17 En los años 1997 a 1999 se ejecutaron tareas de rehabilitación de la Avenida de Circunvalación de la ciudad de Cipolletti. En base al Convenio firmado con la Municipalidad de Cipolletti el 5 de noviembre de 2004 para la repavimentación de la Avenida de Circunvalación, el proyecto estará elaborado en los próximos 90 días y comenzar la obra en el mes de octubre.
- 2.18 Se ha presentado el proyecto ejecutivo de la Colectora Sur de la ciudad de Cipolletti en marzo de este año y expresado conformidad a la realización de una parte de obra por Crown Casino.*
- 2.19 Están en la última etapa la construcción del tercer puente -la superestructura, completamente contratada y la cual esperamos finalizar sobre fines de este año o en los primeros meses del 2006.
- 2.20 Se está contratando la realización del proyecto ejecutivo en la provincia de Neuquén de la variante de la ruta nacional 22, entre la ruta provincial N° 7 hasta la futura rotonda del Camino a Loma de la Lata.
- 2.21 Todo podrá ser real en la medida se termine con los cortes semanales de ruta, que no sólo perjudican al financiamiento la obra pública, sino que crea pérdidas al usuario.
- 2.22 Esta renegociación: mantiene la tarifa para el usuario de la ruta; permite construir las obras; establece un marco concesional claro; establece un presupuesto económico financiero transparente y fija la infraestructura vial necesaria para la comunidad.
- 2.23 Destaca que la principal demanda de la comunidad fue lograda: reducir el tiempo empleado para transitar entre Neuquén y Cipolletti, que antes de 1997 era de 45 minutos y hoy tiene un máximo de 3 minutos.**

Toma la palabra a continuación la **Dirección Provincial de Vialidad Neuquén, representada por el señor Roberto Antonio Comelli, o señor Nervi.**

Sr. COMELLI.- Yo voy a dejar mi espacio al señor ministro Sr. Alfredo Estevez.

Habla la provincia de **Neuquén, representada por el señor Alfredo Estévez.:**

- 3.1 Esta Audiencia Pública que nos convoca, no tiene carácter vinculante. Esta renegociación va a ser ratificada sin cambiarle una coma por más que nos opongamos. De cualquier manera queremos dejar pública y fehacientemente nuestra posición.
- 3.2 El sistema vial interurbano Neuquén-Plottier, Grupo XXI del Corredor 29, fue licitado en 1994 por Vialidad Nacional incluye, dentro de las obras prioritarias y diferidas, la reubicación de la ruta nacional N° 22. Incluía la construcción del tercer puente en la zona de Rincón de Emilio.
- 3.3 La provincia del Neuquén se hizo cargo sin ningún tipo de aportes ni reintegros nacionales de ampliar la ruta nacional N° 22, construyendo una multitrocha de 25 kilómetros de largo entre Neuquén y Plottier, a efectos de canalizar el tránsito de 35.000 vehículos por día, a un costo de ochenta millones de pesos.**
- 3.4 El plan de ordenamiento vial del gran Neuquén preveía que la multitrocha funcionase como una avenida urbana. La provincia avanzó realizando el proyecto de ingeniería y se encuentra terminado, está aprobado por Vialidad Nacional. Estas tareas también fueron realizadas por cuenta y cargo de la provincia sin ningún tipo de reintegro.
- 3.5 Hace unos pocos días el gobierno nacional anunció el ensanchamiento y modernización de la ruta 22 desde Chichinales hasta el puente que separa a Cipolletti de Neuquén. Dejaron afuera el traslado de la ruta por las bardas.**
- 3.6 Hoy nos encontramos en esta Audiencia Pública ante una renegociación de la Nación con el concesionario que convalida sus incumplimientos, sin aportar soluciones al problema. El tercer puente sobre el río Neuquén, en Rincón de Emilio, lleva un atraso de ocho años y el camino de la reubicación de la ruta nacional N° 22, de seis años.
- 3.7 Este incumplimiento imposibilita la reubicación de la ruta nacional N° 22 por las bardas, a efectos de derivar el tránsito pesado pasante de 3.700 camiones día por el centro de la ciudad, lo que provocó 26 muertes en ese lapso.
- 3.8 La provincia del Neuquén se opone al acuerdo objeto de análisis, condicionado a: a) Inicio inmediato de la totalidad de las obras contratadas y no ejecutadas.; b) Inclusión en el nuevo plan de obra del tramo faltante para culminar la reubicación de la ruta nacional N° 22 entre la rotonda Loma de la Lata y salida por Plottier con una longitud de 26 kilómetros; c) que estén dispuestos a invertir y proponemos producir un cambio en el proyecto con el fin de construir una autovía parque multicarril que incluye los accesos a distinto nivel a la ciudad de Neuquén en varios puntos estratégicos que se vinculan con las avenidas urbanas.
- 3.9 Estos requerimientos son los mínimos imprescindibles para garantizar la vinculación de toda el área metropolitana del Valle de Río Negro y Neuquén, se trata del corredor Bioceánico con Chile.
- 3.10 La obra busca ampliar la frontera urbana, incorporando vastas extensiones de tierra estratégicamente ubicadas al sur de la futura autopista y que, por el momento, permanecen marginadas del proceso de urbanización.
- 3.11 Es necesario que el cupo de inversión disponible de \$ 6.012.976, se destine a construir un puente adicional sobre el río Neuquén, igual al actualmente en construcción para conformar las dos manos de la autopista.
- 3.12 El concesionario se debe obligar a finalizar el primer puente sobre el río Neuquén durante el corriente año y el nuevo puente adicional, un año después.

3.13 De no ser aceptada su propuesta, el gobierno de Neuquén continuará con las negociaciones con Cipolletti y Río Negro para que por su cuenta la obra se realice con la ubicación de un nuevo puente y sin cobro de peaje.

3.14 Solicita, señor presidente, que por favor incorpore al expediente un documento que le voy a acercar.

Sr. PRESIDENTE (Simeonoff).- Como no, señor ministro.

Expuso a continuación la **Municipalidad de Cipolletti, representada por el intendente municipal don Alberto Edgardo Weretilneck.**

4.1 En los años 89, 90 y 91 las poblaciones de Cipolletti y de Neuquén pedían y exigían a los gobernantes de aquel momento una solución al caos vehicular que era la conexión Cipolletti-Neuquén.

4.2 En ese momento se estaba empezando a gestar lo que hoy es una zona metropolitana de 600.000 habitantes. El crecimiento poblacional, estaba transformando la vida de toda esta zona y la infraestructura no estaba preparada para hacerle frente.

4.3 Los vecinos de Cipolletti que iban a Neuquén, debían hacer una cola de 40 ó 45 minutos para poder cruzar el puente. *

4.4 Si los Estados provinciales de Río Negro y de Neuquén y los municipios de Río Negro, de Cipolletti, y de Neuquén, hubiesen tenido visión, inteligencia y grandeza, nos hubiésemos evitado estos dieciocho años de peaje.

4.5 A valores de contrato, las provincias de Río Negro y de Neuquén en el año 90, hubiesen tenido que destinar 11 millones de pesos para la construcción de las obras que la empresa ha hecho hasta ahora. La falta de acuerdo entre todos los Estados involucrados desembocó en este contrato de peaje.

4.6 La empresa, dice que la amortización de las obras es el diecisiete por ciento (17%) de la totalidad del contrato, Del cien por cien de los peajes que vamos a pagar los contribuyentes en los dieciocho años, únicamente el diecisiete por ciento (17%) va a ser destinado a la amortización de las obras. El resto se lo llevan los impuestos, los gastos de operación.

4.7 Uno de los puntos que acá se está analizando es por qué la empresa tarda ocho años en la construcción del tercer puente o del segundo puente. Discrepa con el informante de la UNIREN y con la empresa.

4.8 La licitación surge de un convenio firmado por las dos provincias, que solicitan al Estado nacional, a Vialidad Nacional, la realización de obras viales que las dos provincias y los dos municipios solicitaban al Estado nacional.

4.9 El convenio dice: "Se resolverá la reubicación de la ruta nacional N° 22, a través de la ruta nacional N° 151, acceso y nuevo puente sobre el Río Neuquén en Rincón de Emilio y la variante de la ruta nacional N° 22, hasta Plottier." El Tercer Puente siempre iba a estar en Rincón de Emilio, En la oferta, de la empresa aparece que el puente iba a estar ubicado en Cañadón de las Cabras.

4.10 Vialidad Provincial y las Direcciones de Vialidad de los municipios deben explicar por qué se violó el convenio firmado entre los Estados. En algo hemos avanzado en este sentido, ya que al momento de la licitación no había posibilidad de Audiencia Pública, ni había posibilidad de debatir.

- 4.11 Nadie verificó ese pliego, nadie verificó la oferta, y acá lo que hay que entender es que cuando Neuquén y Cipolletti acuerdan este corredor vial había una cantidad innumerable de elementos y de argumentos para la ubicación de los puentes.
- 4.12 De los 31 mil vehículos que pasan día a día por el corredor, el 70 por ciento son vecinos y habitantes de la ciudad de Cipolletti, que van a la provincia de Neuquén El 25 por ciento de la población económicamente activa de la ciudad de Cipolletti trabaja en Neuquén, y hay un 60 por ciento de la producción que se comercializa y se vende en la provincia de Neuquén.
- 4.13 El crecimiento que ha tenido la ciudad de Cipolletti, en gran parte se debe a las mejoras que el corredor vial le ha dado a la relación entre Neuquén y Cipolletti.
- 4.14 Pero en virtud del aporte que hace la comunidad cipoleña a este corredor, el principal beneficiado de este acuerdo de renegociación debiera ser la ciudad de Cipolletti. Esto partiendo del hecho de que somos los que más aportamos al corredor vial.
- 4.15 Solicita que las obras de la Avenida Circunvalación, se inicien al momento que el Congreso Nacional apruebe el acuerdo de renegociación. Y que la aprobación del proyecto de la obra de la colectora sur sea anterior al momento en que se firme la presente Acta Acuerdo.
- 4.16 Solicita que la empresa, sin alterar el Plan Económico Financiero analice la posibilidad de efectuar bonificaciones a los usuarios que utilicen el corredor más de una vez por día, a los usuarios que adquieran los sistemas prepagos.
- 4.17 Desea que la empresa tenga mayor compromiso social con la comunidad de Cipolletti, Ha estado ausente en todo este tiempo en la niñez, en la juventud, en las campañas de educación vial, en las campañas contra el alcohol, contra la droga.
- 4.18 Al Estado nacional le solicitamos que se definan en el Acta Acuerdo, antes de ser elevado al Congreso Nacional, los plazos de ejecución de las obras que quedarán a cargo del Estado nacional, los accesos a los nuevos puentes y las futuras rotondas.
- 4.19 Solicitan que no haya rediscusión de tarifas de peaje, entre el Estado nacional y la empresa, sin la participación de toda la comunidad en una Audiencia Pública y que sea citada con 60 días de antelación.
- 4.20 No aceptamos los argumentos de la demora del tercer puente y tampoco aceptamos los mayores costos que podría haber tenido por los imponderables. Una empresa privada tiene la obligación de conocer todo lo que sucede en la zona en la cual está ofertando.
- 4.21 Rescata la actitud del Estado nacional al modificar el sistema de contratos públicos del Estado nacional, y la decisión de crear la UNIREN, y tener esta Audiencia Pública.
- 4.22 No sé cuánto podremos modificar, pero la posibilidad que tenemos de plantear nuestras inquietudes, de plantear nuestras opiniones, son elementos nuevos en la relación del Estado con su sociedad.
- 4.23 Hace dos o tres años atrás este tipo de situaciones como esta Audiencia Pública, no existían. Y las cosas que en el interior se reclamaban, en Buenos Aires se decidían de esta manera.

Continúa el señor **Humberto Francisco Zambón, en calidad de particular interesado.**

- 5.1 En los contratos de concesión de obra, son elementos fundamentales, el Plan Económico Financiero, que trata de los ingresos y egresos previstos, y la tasa interna de retorno, que resulta precisamente de ese plan.
- 5.2 En el pliego se establece que en caso de ser necesario una renegociación es preciso contemplar el interés general y no alterar la ecuación económica financiera de la concesión. A tal efecto, hay dos caminos: o se modifican las tarifas, o varía el plazo de concesión.
- 5.3 La irritación popular que comienza 1997 hizo que los Concejos Deliberantes de Neuquén y de Cipolletti en conjunto resolvieron exigir a la Nación la ejecución de las obras faltantes y una auditoria para analizar la ecuación económico financiera de la concesión, porque esa ecuación estaba rota en beneficio de la empresa. No se consiguió la decisión nacional por lo que se contrató en conjunto a la Universidad Nacional del Comahue para hacerlo.
- 5.4 La universidad presentó su informe en diciembre de 2002, y aclara que la adjudicación de obra hecha en el año 1995 se hizo con un plan económico financiero deficiente.
- 5.5 El 27 de febrero de 1997 la empresa presenta un nuevo plan económico financiero. Según la universidad, esa tasa es del 13,2 por ciento, según la documentación de la carta de intención, es el 12,6 por ciento.
- 5.6 Según el informe, el tránsito comprobado es un 17 por ciento mayor que el previsto, con una recaudación del catorce por ciento (14%) superiores al previsto en el plan, debido a la composición de ese tránsito.
- 5.7 Parte de las obras prioritarias que se debían realizar en el segundo y cuarto año de la concesión no fueron hechas.
- 5.8 El informe de la universidad dice los costos de la inversión figuran con un ochenta y seis por ciento (86%) superior a los precios de la oferta inicial.
- 5.9 El informe de la universidad culmina diciendo que si se hubieran hecho las obras faltantes – tercer puente, rotonda, caminos entre los años 2001 y 2004 la tasa interna de retorno que resultaba de ese contrato era del 25,86 por ciento, es decir, el doble de la prevista en la oferta. Era imprescindible la renegociación, del plazo o de la tarifa.
- 5.10 El Defensor del Pueblo, el doctor Eduardo Mondino, había hecho una presentación similar a la nuestra, donde coincidía, con que la ecuación económico financiera estaba rota a favor de la empresa.
- 5.11 En febrero de 2001, una delegación de los Concejos de Cipolletti y de Neuquén se entrevistó con el subsecretario de Obras Públicas, y se le exigió la realización de las obras faltantes y de una auditoria para actualizar las tarifas del peaje. A pesar de la promesa esa auditoria y la intimación de obras, no se hicieron.
- 5.13 A mediados de 2002 una simulación con los datos de la universidad dio que la tasa interna de retorno de la concesión era del 14,89 por ciento, superior a la prevista en la oferta de la licitación.
- 5.14 Es decir que esto significa que la concesión, en las condiciones establecidas en los pliegos y en la oferta, la empresa había recuperado el capital invertido y había ganado por encima de la tasa prevista para toda la concesión.
- 5.15 De acuerdo al contrato correspondía actualizar el plazo, dando por terminada la concesión y declarando libre el tránsito en los puentes carreteros.

- 5.16 El 24 de octubre de 2002 el Concejo Deliberante de la Ciudad de Neuquén hizo una declaración por unanimidad, por la cual se exigía la realización de la auditoria.
- 5.17 La empresa anunció que el tercer puente empezaba el 15 de noviembre de 2002. De acuerdo al Contrato de Concesión tenían veintitrés meses de plazo. Iniciadas el 15 de noviembre de 2002 tendrían que haber terminado el 15 de octubre de 2004. La misma empresa informó que hasta 2007 no iban a estar terminadas.
- 5.17 La resolución dice textualmente: "...si no se cumpliera con los plazos de ejecución contemplados en el Contrato de Concesión, se requiera ante el órgano de control de concesiones viales la declaración, la caducidad del plazo de concesión vial del Corredor 29 de acuerdo a lo establecido en la cláusula 11 del Contrato de Concesión.'
- 5.18 Por estos antecedentes la Carta Intención propuesta viene a crear un nuevo sistema legal a favor de la empresa. Incluso, implica desconocer la voluntad de las poblaciones del Alto Valle y de Neuquén, manifestadas por intermedio de sus correspondientes representantes.
- 5.19 Esto afecta no solamente a la institucionalidad y la representación democrática sino que va contra la credibilidad de la población en sus instituciones.
- 5.20 Por ello nos oponemos a esta Carta Intención y creemos que lo que corresponde es la realización de la auditoria pedida, estableciendo la caducidad del contrato.

Expone a continuación la **Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina, Seccional Río Negro, representada pro el señor Ricardo Di Clerico.**

- 6.1 Nuestro sindicato está permanentemente apoyando a las empresas que construyen y hacen al crecimiento del país, significando esto también la dignidad laboral de nuestros obreros.
- 6.2 Nuestro sindicato viene viendo hace muchos años este conflicto -por cuestiones políticas y también de índole, del atraso de esta obra.
- 6.3 Venimos a apoyar a cualquier empresa que venga a construir. Nosotros estaremos apoyando definitivamente para que las obras culminen y así poder superar el nivel de desocupación que tenemos en la región.

Sr. SECRETARIO (Del Sacramento).- Se informa que se han inscrito en el registro complementario especial las siguientes personas: Silvia Venero, como particular interesada, del Movimiento Antipeaje; Hugo Rubio, particular interesado; Julio Leonardo Tarifa, representante de La Rotonda S.A.; Carlos Di Camillo, concejal de Neuquén, y Carlos Segovia. Todos ellos como oradores, a los cuales se les dará veinte minutos a cada uno.

Toma la palabra la señora Silvia Venero, particular interesada, Movimiento Antipeaje.

- 7.1 Lee una carta del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos integrantes de la Unión del Usuario Vial, la firma el ingeniero Lasca, y dice: "...cuestionamos la Carta de Entendimiento en su aspecto básico referido a las relaciones de ahorro del usuario así como también, al beneficio-costos de la economía en su conjunto.
- 7.2 Continúa: "...estas compensaciones se hacen con fondos provenientes de impuestos a los combustibles cobrados a los usuarios, es éste el que paga tanto el peaje como el impuesto compensatorio de una reducción, y si la suma de ambas cargas no está superada por el beneficio o ahorro que el usuario pagante debe percibir como consecuencia de las mejoras la diferencia saldrá del bolsillo del usuario vial, lo cual está prohibido expresamente por la Constitución Nacional y por las leyes vigentes, en especial la N° 17.520 en su artículo 3°, inciso 1.

- 7.3 Prosigue: “Asimismo, los reconocimientos por variaciones de precios considerados en la Carta de Entendimiento, no pueden desconocer la necesidad del mismo contraste con las variaciones en los ahorros de los usuarios pagantes...”
- 7.4 Sigue leyendo: “...el tema del interés económico de los usuarios y de la sociedad en su conjunto, derechos constitucionales ambos, no pueden quedar al margen de los valores y compensaciones tarifarias...”
- 7.5 Lee: “Se aprueba un Cuadro de Ingresos y Egresos de los Concesionarios, que dará lugar a una determinada Tasa Interna de Retorno para los mismos y por lo tanto una ganancia aceptada. Pero nada se dice de los Cuadros de Ingresos y Egresos anuales de los usuarios pagantes, que tienen derecho a ganar. “
- 7.6 Continúa: “El Cuadro de Ingresos y Egresos anuales debe medir en en cada estación de cobro de peaje y por tipo de usuario, es el que demandamos, para poder juzgar los cuadros tarifarios y las compensaciones a realizar con los Fondos Fiduciarios.
- 7.7 Prosigue: “Este cuadro, elaborado con técnicas modernas, lo hemos solicitado varias veces, en otras ocasiones. Esperamos que ahora se satisfaga nuestro pedido, y que los resultados se hagan públicos, para beneficio nuestro y de toda la sociedad.
- 7.8 “Reitera la solicitud de crear un Ente Regulador que contemple la participación activa de los usuarios viales.
- 7.9 “Rechaza la adecuación de tarifas por variación de precios propuesta en la Carta de Entendimiento, ya que sólo servirá para crear otro perjuicio económico a los usuarios.”
- 7.10 “De mantener este sistema ilegal y anticonstitucional de peaje, solicitamos al Poder Concedente se termine con la discriminación tarifaria entre las distintas categorías de vehículos.”
- 7.11 Sigue la lectura: “Cabe señalar nuestra más firme oposición a este sistema de ‘falso peaje’ con casillas de cobro en ruta, implementado en nuestro país. Sostenemos se debe terminar con este régimen perverso, y reemplazarlo por un verdadero proyecto vial nacional, reasignando parte de los \$ 5.700 millones/año que se recaudan de impuestos a los combustibles, neumáticos, y otros, y de la tasa al gasoil.”.
- 7.12 Concluye; “Manifestó el rechazo a este tipo de Audiencia Pública, por carecer principalmente de la posibilidad de debatir entre las partes participantes. Ha quedado demostrado en anteriores audiencias, que no se consideran para nada los reclamos y alternativas planteadas.”
- 7.13 Conozco el contrato; coincido con la carta leída, me he opuesto al peaje desde el primer día. Hace ocho años que no pago peaje por el derecho de circular libremente por las rutas de este país, como lo dice nuestra Constitución.**
- 7.14 Esta empresa, solamente lo que hace es recaudar no le podemos reclamar nada, pero sí debemos reclamarles a nuestros representantes.
- 7.15 Debería hacerse una Audiencia para rescindir el contrato a esta empresa incumplidora Esta empresa no cumplió, y se la sigue escuchando, y se le sigue perdonando.
- 7.16 El subadministrador de Vialidad Nacional dijo en 2002: “En junio licitaremos las nuevas obras de la ruta 22. Si no comienzan las obras del tercer puente antes de fin de año, se cae la concesión”.
- 7.17 Se habla del sacrificio compartido, y el único sacrificio lo hacemos los trabajadores, que transitamos todos los días esta ruta.

- 7.18 Hay una ganancia excesiva de una de las partes por lo cual se le debería rescindir el contrato a esta empresa, hay una ganancia exagerada de un lado y del otro lado no recibimos nada.
- 7.19 Por supuesto desde el Movimiento Antipeaje desconocemos esta Audiencia y hacemos un llamado muy severo a las autoridades nacionales de que no sigan amparando ladrones.
- 7.20 Que se le rescinda el contrato a esta empresa por incumplimiento Hay sobrados argumentos para hacer esto.

Toma la palabra a continuación el señor **Hugo Rubio, como particular interesado**

- 8.1 El ingreso a la ciudad de Neuquén se supone que es para facilitar el tránsito de la población en general, para hacerlo más ágil, independientemente de que ese puente tiene que ser sin peaje. *
- 8.2 Cuando se ingresa a la zona de Rincón de Emilio hay una derivación a la derecha para que ingrese el tránsito pesado, Pero no podemos aceptar que un puñado de vecinos de Rincón de Emilio no quiera permitir el ingreso, mediante una rotonda a la izquierda, para ingresar directamente el tercer puente a la ciudad de Neuquén, ya que la ciudad de Neuquén es la ciudad donde nosotros cotidianamente vamos,
- 8.3 “El ingreso de la gente de Cipolletti, de Cinco Saltos, de Roca si quiere ingresar directamente a Neuquén, la gente de Neuquén que quiere ingresar directamente a Cipolletti, se ve completamente incapacitada para hacerlo y tiene que ir hasta Rincón de Emilio, y me parece que es muy lejos.”
- 8.4 Que los profesionales vean de vuelta la posibilidad de evitar este problema a ese puñadito de gente que está en Rincón de Emilio.
- 8.5 La ruta 22, el puente sobre la ruta 22, fue pagado, el peaje lo paga de ocho a uno de parte por los cipoleños por lo que la gente de Cipolletti, que tiene la patente de Cipolletti, no debería pagar el peaje. O por lo menos reducirlo.
- 8.6 Es muy importante para el futuro el hecho de que ya estamos produciendo una regionalización que va a llegar a una integración; incluso a una posible casi fusión de Cipolletti-Neuquén.

Expone a continuación del señor **Julio Tarifa, de la empresa La Rotonda S.A.**

- 9.1 El objetivo de nuestra presencia en esta Audiencia es ratificar la objeción que por escrito hemos formulado, y venimos haciendo desde el año 97, tanto a Caminos del Valle como al OCCOVI.
- 9.2 La Rotonda S.A. es pionera del Sector Sur, se encuentra en la intersección de las rutas 22 y 151. Se estableció en 1967 y da trabajo a más de cien personas. Su actividad: se dedica a la provisión de combustibles y lubricantes y al transporte de combustible metanol.
- 9.3 Vemos con preocupación el proyecto, por lo menos el que está sosteniendo Caminos del Valle, que está dedicado prácticamente en forma exclusiva a lograr una rápida circulación de los vehículos, aumentando la velocidad, disminuyendo prácticamente todas las entradas y todas las bajadas, tanto al sector de los barrios aledaños como al sector comercial.
- 9.4 Desde el año 97 comenzamos este planteo tendiente a lograr la modificación de los diferentes proyectos.
- 9.5 La Rotonda, contrató a una consultora vial a Ingenieros Asociados S.A., integrada por los ingenieros viales Húngaro y Alé Ortiz, para mejorar la propuesta y hacer un proyecto propio.
- 9.6 Todos estos antecedentes han sido presentados por escrito; pedimos se los tenga en cuenta. Se pretende facilitar el ingreso y el egreso, no solamente en la zona de la rotonda y barrios

aledaños y evitar de este modo un daño y un perjuicio que se produciría de aceptarse el proyecto de Caminos de Valle.

- 9.7 Destaca que para el supuesto que no se tuviera en cuenta esta situación obviamente de sufrir un perjuicio económico, la empresa que represento ejercerá todas las medidas a su alcance para evitar o para que se indemnice este evidente perjuicio.

A continuación hace uso de la palabra es el turno del señor **Carlos Di Camillo, concejal de la ciudad de Neuquén.**

- 10.1 Nos hemos opuesto desde los inicios de la concesión a que exista, por considerarla absolutamente innecesaria, si ambas provincias hubiesen encarado las obras previstas en esta concesión ya estarían indudablemente amortizadas.
- 10.2 Un estudio de la Universidad Nacional de El Comahue en el año 2000, se demostró fehacientemente que se habían cumplido todos los objetivos económicos de la concesión. No así los de las responsabilidades de las obras que tenía que haber realizado esta empresa.
- 10.3 En el año 2002 el Concejo Deliberante solicita al intendente lograr la rescisión de este Contrato de Concesión. Posteriormente la provincia de Neuquén, ofrece realizar el puente con recursos de la provincia.
- 10.4 En este momento no necesitamos una renegociación. Necesitamos que las autoridades nacionales se aboquen con todos los recursos legales, técnicos y económicos a buscar la forma de terminar con esta concesión y de habilitar con recursos provinciales obras necesarias para concretar la integración entre las ciudades de Cipolletti y Neuquén.
- 10.5 Esta es la voluntad de todos los representantes del pueblo de la región que se termine con esta concesión, y esto me interesa especialmente que lo conozcan las autoridades nacionales.
- 10.6 La concesión no nos sirve, la relación costo-beneficio está perjudicando a los pobladores de la región, las obras no se ven, no llegan; deberían haber estado realizadas, En esta Carta de Intención, no es conducente, no nos sirve, le sirve únicamente a la empresa.
- 10.7 Están dadas las condiciones para la rescisión de este contrato. Hay incumplimientos de todo tipo de Caminos del Valle, pero fundamentalmente la ejecución de las obras y el cumplimiento de los plazos. El puente nuevo debió haber estado terminado en el año 2001,
- 10.8 La posición que ha sido coherente desde el Concejo Deliberante de la ciudad y desde todos los concejos deliberantes de la región, para que se termine con este Contrato de Concesión.

Tema la palabra a continuación el señor **Carlos Segovia, como particular interesado.**

- 11.1 Viene a título de ciudadano, de usuario, de habitante de la región, y como participante de un grupo, que en el comienzo de la adjudicación de este gran negociado, impugnó por la vía judicial la concesión.
- 11.2 Conseguimos paralizar en aquel momento el cobro del peaje por alrededor 30 días, la Cámara Federal de General Roca revocó la decisión y comenzó la parte gorda del negocio, que fue el cobro de las tarifas.
- 11.3 Viene a esta Audiencia a impugnarla. Venimos a decir que esto más que una Audiencia es casi una mascarada. Se hace no a los efectos de escuchar a los vecinos, sino que se viene a cumplir con una mera formalidad.

- 11.4 Se ha comprendido, a través del sacrificio cotidiano, de pagar un peaje por algo que es nuestro. Esto en cuanto al puente viejo.
- 11.5 En cuanto al puente nuevo, evidentemente, además de ser un gran negociado, es también la expresión de la gran incapacidad de la dirigencia política de las provincias de Río Negro y Neuquén, y fundamentalmente de dos ciudades, como Neuquén y Cipolletti, cuyos recursos sobran para hacer un puentecito.
- 11.6 Nos enteramos también de que esta es una cosa cocinada, resuelta, hay 19 convenios ya acordados. Entre ellos está Caminos del Valle. Es decir, venimos acá a cumplir una mera formalidad.
- 11.7 La concesión que se otorgó a un grupo de empresas que económica y financieramente, era un grupo de gente que no tenía ninguna y que no pudieron con capital propio, comenzar a construir el puente, debiendo recurrir a financiamiento de terceros.
- 11.8 En el Anexo III se establece que las multas facturadas y multas suspendidas, que ascienden a 1.300.000 pesos, quedan condonadas, esta es la muestra en que quedó el Estado argentino, donde no hubo ningún organismo de control que fiscalizara el incumplimiento de esta empresa durante tanto tiempo.
- 11.9 La población, a través de sus organismos, de sus sectores y organizaciones de defensa y de la propia universidad, denunciaron y acreditaron fehacientemente la naturaleza de este gran negociado; que se complementa ahora, con este tipo de Audiencia.
- 11.10 Impugna y reclama que caduque esta concesión por inmoral, por ser un elemento negativo y contrario a los intereses económicos de la región y pedimos que los puentes vuelvan a sus legítimos propietarios, que son los habitantes de la comunidad de Río Negro y Neuquén.

No habiendo más oradores inscriptos ni preguntas que deban ser respondidas, siendo las **11 horas y 11 minutos** se da por terminada esta Audiencia.

Se incorpora a este informe final la presentación realizada el día de la Audiencia en la sede de la UNIREN por el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION quien afirma en la misma que:

- 12.1 El defensor del Pueblo tiene como finalidad la de proteger los derechos del ciudadano y de la comunidad. Por Resolución DP N° 938/00 se recomendó a la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, que efectúe una urgente revisión de la tarifa de peaje aplicada en el corredor 29 a efectos que se adecue la ecuación económica-financiera del concesionario al plan de inversiones efectivamente realizado a diciembre de 2000 y que se tomen las medidas del caso a fin que la Dirección Nacional de Vialidad cumpla con las obligaciones de control y auditoria determinadas en el Contrato de Concesión.
- 12.2 Seguidamente enumera las obras contractuales a realizar y su porcentaje de ejecución de acuerdo a lo descrito en el Informe de Justificación contenido en el presente expediente.
- 12.3 Sostiene el Defensor del Pueblo que el concesionario no ha realizado avances importantes en la ejecución de las obras contractualmente comprometidas entre diciembre del 2000 y setiembre de 2004., "persistiendo los sistemáticos incumplimientos por parte del concesionario".
- 12.4 Consecuentemente, corresponde la extinción del contrato de concesión y la restitución de los ingresos percibidos en exceso por parte de la empresa concesionaria a fin de que estos fondos se destinen a la concreción de obras a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad.