



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

**INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE
CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS
AUDIENCIA PÚBLICA PARA TRATAR LAS CARTAS DE ENTENDIMIENTO SUSCRITAS CON
AUTOPISTAS DEL SOL S.A. Y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A.
11 DE FEBRERO DE 2005
CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**

Buenos Aires, 25 de febrero 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) presenta el **Informe Final** que contiene la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PUBLICA llevada a cabo el 11 de febrero de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía las CARTAS DE ENTENDIMIENTO que oportunamente se firmaran entre la UNIREN y las EMPRESAS AUTOPISTAS DEL SOL S.A. y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A., en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de obras y servicios públicos concesionados. El decreto N° 311/03 reglamentó el proceso de renegociación de estos contratos a llevarse a cabo con las empresas licenciatarias y concesionarias.

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 concesionarias, entre las que se encuentran AUTOPISTAS DEL SOL S.A. y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A. Dichas empresas fueron adjudicatarias de las licitaciones para la construcción, ampliación, refacción y posterior explotación por el régimen de peaje de los Accesos Norte y Oeste a la ciudad de Buenos Aires, respectivamente, conforme fuera ratificado por decretos del N° 1167/94 y N° 1167/94.

Luego de análisis y negociaciones, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las EMPRESAS AUTOPISTAS DEL SOL S.A., por un lado, y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A. por el otro, arribaron a unos principios de entendimiento para la renegociación contractual.

A resultados de ello, con fecha 21 de diciembre de 2005 la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la EMPRESAS referidas precedentemente suscribieron las "CARTAS DE ENTENDIMIENTO", conteniendo las bases y términos consensuados para las adecuaciones de los CONTRATOS DE CONCESION.

Por ello, y en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la propuesta de entendimiento alcanzada entre la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las EMPRESAS AUTOPISTAS DEL SOL S.A., y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A. se sometió al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

Por Resolución Conjunta Nros. 18/2005 y 20/2005 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, del 13 de enero de 2005, se convocó en forma conjunta a una AUDIENCIA PUBLICA.

La AUDIENCIA PUBLICA se llevó a cabo en el local correspondiente al Salón Blanco, del "COMPLEJO PARQUE NORTE" sito en Avenida Cantilo y Avenida Güiraldes s/n de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS el día ONCE (11) de febrero de 2005 a partir de las 9:00 horas.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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

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

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes en la sede de la UNIREN, sita en la Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, desde el VEINTICINCO (25) de enero de 2005 y hasta el OCHO (8) de febrero de 2005, donde asimismo se pudo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA. La inscripción en el registro fue libre y gratuita.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PUBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES. Del mismo modo debían proceder aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como disertantes, pudiendo realizar presentaciones escritas, acompañar documentación y propuestas. Por último el público en general interesado en observar el desarrollo de la audiencia, no requería inscripción previa en el registro.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública las EMPRESAS AUTOPISTAS DEL SOL S.A. y GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A.; la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION creada por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561; el Señor DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION y el Señor DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; el ORGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES VIALES (OCCOVI); la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION; el Gobierno de la Provincia de BUENOS AIRES; el Gobierno de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; los Municipios de LA MATANZA, 3 DE FEBRERO, GENERAL SAN MARTIN, VICENTE LOPEZ, SAN ISIDRO, SAN FERNANDO, TIGRE, MALVINAS ARGENTINAS, ESCOBAR, PILAR, CAMPANA, MORON, HURLINGHAM, ITUZAINGO, MORENO, GENERAL RODRIGUEZ y LUJAN, todos ellos de la Provincia de BUENOS AIRES; y las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas.

Tal como surge del registro que obra en los actuados correspondientes se inscribieron 44 personas físicas y jurídicas en calidad de participantes.

La nómina de inscriptos que solicitaron realizar su exposición el día de la AUDIENCIA PUBLICA se encuentra agregada al EXP. CUDAP S01:0360165/2004, conformando el Orden del Día. Asimismo se inscribieron como participantes interesados las siguientes personas que no solicitaron efectuar exposiciones: Jaime SUBIRA; Pablo Javier MASERA; José Luis RINALDI; Pablo JULIANELLI; Luis Pablo PIAZZA; Rodrigo PEREZ GRAZIANO; Juan Facundo ETCHEBEHERE; Alfonso Javier NAVEIRA; y la Cámara Empresaria de Larga Distancia.

Con anterioridad a la realización de la Audiencia, y por Secretaría de la UNIREN, se recibieron las presentaciones de DEUCO - Defensa de Usuarios y Consumidores; Centro de Experimentación y Seguridad Vial Argentina S.A.; Consulbaires Ingenieros Consultores S.A.; Municipalidad de San Fernando; Cámara Empresaria de Larga Distancia; Fundación de Investigaciones Económicas y Sociales; GONZALEZ María América; SILVESTRE Jorge Luis; DOMNICZ, José Benjamín; KRETSCHMAYER, Roberto B.; y FUERTES, Norberto José. Estas presentaciones que fueron agregadas al EXP. CUDAP S01:0360165/2004, y se encontraron a disposición de los participantes y público en general el día de la audiencia, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA PUBLICA, que se materializará en la resolución final prevista por el art. 38 del decreto 1172/03.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El día 11 de febrero de 2005, siendo las 9.00 hs. se dio inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA actuando como Presidente de la misma, el Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF. El resto de las Autoridades presentes fueron: como Presidente Alterno, el Ing. Hugo ROTHAMEL y, en calidad de Secretarios, el Dr. Javier DEL SACRAMENTO y el Ing. Alfredo VILLAGGI.

Durante el transcurso de la Audiencia, la Comisión Nacional Asesora para la Integración de las Personas Discapacitadas - Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales; Asociación "Vecinos Unidos de Moreno"; Cámara de San Fernando de Industria, Comercio y Servicios; y Consumidores Libres; efectuaron presentaciones por Secretaría, que se hallan adjuntos al expediente al EXP. CUDAP S01:0360165/2004.

Cabe destacar en este punto la presentación efectuada por la Comisión Nacional Asesora para la Integración de las Personas Discapacitadas - Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, donde peticionan la incorporación a las Cartas de Entendimiento de los siguientes puntos. En primer lugar, en el punto segundo, plan de Inversiones, en virtud de los derechos reconocidos a las personas con movilidad reducida, solicitan se agregue: "Las obras y su correspondiente presupuesto para hacer accesibles los pasos peatonales que cruzan las autopistas y las paradas de transporte automotor ubicadas en ellas, en los términos de la normativa de accesibilidad vigente". A su vez requieren la gratuidad del peaje para las personas con discapacidad, debiendo acreditarse el distintivo de identificación a que se refiere el art. 12 de la ley 19.279. Ello debido al derecho de libre tránsito de las personas con discapacidad (art. 22 inc. c) del dto. 914/97), al bajo porcentaje de vehículos en relación con el parque automotor total.

Para comenzar por Secretaría se procedió a dar lectura al orden del día, luego de lo cual el Sr. Presidente de la Audiencia, Dr. Simeonoff efectuó ciertas consideraciones respecto del desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA, especificando que las alocuciones debían referirse al tema específico para el cual había sido convocada la Audiencia.

Inició el ciclo de exposiciones el Licenciado **Roberto LAMDANY**, en representación de la **UNIREN**.

1.1.- El Lic. LAMDANY comenzó efectuando una introducción resumiendo la historia y el marco legal que regula los contratos de concesión en proceso de renegociación. Citó la ley 23.696, como aquella que posibilitó encarar la construcción, mejoramiento, ampliación, mantenimiento y explotación de las vías de penetración y circunvalación que acceden a la Ciudad de Buenos Aires, siempre en el marco de la ley 17.520.

Refirió que en diciembre de 1992, por decreto 2.637, se fijaron las pautas para que las vías de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires sean dadas bajo el régimen de concesión establecido por la 17.520, y mediante la Resolución 1.485/92, se llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional bajo el sistema de concesión de Obra Pública por peaje de los Accesos Norte, Oeste y Riccheri.

1.2.- Efectuó una breve descripción de ambos accesos, refiriendo que el Acceso Norte está formado por la Avenida de Circunvalación General Paz, la Ruta Nacional 9 desde Avenida General Paz hasta Acceso a Puerto Campana, su bifurcación de la Ruta 9 hasta su intersección con la Ruta Nacional 8 en Pilar y el Ramal al Municipio de Tigre.

El Acceso Oeste, por su parte, está formado por la Ruta Nacional 7 desde la Avenida General Paz hasta su empalme con la Ruta Nacional 5 y continuando por ésta hasta el cruce con la Ruta Provincial 47 en Lujan.

1.3.- Precisó que se trata de contratos de obra pública de tipo gratuito en la caracterización de la ley 17.520, por lo que el concesionario no recibiría ni aportes, ni subsidios, ni avales, ni garantías por parte del Estado. La obra se financia mediante el cobro de peaje con tarifa tope, y el concesionario asume el riesgo de la actividad, o sea que las variaciones en el costo de construcción de las obras por él encaradas forman parte del riesgo empresario. Asimismo asume el riesgo de la modalidad, o sea que el Estado en ningún modo garantiza un nivel



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de tránsito determinado. Más aún, el Estado podría construir alguna obra vial que eventualmente derive tránsito del Acceso sin que el concesionario no tenga derecho a realizar reclamo alguno al concedente.

1.4.- Puntualizó que las obras fueron divididas en dos etapas, y la habilitación al cobro de la tarifa se producía luego de la culminación de las obras de mayor significación.

1.4.1. La ley 17.520 había establecido como uno de los requisitos para la financiación por el sistema de peaje de una vía, que el valor económico medio del servicio ofrecido debía ser superior a la tarifa pagada por el usuario. Al anteponer las obras al cobro de la tarifa, este hecho quedaba de por sí garantizado.

1.4.2. Las tarifas estaban expresadas en dólares estadounidenses convertibles en pesos a la tasa de cambio fijada por el Banco de la Nación Argentina, y se redeterminaban anualmente de acuerdo con la variación del Índice de Costo de Vida publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos (CPI de acuerdo a sus siglas inglesas).

1.4.3. El Estado se reservó el control y la fiscalización de las vías de acceso, como así también la protección del usuario. A estos fines creó el Órgano de control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires -OCRABA-, que luego se refundiría en el actual Órgano de control, que es el OCCOVI.

1.4.4. La licitación fue realizada a través del sistema de Data-Room en el que casi setenta empresas fueron preclasificadas, que a su vez luego se agruparon en ocho consorcios.

1.4.5. La tasa máxima de rentabilidad para el Plan Económico Financiero de las empresas fue fijado en 18,5 por ciento, cifra que surgía de la suma del 12 por ciento, que era la tasa usual en obras de infraestructura admitida por los organismos multilaterales; a eso se le adicionaba un 5 por ciento por obra de peaje, y a esto un 1,5 por ciento adicional, ya que a la fecha de licitación no se contaba con el proyecto ejecutivo.

1.4.6. Con el juego de ambas restricciones -el beneficio del usuario y la tasa máxima de rentabilidad admitida por el Plan Económico Financiero del eventual concesionario- se determinó la tarifa tope. Para el Acceso Norte, sobre un beneficio del usuario 1,98 dólar, fue calculado que la tarifa tope máximo era 0,836 dólar. El mismo cálculo arrojó que el beneficio del usuario era para el Acceso Oeste de 2,64 dólares y la tarifa tope admitida sería de 1,175 dólar.

1.4.7. A la licitación del Acceso Norte se presentó un solo consorcio oferente formado por las empresas Dragados y Construcciones, Impregilo y Sideco Americana. La tarifa solicitada por el consorcio fue de un 1 por ciento por debajo de la tarifa tope. En el caso del Acceso Oeste compitieron tres consorcios como oferentes resultando ganador el formado por las empresas Benito Roggio, Odebrecht y Grupo Mexicano de Desarrollo; la tarifa de peaje solicitada estuvo un 30 por ciento por debajo de la tarifa tope. La Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero presentada por el consorcio ganador del Acceso Oeste era de 13,06 por ciento.

1.4.8. El Contrato del Acceso Norte sufrió entre 1993 y 2001 cinco adecuaciones o modificaciones originadas fundamentalmente por la incorporación de obras nuevas solicitadas por organismos nacionales y municipales y otras que fueron adelantadas a fin de mejorar la fluidez del tránsito.

1.4.9. Al 31 de diciembre de 2001, y de acuerdo a un informe solicitado específicamente por la Unidad de Renegociación al órgano de control, la empresa había cumplido satisfactoriamente con el contrato y el plan contractual de inversiones se encontraba sobrecumplido.

1.4.10. En el caso del Acceso Oeste el contrato original sufrió tres modificaciones y una adenda a los fines de incorporar algunas obras pero esencialmente para tomar cargo de los mayores costos de las expropiaciones y las dificultades en la liberación de la traza de esta autopista. La empresa, al 31 de diciembre de 2001, y de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

acuerdo al informe del órgano de control antes mencionado, había dado un estricto cumplimiento del cronograma de inversiones.

1.5. Continuó refiriendo que el Plan Económico Financiero de cada una de las empresas concesionarias es el documento en el cual la empresa informa al concedente cuál es su aspiración de beneficio.

1.5.2. Si observamos cada una de las variables que conformaban el Plan Económico Financiero de la empresa AUSOL, ganadora de la licitación del Acceso Norte, vemos que el tránsito pagante en el acceso entre 1993 y 2001 fue algo inferior al estimado en el Plan Económico Financiero original. Sin embargo, los ingresos fueron algo superiores como consecuencia del reajuste tarifario originado en el CPI mencionado en 1.4.2.

1.5.3. Los egresos por gastos de explotación y mantenimiento prácticamente coincidieron con lo que el concesionario había estimado. El valor de los egresos por inversiones en obra, contabilizados en el Registro de Inversiones llevado por el órgano de control de acuerdo con el artículo 17.9 del contrato de concesión, eran mucho mayores a los planeados, con una dispersión superior al 30 por ciento.

1.5.4. Se presentó un cuadro donde se podía observar cuál era la situación del Plan Económico Financiero que es lo que la empresa pensaba obtener como utilidades y no tiene que ver en absoluto en principio con las utilidades realizadas, ya que el contrato prevé que el riesgo de la actividad es por cuenta del concesionario, al igual que el riesgo de la modalidad. Estos dos principios del contrato han sido preservados en el proceso de renegociación realizado por la Unidad de Renegociación.

1.5.5. Los ingresos totales, medidos en dólares constantes, tal cual había previsto la empresa, eran un poco más de 687 millones de dólares. La inversión total que la empresa pensaba hacer entre 1993 y 2001 se acercaba bastante a 704 millones de dólares y al 31 de diciembre de 2001 la empresa calculaba o esperaba tener una inversión no recuperada del orden de los 220 millones de dólares.

1.5.6. A fin de llevar a pesos el Plan Económico Financiero se calculan los Ingresos de la concesión aplicando la tarifa actualizada con las variaciones por obras y por CPI, al tránsito que la empresa pensaba que iba a tener en el acceso. Vemos así, que los ingresos totales deberían haber sido de 775.128.000 pesos o dólares. La UNIREN ha preparado un índice de re-expresión -cuya metodología basada en el decreto 1295/02, por el que se transformaron las erogaciones planeadas por la empresa, en cada punto del tiempo, a los pesos que debería haber pagado de acuerdo con las variaciones de los índices de precios publicadas por el Instituto de Estadística y Censos. Esa transformación a pesos corrientes nos da 724 millones. Es decir que de los 704 millones originales, si todo se hubiera comportado de acuerdo con lo que la empresa tenía previsto realizar, la empresa debería haber invertido 724 millones de pesos. A valores corrientes la inversión no recuperada debería haber sido de 172 millones de pesos, lo que daba una TIR en moneda constante que teóricamente había subido del 15,3% al 17,10 por ciento.

1.5.7. Teniendo en cuenta los valores observados, la recaudación, de acuerdo a la información del órgano de control, fue de casi de 739 millones de pesos, lo que teniendo en cuenta que el tránsito había sido menor este resultado no llama la atención. Pero evidentemente lo que sí llama la atención es la inversión que en el Registro de Inversiones tiene contabilizado el órgano de control. Son casi 960 millones de pesos; según lo que se tome como referencia puede ser un 36 o un 33 por ciento mayor. Este valor nos hace pensar que presumiblemente hasta el 31 de diciembre de 2001 la tasa de rentabilidad que estaba experimentando el concesionario se encontraba bastante por debajo de la que planeaba realizar. Esta observación es compatible con los registros contables de la empresa.

1.5.8. A modo de ejemplo se presentó un cuadro que marcaba la relación entre la utilidad y el patrimonio de la empresa. En el se podía observar que el promedio para todos los años es apenas superior al 8 por ciento, y que las tasas de rentabilidad más o menos interesantes se producen en 1998 y 1999. A partir de ese momento la



Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos

tasa empieza a caer como consecuencia de los primeros síntomas de la recesión económica que hizo eclosión a fines de 2001.

1.5.9. Este mismo análisis para el Acceso Oeste demostró que hasta el año 2001 el tránsito pagante en el acceso prácticamente coincidió con el estimado en el PEF. Los ingresos fueron superiores por la misma razón, por el ajuste por el CPI. Los egresos por gastos de explotación y mantenimiento fueron apenas mayores a los estimados y el valor de los egresos por inversiones en obra contabilizados en el Registro de Inversiones fue sensiblemente mayor. Las cifras del cuadro respecto de la empresa AUSOL no son tan dramáticas como en el primer caso, pero muestran claramente que la rentabilidad estimada por el concesionario en su Plan Económico Financiero era mucho mayor que la que se estaba dando en la realidad.

1.5.10. En un cuadro similar al expuesto para AUSOL, se observó que las tasas de utilidad pasan los cinco años de inversión en este caso, pero rápidamente en 2001 empieza a caer cuando comienza a caer el tránsito.

1.5.11. Todo esto en un marco en el cual el órgano de control afirma que el cumplimiento del contrato por parte de la empresa había sido satisfactorio hasta el año 2001. Asimismo, la empresa Opinión Pública, Servicios y Mercados, realizó una encuesta a usuarios del Acceso Norte y del Acceso Oeste sobre determinados aspectos del acceso, cuyos resultados fueron positivos en cuanto al desempeño de las concesionarias.

1.5.12. La emergencia económica significó para los concesionarios una caída abrupta en el volumen de tránsito, incrementos de precios de insumos, maquinarias y equipos, que comienzan a dificultar el desenvolvimiento de la empresa y asimismo la devaluación de nuestro signo monetario. Todo ello llevó como consecuencia dificultades en la continuación de las obras al tiempo que la posibilidad de recuperar la inversión realizada anteriormente se tornaba improbable.

1.6. En estas condiciones la ley 25.561 declara la emergencia pública en materia social, económica, administrativa y financiera y delega al Poder Ejecutivo nacional las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar esta situación. El artículo 8° establece que en los contratos de servicios públicos quedan sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar y los mecanismos indexatorios. El artículo 9° autoriza al Poder ejecutivo a renegociar los contratos de servicios públicos bajo determinados criterios.

1.6.1. El proceso de renegociación implica dos partes o voluntades para llegar a un acuerdo. Para que esto sea posible es necesario:

1. revisar el cumplimiento del contrato
2. reconocer cuál es la realidad que vive la República Argentina, con sus conflictos sociales, políticos y económicos
3. recomponer la confianza entre las partes
4. poder predecir las futuras condiciones macroeconómicas
5. dar las condiciones de certidumbre para el desenvolvimiento futuro del contrato.

1.6.2. La estabilidad de las condiciones macroeconómicas han permitido sentar las bases para una propuesta de renegociación a partir de una cuantificación del impacto de la emergencia económica sobre la ecuación económica del concesionario y quedando para una futura renegociación la magnitud del "esfuerzo compartido".

1.6.4. Fundamentalmente, se ha procedido a la pesificación del Plan Económico Financiero de los concesionarios. A esos efectos se tomaron en cuenta los montos de los ingresos originalmente previstos por el concesionario y se le adicionaron los ingresos que éste percibió hasta el año 2004 inclusive por reajuste tarifario por aplicación del CPI.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.6.5. A partir del 2004 se toma el tránsito original que el concesionario tenía previsto y se lo multiplica por la tarifa en vigencia. Este procedimiento se justifica porque el riesgo de tránsito es un riesgo de la modalidad.

1.6.6. La reexpresión a pesos corrientes de las erogaciones planeadas en concepto de gastos de explotación e inversiones se realizó a través de la utilización de índices que, fueron contruidos ad hoc a través de una metodología que se encuentra expuesta en el expediente

1.6.7. Se dejó de lado el valor de las inversiones efectivamente realizados por ambas empresas ya que el mayor valor forma parte del riesgo de la actividad del empresario.

1.6.8. Así se pudo calcular la corriente de fondos libres del Plan Económico Financiero. Una vez calculada la corriente de fondos libres esa corriente se transforma a moneda constante utilizando el mismo índice de reexpresión que se utilizó anteriormente para el cálculo de los gastos de inversión.

1.6.9. Finalmente, se calcula la tasa interna de retorno del Plan Económico Financiero de cada concesionario medido esta vez en pesos constantes de 1993.

1.7. La propuesta de renegociación continúa con un período de transición que va desde la aprobación del Acta Acuerdo hasta diciembre de 2005, en el cual se acuerda un plan de inversiones para cada uno de los accesos como forma de normalizar el normal funcionamiento de los contratos.

1.8. Las tarifas de peaje al público del Acceso Norte se incrementan en promedio un 15 por ciento y las del Acceso Oeste lo hacen en un 14 por ciento. El objetivo fundamental es sostener el plan de inversiones y mantener un servicio compatible con el régimen de calidad vigente.

1.9. Otras medias que acompañan a la propuesta llevan a hacer del contrato un todo coherente, porque así como se ha pesificado la tarifa se ha procedido a la pesificación de seguros, garantías, multas, penalidades y el registro de inversiones.

1.10. Se conviene anular los procesos en curso originados en actas de constatación y las penalidades impuestas a la empresa por hechos derivados de la emergencia económica.

1.11. Se vuelve a poner en cabeza del concesionario el control de carga de los vehículos pesados y se conviene en reconocer al OCCOVI como autoridad de aplicación.

1.12. De acuerdo a lo que manda la ley 25.561 la propuesta de incremento tarifario debe evaluarse respecto a su impacto en la competitividad de la economía, en la distribución del ingreso y en la rentabilidad de las empresas.

1. Se presenta un cuadro que señala que el efecto del incremento sobre la carga transportada es, en la peor hipótesis, de un 6 por mil.
2. En cuanto a la distribución del ingreso señala un estudio realizado en el año 2004, que el 88 por ciento de los usuarios del acceso tiene ingresos superiores a mil pesos y el 75 por ciento utiliza el acceso menos de dos veces a la semana, con lo cual la incidencia se vuelve realmente no significativa y, finalmente
3. En relación al impacto de la propuesta en la rentabilidad de las empresas se lo ha medido en base a su incidencia sobre el Plan Económico Financiero de ellas y se observó que la tasa interna de retorno, en ningún caso alcanza el valor numérico que tenía originalmente.

1.13. Finalmente queda planteado un nuevo proceso de renegociación en el cual se deberán hacer ajustes menores al Plan Económico Financiero por diferencias en el CPI cobrados, por incremento en la tasa de ingresos brutos, los gastos de mantenimiento de obras que fueron pospuestas o eliminadas del nuevo plan de inversiones, las diferencias entre costos de obra que en el nuevo plan de inversiones se encuentran a nivel de proyecto y las que resulten del proyecto ejecutivo, y finalmente la solicitud del concesionario de realizar un nuevo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ajuste tarifario para alcanzar el valor absoluto que tenía originalmente la tasa interna de retorno de su Plan Económico Financiero.

Finalizada esta exposición toma la palabra por la **Defensoría del Pueblo de la Nación**, el contador **Miguel Angel BIZZI**.

2.1.- Luego de manifestarse como permanentes defensores de las Audiencias Públicas, como un medio para discutir, analizar, clarificar y poner a consideración de la opinión pública los distintos puntos que se debaten sobre la renegociación de los contratos, el Cdor. BIZZI sentó la posición de la Defensoría del Pueblo sobre las cartas de entendimiento objeto de la AUDIENCIA PUBLICA.

2.2.- Expresó que para el Defensor del Pueblo de la Nación, licenciado Eduardo MONDINO, las Cartas de Entendimiento significan postergar indefinidamente la discusión sobre la renegociación final del contrato, significa aceptar Planes Económico Financieros elaborados, el último en el año 2001, en un marco económico totalmente distinto al actual, y aceptar incrementos tarifarios que dependen de ese modelo desectorizado.

2.3.- Manifestó que se deberá acordar "parte" de los Planes Económico Financieros, porque partes vitales ya han sido acordadas en esta revisión tarifaria, y estos nuevos planes deberán regir hasta que finalicen los plazos de concesión. Sin embargo no se estipula ninguna pauta para dicha elaboración.

2.4.- El Defensor del Pueblo, propuso algunas pautas que considera imprescindibles, fundamentalmente para elaborar el punto 6 de las Cartas de Entendimiento, que incluye los siguientes aspectos.

2.4.1. La elaboración de un estudio del nivel socioeconómico de los usuarios.

2.4.2. Las tarifas deben definirse sobre la base de una estructura de costos operativos reales, exigiendo a las empresas la implementación de un sistema de contabilidad de costos regulatoria

2.4.3. Establecer parámetros para la estructura de financiamiento de las empresas, y pautas para proyectar el flujo de vehículos pasantes a ser utilizado en los nuevos Planes Económico Financieros.

2.4.4. Además, se deben establecer parámetros para la correcta gestión ambiental, sistemas de seguridad, y pautas para un sistema de control de calidad que tenga en cuenta los registros de quejas de los usuarios.

2.5.- En cuanto a la estructura de financiamiento, refirió que si se observan los años 1999 y 2000, es igual a la de casi todas las concesiones públicas que se hicieron en los años 1990; es decir, una estructura de capital con un elevado endeudamiento y un muy bajo patrimonio neto. En el año 2002 hubo un estrangulamiento en los gastos de explotación, en la práctica significó una baja en la calidad de la prestación del servicio para los usuarios.

2.6.- Las grandes pérdidas sufridas por las empresas concesionarias de servicios públicos con posterioridad a la crisis se explica principalmente por una estructura de capital con excesivo endeudamiento. Los costos de esa elección propia de los Directorios de las empresas deben ser asignados al *management*, a los accionistas y a los acreedores, y no a los usuarios de los servicios. Por ende debe exigirse en este nuevo Plan Económico Financiero a la empresa mantener límites precisos de endeudamiento.

2.7.- Respecto al punto de incrementos tarifarios, se dice que es el incremento tarifario a los fines de recomponer parcialmente la ecuación económica financiera del contrato. Para el incremento del 14 por ciento promedio, no se tuvo en cuenta la estructura de costos de explotación de las concesionarias ni los nuevos niveles de vehículos pasantes o las unidades técnicas equivalentes de 2004 respecto al 2003.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

2.8.- Sostuvo que lo que se negoció realmente en AUSOL, fueron 30 millones de pesos, y en el Grupo Concesionario del Oeste, 13,6 millones de pesos. Pero de acuerdo al nuevo nivel de tráfico de 2004, que creció en AUSOL en un 12,4 por ciento, hay un incremento superior en 15.840.000 pesos. Si sumamos las dos cantidades tenemos 45.840.000 pesos. Esto quiere decir que es un 53% superior al estimado por el artículo 5° de la Carta de Entendimiento. En el caso del Grupo Concesionario del Oeste supone una variación, respecto del estimado, de un 85%. Por eso entendieron que si los valores negociados fueron de 30 y de un poco más de 13 millones, se tuvo que haber buscado la tasa de incremento tarifario equivalente a los nuevos valores, de 45.840.000 y de 25.120.000, con lo que ya no sería el 14%.

2.9.- Rechaza totalmente el punto 10° de la Carta de Entendimiento. Entiende que si la cláusula queda en firme, este es el 80% del análisis del Plan Económico Financiero. La futura discusión del P.E.F. no tiene sentido cuando se fija el valor de las inversiones que tiene que recuperar la empresa.

2.10.- Mostró un cuadro comparando distintos coeficientes: la evolución del coeficiente utilizado para las inversiones; el índice de precios internos al por mayor y el índice de costos de la construcción. Se podía observar que el índice de precios internos al por mayor tiene muy poca relación con los ítem o valores de las inversiones efectuadas por las dos concesionarias. Sí tiene mucho que ver el índice de costos de la construcción. Como conclusión afirmó que en el cálculo hay una sobrevaluación de las inversiones efectuadas. Y en la justificación de la Carta de Entendimiento se aclara que se buscó una metodología, y ésta es la del decreto 1295/02. Se objetó el mismo como fuente de la metodología de cálculo.

En síntesis, rechazó la aplicación del decreto 1295/02 para re-expresar las inversiones y los Programas Económicos Financieros debido a que las variables que se re-expresan tienen una evolución y composición distinta del índice utilizado, ya que el objeto del decreto no se condice con la finalidad empleada en las Cartas de Entendimiento. Su fin es la determinación de precios de obras a realizar y no la reexpresión de valores de inversiones efectuadas.

2.11.-Respecto a las garantías y seguros, afirmó que la Defensoría de Pueblo la Nación tiene una vasta experiencia y una preocupación seria por la existencia en plaza de un conjunto de compañías aseguradoras cuya capacidad económica financiera es lamentable. Desconfía de las pólizas emitidas en el país debido a que la Superintendencia de Seguros de la Nación, padece faltas de medios y se ve imposibilitada de controlar todas las compañías de seguros existentes en el país.

Sugirió que las pólizas de seguro de caución solamente pueden ser aceptadas previo un informe de auditoría sobre la capacidad económico financiera de la compañía de seguro, y que se exija que la compañía aseguradora se obligue a comunicar al OCCOVI acerca de cualquier causal que implica la afectación de la vigencia de la póliza, y que la póliza posea una cláusula de renovación automática.

2.12.- El Defensor del Pueblo de la Nación se opuso a estas Cartas y, en consecuencia, al aumento tarifario que de ellas surge y propuso: 1) redefinir el incremento de las tarifas en función de los nuevos niveles de tráfico, 2) establecer premisas claras y precisas para la elaboración del nuevo programa económico financiero, 3) rediseñar la metodología utilizada en el punto 10 de la Carta para la actualización de los valores de las inversiones, 4) exigir la implementación de un sistema de contabilidad de costos, 5) exigir a las empresas mantener una estructura de financiamiento equilibrada con límites precisos de endeudamiento y, por último, 6) exigir que las pólizas de seguro sean emitidas por compañías solventes y garantizar la vigencia de los contratos.

Seguidamente tomó la palabra el Ingeniero **Luis FREIXAS**, presidente de la empresa **Autopistas del Sol S.A.**

3.1.- Comenzó recordando que la naturaleza de la relación jurídica que vincula al Estado Nacional con Autopistas del Sol es la de un contrato de concesión de obra pública por peaje, regulado por la ley N° 17.520 y



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

sus modificatorias, bajo la modalidad gratuita, lo que implica que la empresa no percibe canon alguno ni tiene otorgadas garantías o avales por parte del Estado concedente.

3.2.- Expuso que si bien la licitación tuvo éxito en la convocatoria los desafíos que planteaba el proyecto pusieron en riesgo su realización: la necesidad de invertir aproximadamente 420 millones de dólares antes del inicio del cobro de peaje, la oposición planteada por municipios aledaños a la General Paz que obstaculizaban la realización del proyecto era otro riesgo que se corría, el hecho de tener que construir dentro del proyecto importantísimas vías libres de peaje que ponían en riesgo la cantidad de vehículos que iban a utilizar las vías de peaje.

3.3.- Refirió el panorama caótico de la Avenida General Paz, construida entre 1937-1941, y del Acceso Norte, construido en la década del 50, se encontraban colapsados por el tránsito durante gran parte del día, con situaciones insoportables para los usuarios durante las horas pico y los fines de semana., menciona a su vez que los usuarios perdían por congestiones más de 30 millones de horas al año, que equivalían aproximadamente a unos 200 millones de dólares.

3.4.- Autopistas del Sol tomó posesión de la concesión el 8 de agosto de 1994, y el 3 de Julio de 1996, se habilitaron las obras de la primera etapa con un adelanto de 8 meses respecto al plazo contractual que era de 30 meses.

3.5.- La inversión realizada en esta primera etapa fue de 424 millones de dólares y la ejecución de las obras fue realizada con tal coordinación que la circulación mejoró durante las mismas, en las que Autopistas del Sol utilizó 150 frentes de trabajos; 3.000 obreros y técnicos y un parque de maquinarias compuesto por más de 300 equipos, vehículos e instalaciones valuados en unos 75 millones de dólares.

3.6.- El financiamiento de esta primera etapa, previo al inicio del cobro de peaje, se conformó con un aporte de capital de los socios de 122,7 millones de dólares, y el resto, aproximadamente 300 millones de dólares, se obtuvo de un sindicato de bancos.

3.7.- El 6 de julio de 1996, finalizadas y recepcionadas por el órgano de control las obras de la primera etapa, se inició el cobro de peaje. El sistema proyectado funcionó perfectamente destacándose la existencia de más de sesenta mil usuarios utilizando el peaje dinámico -pase- desde el primer día.

3.8.- Desde el inicio del cobro del peaje hasta diciembre de 2001, Autopistas del Sol continuó invirtiendo en las obras de la segunda etapa previstas en el contrato y en otras obras adelantadas y adicionales

3.9 - Las inversiones realizadas en este período sumaron un monto de 350 millones de dólares, por lo que el total invertido desde el inicio de la concesión fue de 774 millones de dólares. Agrega que en esta segunda etapa las inversiones también incluyeron la instalación del primer sistema de Autopista Inteligente del país, que consta con un centro de control situado en el Edificio Social, con veinticuatro cámaras ubicadas estratégicamente en la traza y con seis carteles de señalización variable que permiten al personal de Autopistas del Sol un control en tiempo real de las incidencias del tránsito. En el Centro de Control tiene presencia permanente personal de la Policía de la Provincia de Buenos Aires que coordina operativos que hacen a la seguridad de usuarios y vecinos.

3.10.- En el año 1997, la situación del mercado de capitales hizo posible este objetivo y fue así que Autopistas del Sol colocó en el mercado internacional y nacional dos series de obligaciones negociables por un importe total de 380 millones de dólares. Un segmento importante de las obligaciones negociables fue suscripto por inversores individuales argentinos.

3.11.-El nivel de endeudamiento de Autopistas del Sol fue siempre técnicamente aceptable ya que nunca superó la relación 5,6 veces EBIDTA, y la relación capital/endeudamiento.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3.12.-Autopistas del Sol definió desde el comienzo su misión a través de cuatro objetivos estratégicos: brindar valor a los usuarios; generar compromiso, satisfacción y orgullo a sus empleados; impactar positivamente en la comunidad y generar valor a sus accionistas.

Con relación a la seguridad, indicó que las inversiones realizadas y con el mantenimiento, los servicios y los sistemas de seguridad implementados, se han reducido las víctimas fatales por accidentes a un 30 por ciento de las que se producían en el año 1993; evitándose entonces aproximadamente 120 víctimas fatales por año.

A su vez, el órgano de control encomendó el cálculo del beneficio del usuario a la Universidad de Buenos Aires, en el que se tomaron en cuenta solo los beneficios directos más significativos que perciben los mismos, tales como tiempos de viaje y consumo de combustible. El resultado en el caso de Autopistas del Sol, fue un valor de 5,11 pesos en octubre de 2002, que a valores de diciembre de 2004 sería de aproximadamente 7,51 pesos, o sea más de tres veces superior a la tarifa de peaje.

Por otra parte, destacó que el 82 por ciento del trazado de la concesión es libre de peaje, contando los usuarios con importantes alternativas libres en el 18 por ciento bajo peaje. Esta circunstancia hace que en Autopistas del Sol el 60% de los usuarios utilicen en forma gratuita la concesión.

En cuanto a la tarifa de peaje, es por kilómetro recorrido un 50% inferior al valor promedio de la tarifa de las autopistas argentinas incluyendo en las mismas las pertenecientes al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Camino del Buen Ayre, y un 40% menor a las de otras concesiones en Sudamérica.

Resaltó a su vez como objetivo la satisfacción de sus empleados, destacando que los 680 empleados de la compañía gozan de una serie de programas de capacitación y beneficios. Refirió a su vez que los salarios del personal han tenido un incremento desde diciembre de 2001 de más del 60% como producto de los aumentos dispuestos por el Gobierno Nacional y por la empresa.

Dentro del beneficio a la comunidad se destacan las obras realizadas para los municipios vecinos, fuera del área de la concesión, que han significado a la fecha una inversión de 25 millones de dólares.

En cuanto al objetivo de generar valor para los accionistas relató que el único dividendo abonado por Autopistas del Sol ha sido de 30 millones en el año 2000, que representa solo el 3,8 por ciento de las inversiones realizadas. En lo que hace a la rentabilidad de los accionistas de los últimos estados contables emitidos por la sociedad al 30 de septiembre de 2004 surge que los resultados acumulados desde el inicio de la concesión hasta la fecha indicada arrojan una pérdida de 226 millones de pesos. Si a dicha suma se le incorpora la distribución mencionada de utilidades realizada por la sociedad en el año 2000, el resultado acumulado al 30 de septiembre ascendería a una pérdida de 160 millones de pesos.

3.13.-Como consecuencia de lo expuesto la rentabilidad de la compañía medida en términos económicos es negativa. Por su parte, los costos de operación y mantenimiento han tenido desde el 2001 un incremento de aproximadamente el 50 por ciento, y el órgano de control no ha dejado de requerir el cumplimiento estricto del contrato a pesar del quiebre provocado por la emergencia económica. Desde la emergencia económica Autopistas del Sol ha incumplido con sus acreedores y ha cumplido cabalmente con sus obligaciones contractuales.

3.14.-Por otra parte, el costo de las inversiones a realizar se ha incrementado en aproximadamente un 140 por ciento desde diciembre de 2001 a diciembre de 2004. Por otra parte la concesión ha generado un ingreso al Fisco de 176 millones de pesos en valores históricos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

3.15.-El proyecto llevado a cabo por Autopistas del Sol permitió una transformación total de la zona norte, en la que creció notablemente el número de establecimientos industriales, colegios, universidades, nuevas urbanizaciones, instituciones de salud y demás, generándose una revalorización inmobiliaria para vecinos y propietarios en general, que en algunos casos superó el 200 % en dólares.

3.16.-En diciembre de 2001 AUSOL había concluido prácticamente con la totalidad de las inversiones comprometidas en el contrato. El nivel de endeudamiento, era razonable y el plan estratégico para los años 2002 y 2003 se enfocaba al cumplimiento de los vencimientos de los préstamos. La devaluación, el default de la Argentina y el tratamiento de los pasivos financieros destruyeron en poco tiempo todo lo que con esfuerzo se había hecho a lo largo de ocho años de vida de la concesión.

3.17.-A AUSOL se le congeló la tarifa y fue la única concesionaria de obra pública no incluida en el régimen de la pesificación de sus pasivos. Siendo la concesión vial que más invirtió resultó la más perjudicada. La relación deuda – EBITDA, que era de 5,6 veces en diciembre 2001, pasó a ser 18 veces en enero de 2002 e hizo imposible el cumplimiento de las obligaciones financieras. AUSOL fue una de las primeras empresas en declarar el *default*

3.18.-Una parte importante de los acreedores financieros eran inversores argentinos que habían comprado obligaciones negociables con sus ahorros y fue imposible evitar que algunos de ellos iniciaran pedidos de quiebra y otras acciones judiciales contra la compañía. Después de más de dos años de convivir con esta crítica situación, AUSOL logró llegar a un acuerdo con sus acreedores en julio del 2003. El acuerdo preventivo extrajudicial, que fue homologado definitivamente por la justicia el 21 de mayo de 2004, implicó para los acreedores una pérdida de aproximadamente el 50% de sus activos a valor actual. Los accionistas, por su parte, debieron ceder, sin percibir nada a cambio, el 30% de la compañía a los acreedores y además comprometerse a no cobrar dividendos por lo menos hasta que no se cancele el bono con descuento -o sea hasta el año 2009.

3.19.-Los resultados que recoge el último balance público de septiembre de 2004, reflejan que la crisis impactó en Autopistas del Sol con una pérdida de 361 millones de pesos. El balance de la crisis que debería hacerse bajo la mirada del sacrificio compartido arroja por lo tanto un resultado extraordinariamente inequitativo, ya que hasta la fecha la tarifa permanece congelada.

3.20.-La Carta de Entendimiento en tratamiento prevé un incremento de las tarifas de peaje de un 15 por ciento, lo que aún siendo insuficiente para reponer la rentabilidad del contrato y para garantizar el pago de la deuda reestructurada, representa el inicio de un sendero para el reestablecimiento de condiciones que hagan viable la concesión.

3.21.-AUSOL prevé, dentro del acuerdo, invertir aproximadamente 90 millones de pesos en los próximos cinco años. Las obras a realizar incluyen el tercer carril en el ramal Tigre con la repavimentación completa de los 2 carriles existentes, colectoras en el ramal Pilar y un conjunto de obras convenidas con los municipios vecinos.

3.22.-El caso de AUSOL -con un beneficio del usuario más de tres veces superior a la tarifa, con un 60 por ciento de sus usuarios que viajan gratuitamente y con la particularidad de estar emplazada en la Zona Norte de Buenos Aires, que es la de mayor poder adquisitivo- parece ser ideal para alcanzar una solución que haga viable la concesión, lo que redundará positivamente no sólo en la credibilidad de los accionistas, acreedores y usuarios, sino que tendrá un efecto positivo en la confianza de inversores locales y extranjeros en nuestro país.

Acto seguido se concedió la palabra al Señor **José Luis GIMÉNEZ**, vicepresidente ejecutivo del **Grupo Concesionario del Oeste S.A.**

4.1.- Comenzó explicando que el Grupo Concesionario del Oeste, GCO, es una concesionaria de obra pública y servicio que tiene como objeto la construcción, mejoramiento, operación y mantenimiento del Acceso Oeste



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

hasta el año 2018. La obtención de la concesión se realizó mediante un proceso de licitación pública de ámbito nacional e internacional en la cual participaron reconocidas empresas y donde GCO ofreció la tarifa más baja, fijada en función del plazo de concesión, el tránsito, las obras a realizar, los costos de operación y mantenimiento del proyecto y la tasa de rentabilidad

4.2.- La concesión del Acceso Oeste es un proyecto a riesgo del concesionario que no ha recibido ni recibe financiación, aportes, avales, garantías ni subsidios del Estado. Destacó como rasgo característico de las concesiones de los accesos a la ciudad de Buenos Aires, a diferencia de otras modalidades de concesión vigentes en la República Argentina, que la finalización de las obras debía concretarse antes de permitirse el cobro de peaje.

4.3.- GCO, en cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato de concesión, realizó en octubre de 1999 la oferta pública del 30% de las acciones de su capital social, siendo la primera concesionaria de autopistas argentinas con cotización en la Bolsa de Comercio. El resto del capital se distribuye entre dos inversores internacionales con alta especialización y experiencia de más de 35 años en la gestión y operación de autopistas, con clara vocación de permanencia y compromiso por el desarrollo de las infraestructuras.

4.4.- Las obras se finalizaron en septiembre de 1998, quedando totalmente conectada por autopista la Capital Federal con la ciudad de Luján. El inicio del cobro del peaje recién se produjo luego de la finalización de las obras en 1999.

4.5.- La Autopista del Oeste es hoy una moderna infraestructura vial alternativa con un trayecto de 52 kilómetros que comunica en rápido recorrido los partidos de 3 de Febrero, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, Moreno, General Rodríguez y Luján por la Capital Federal, facilitando el crecimiento económico de la región y prestando un servicio esencial a un área densamente poblada de más de tres millones de habitantes.

4.6. Destacó como aspectos relevantes, que la autopista ha sido construida con un diseño vial siguiendo estrictas normas ambientales; que diariamente es utilizada por más de 200.000 vehículos mientras que otros 60.000 circulan por sus colectoras gratuitas totalmente pavimentadas desde el enlace hasta el enganche con la ruta provincial N° 25; que la calzada ha sido proyectada siguiendo las reglas del arte de la ingeniería vial, utilizando experiencias internacionales y construida con los más altos parámetros de calidad; que se implementaron un total de 85 vías manuales de peaje y 53 vías de telepeaje; se invirtió en seguridad, instalándose más de 3.400 columnas de alumbrado, más de 200 kilómetros de barandas y defensas vehiculares. Refiere que todo ello se ha traducido en una inversión de más 333 millones de dólares, la creación durante la obra de más de 1000 puestos de trabajo y en la actualidad empleo permanente para más de 800 personas, y que se permitió unir la Capital Federal con la ciudad de Luján en sólo 30 minutos.

4.7.- Indicó que los clientes usuarios de la Autopista del Oeste obtienen ahorros en tiempo de viaje y menos costos de operación superiores al 50% por ciento dependiendo de la clase de vehículo y los horarios de circulación.

4.8.- La seguridad vial es uno de los objetivos permanentes de la concesionaria. Los móviles de seguridad vial recorren la autopista las 24 horas del día los 365 días del año contando con el apoyo de la policía de la provincia de Buenos Aires. Con idéntico objetivo, GCO S.A. ha colaborado con recursos edilicios y móviles para establecer un destacamento de seguridad vial de autopistas de la policía de la provincia de Buenos Aires que opera a efectos de mejorar la seguridad sobre la traza. Por otra parte, sobre la base de un convenio firmado con el órgano de control, la Gendarmería Nacional tiene presencia a lo largo de toda la autopista. Se han instalado cercos perimetrales en gran parte de la autopista y alambrado los puentes y pasarelas peatonales con el objeto de disminuir la intrusión y el vandalismo.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

4.9.-Los servicios de asistencia en el viaje cubren las necesidades de los usuarios ante cualquier incidente o accidente que pueda suceder mientras circulan por la autopista. Destacó que se ha experimentado una fuerte reducción de los accidentes desde el inicio de la explotación de la autopista, disminuyendo en un 50%.

4.10. En cuanto a los ejes básicos de gestión, GCO trabaja bajo un modelo de asociación público-privada que requiere de un diálogo permanente y transparente entre la comunidad, el Estado y la concesionaria para conseguir los objetivos establecidos en el contrato de concesión y obtener una rentabilidad razonable que la haga sostenible a largo plazo.

4.11.-Se describen a continuación brevemente los orígenes y el destino de los fondos de la concesión para el período acumulado entre la adjudicación de la misma en el año 1993 y el año 2004:

4.11.1. El flujo total de fondos ingresados en la concesionaria alcanza el monto de 925 millones de pesos contados en términos nominales: 80 millones integraron el capital social y aporte de los accionistas; 209 millones correspondieron a los préstamos bancarios conseguidos para la finalización de las obras, y 636 millones es el monto acumulado por peaje hasta la fecha.

4.11.2. Este monto total de 925 millones de pesos se aplicó íntegramente a los siguientes conceptos: 347 millones a inversiones en obras y expropiaciones; 60 millones a sueldos y cargas sociales; 101 millones a gastos de operación, mantenimiento, seguridad y vigilancia; 130 millones a tasas e impuestos nacionales, provinciales y municipales; 261 millones al servicio de la deuda comprensiva de intereses y capital, y por último, 26 millones a dividendos.

4.12. GCO está adherida al Pacto Global propiciado por las Naciones Unidas, que la compromete al respeto de los derechos humanos, los derechos laborales y el medio ambiente.

4.13.-En cuanto al impacto de la crisis económica, GCO debió transitar la emergencia sujeto a las restricciones financieras que la misma ha impuesto, pero sin olvidar la visión a largo plazo y la responsabilidad empresarial, que se requiere para empresas que desarrollan y gestionan obras y servicios públicos.

4.14.-Los impactos se tradujeron en un encarecimiento de los insumos del 200% para los de origen importado y del 125% para los de origen nacional. La inflación minorista del 55% repercutió directamente sobre el costo financiero de la sociedad, al tener sus deudas sujetas por decreto a la actualización del capital.

4.15.-La incidencia directa de los necesarios reajustes salariales decretados por el Estado ha supuesto un incremento de más del 70 por ciento de los costos laborales directos y los servicios de terceros contratados. Todo esto mientras el peaje se mantuvo fijo en 1,50 peso desde 1999.

4.16.-Durante la emergencia se han realizado inversiones por 22 millones de pesos en conservación, mantenimiento y obras de seguridad, soportando los mayores costos de inversión y gastos necesarios para la operación de la autopista.

4.17.-Asimismo, se han realizado renunciaciones por parte de la empresa concesionaria para interés general y la viabilidad del proyecto a largo plazo, entre las que se destacan que las siguientes:

4.17.1. Los flujos de fondos del Plan Económico Financiero del contrato quedan pesificados, calculándose la rentabilidad de ahora en más en pesos, mientras que anteriormente se determinaba en dólares, según se había establecido en el contrato original;

4.17.2. Se revierte la actualización de los ingresos mediante índices de precios extranjeros;

4.17.3. La concesionaria y sus accionistas mayoritarios han asumido el compromiso de no iniciar acciones judiciales.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

4.18.-Las inversiones fijadas en la Carta de Entendimiento en el período 2005-2008 importan 69 millones de pesos, no obstante, consecuentes con el nivel de servicio ofrecido y de acuerdo a nuestra planificación, se van a realizar obras por 94 millones de pesos. Detallas las inversiones a realizar.

4.19.-Las inversiones comprometidas junto con las ya efectuadas en los años 2003 y 2004 totalizan 118 millones de pesos, representando un aporte importante para consolidar el proyecto de Autopista del Oeste. Desde el año 2009 en adelante están previstas obras de mantenimiento y ampliaciones vinculadas al crecimiento del tránsito por más de 140 millones de pesos, que permitirán llegar al fin del período de concesión con plena operatividad y la calidad que caracteriza actualmente al Acceso Oeste.

Concluida esta participación, tomó la palabra el señor **Ricardo LASCA**, en representación del **Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos**.

5.1.- Comenzó su exposición destacando la crisis que están padeciendo los usuarios, especialmente los que usan vehículos, teniendo en cuenta el incremento del gasoil, lubricantes y demás, cuyo aumento ha sido terrible."

5.2.-Manifestó que la ley 17.520 expresa claramente que la tarifa debe ser inferior al beneficio que recibe el usuario, de ninguna manera puede superar el ahorro del uso de la ruta concesionada, porque si no el peaje actúa como costo o impuesto al tránsito y no como pago a una contraprestación real ofrecida.

5.3.- Criticó el modo de cálculo del ahorro -beneficio- al usuario que generaron las concesiones objeto de la presente Audiencia Pública. Refiere que se tomaron promedios cuando se debería medir año por año para cada estación de peaje y tipo de vehículo. Entiende que de este modo es como se mide ese beneficio al usuario, no como lo han estado haciendo desde el poder concedente o los propios concesionarios.

5.4.- Propuso que a través de la Defensoría del Pueblo se podría crear una verdadera mesa de trabajo con expertos en este tema a los fines de redefinir el verdadero beneficio que debe recibir el usuario. Debe tenerse en cuenta que hace 14 años que está implementado el sistema de peajes en rutas nacionales y nunca se ha creado un ente que contemple la participación de los usuarios con voz y voto. "Existe en este momento el OCCOVI, ex OCRABA, donde nunca se contempló la participación de los usuarios con voz y voto, cuando somos los que pagamos; somos parte de ese contrato."

5.5.- El OCCOVI es un organismo de control que controla contratos leoninos e ilegales que sólo perjudican el interés de los usuarios. El OCCOVI, por otra parte, es un organismo insuficiente y desde que se creó, a partir de la OCRABA, sólo defendió el interés de los concesionarios y no se ha ocupado para nada del interés de los usuarios que, reitero, somos quienes pagamos y financiamos estos proyectos."

5.6.- Rechazó el incremento propuesto de tarifas teniendo en cuenta la crisis que se experimenta en el país

5.7.- Criticó la indexación de las tarifas durante el período que estuvo en vigencia la convertibilidad, violando el mismo plan de convertibilidad durante la década del 90. En el caso del Acceso Oeste critica que se hablaba en un primer momento de un solo pago para el total del cordón y luego fueron dos. Indicando que hubo un aumento tarifario del 150% por ciento: se pagaba 0,60 por garita, 1,20 pesos en total, y hoy se paga 3 pesos. En el caso del Acceso Norte se arrancó con 1 peso o dólar, luego pasó a 1,30, 1,50, 1,70 y hoy por hoy el total es de 1,90.

5.8.- Aclaró que entiende la situación de los concesionarios, pero debe contemplarse que la crisis que afecta a todos los sectores. Resaltó que las empresas tienen un muy buen negocio de aquí en adelante, "Han tenido épocas muy buenas para ir recuperando la inversión que estaban haciendo."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

5.9.-Se preguntó, en referencia a la deuda en dólares de Autopistas del Sol, sobre la culpa tienen los usuarios si ellos se endeudaban en dólares. Los hacen socios en las pérdidas, no en las ganancias.

5.10.-Criticó el estado de la capa asfáltica, afirmando que luego de la crisis prácticamente no se esta haciendo absolutamente nada.

5.11.-Observó que existen aumentos encubiertos: de noche apagan algunas luces, tienen menos cabinas, hay menos camionetas de auxilio que circulan por las autopistas, y se sigue pagando exactamente lo mismo. Aseveró que el servicio decayó y tampoco se brindaba de acuerdo a la tarifa pagada.

5.12.- Llamó la atención que no se haya tratado el tema de los cuatro accesos en forma simultánea.

5.13. Planteó como problema para trabajarlo y tratarlo: la “clara” discriminación tarifaria entre los cuatro accesos, entendiendo que es un trabajo complejo unificar la tarifa, pero que se puede lograr y realmente terminar con esta discriminación de que quien va a Campana, paga 1,90 pesos por 90 ó 100 kilómetros, y el que va a Luján paga 3 pesos por cincuenta y pico de kilómetros. Refirió que le conviene instalarse en Campana, no en Luján. Lo mismo pasa con Buenos Aires-La Plata, donde son 60 kilómetros y se paga 3,80 pesos, y Cañuelas, que son 60 kilómetros y se paga 1,40 pesos.

5.14.-Lo mismo para las distintas estaciones de peaje de ingreso y egreso, donde realmente se pagan cifras que no tienen nada que ver con el kilometraje recorrido. Solicitó tratar la posibilidad de una unificación tarifaria de acuerdo al real kilometraje recorrido

5.15.-Objetó la magnitud de la inversión del Acceso Oeste y de que empezara a cobrar después de terminada la obra, porque gran parte de la traza ya existía y también parte de la obra.

5.16.-Elogió y reconoció, “la gran inversión que ha hecho Autopistas del Sol”.

5.17.-Insistió que los concesionarios deberían esforzarse para que los usuarios estén trabajando junto a ellos y al poder concedente, y así llevar adelante una verdadera política de vialidad nacional, que se extienda a las redes nacional y provinciales para el desarrollo del país, porque la infraestructura del país es fundamental y que también constituye un servicio público, que no afecta solamente al que usa el camino, sino que afecta a toda la comunidad, porque un sistema de peaje mal implementado, implica automáticamente un aumento del costo del transporte, que a su vez de inmediato se traslada a los precios

5.18.-Los usuarios no están en condiciones de absorber un incremento, a pesar de todo lo que puedan justificar los concesionarios.

6. Seguidamente expuso el Señor **Enrique ZULETA PUCEIRO**, como representante de la **Fundación de Investigaciones Económicas y Sociales**.

6.1. Refirió que a partir del año 2004 se puso en marcha en la Fundación de Investigaciones Económicas y Sociales que preside una tarea de balance del proceso de los 90' respecto de las infraestructuras.

6.2.- Como la primera etapa del trabajo no fue pública, para el caso concreto de los Accesos Norte y Oeste, se presentaron los resultados de una investigación que presentó la entidad que preside, que figura en el expediente perteneciente a esta Audiencia Pública. Se señalan algunos resultados.

6.3.- La exposición trata de explicar el impacto de estas infraestructuras en dos tipos de público: los usuarios directos, que fueron encuestados en ocasión de utilizar la infraestructura y los residentes en las áreas de cobertura primaria de las autopistas.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

6.4.- Se debe distinguir una gran cantidad de estudios y de encuestas que hay sobre perspectivas y percepciones. Es importante porque los estudios de calidad que tienen que ver con el usuario directo proporcionan la perspectiva de quien usa y realiza una estimación de la relación beneficio/costo, que es la que se discute en esta Audiencia Pública.

6.5.- El proyecto de balance está a disposición de todos los interesados. La UNIREN tiene la totalidad del material en bruto de esas nueve sesiones, sesenta investigaciones y participaciones, incluso desgrabaciones de las discusiones, y está a disposición de todas las entidades, profesionales y ciudadanos, y por otra parte también estamos a disposición en la Fundación.

6.6.- Enumeró los resultados de los estudios realizados. La primera pregunta está dirigida a la población que vive en el área de cobertura primaria, que varía según la característica de la infraestructura, a veces es en un kilómetro, a veces más, depende de la densidad poblacional. La evaluación de las inversiones que se han hecho en infraestructura en la etapa de la concesión es de muy bien en el 6,8 por ciento de los casos para Acceso Oeste y 4,8 para Acceso Norte; sumado esto al juicio positivo, nos arroja prácticamente 47% en el caso de Acceso Oeste y 84% en el caso de Acceso Norte. El juicio de regular es de 29 por ciento para Acceso Oeste y 17% para Acceso Norte. La evaluación general del esfuerzo de inversiones en infraestructura vial fue muy positiva por parte de la gente que vive concretamente en el área, cuya vida social, económica y cotidiana depende de alguna manera de estas infraestructuras.

6.7.- La siguiente encuesta es referida a quienes usan directamente las infraestructuras y fueron encuestados en tal condición, es decir, mientras las usaban. Aquí se ratifica el juicio muy positivo: para Acceso Oeste, muy bien 20%, bien 68%, y para Acceso Norte, muy bien 14,6% y bien 76%. Es el juicio de quienes una, dos o tres veces por semana usan la infraestructura.

6.8.- Respecto de si la infraestructura es adecuada o inadecuada a los intereses de los usuarios directos encuestados, indicó que en el caso de Acceso Oeste el 59% de los encuestados la consideró adecuada, y el 36% inadecuada. En el caso de Acceso Norte el 73,2% considero adecuada la infraestructura y 19,7% inadecuada.

6.9.- Con relación a la población que habita en el área de cobertura, ya no usuarios directos, el 84,7% consideró la infraestructura adecuada en el caso del Acceso Oeste, y 79,1% de Acceso Norte.

6.10.- Evaluando el sistema de peaje, la opinión muy positiva es baja. Indicó que esto ocurre en general dada las resistencias que existen sobre el mecanismo mismo del peaje derivadas de la crisis, sobre todo los peajes nacionales. La suma de positivo y muy positivo muestra una aceptación del sistema para el caso concreto de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires.

6.11.- En cuanto al nivel de cumplimiento general de la empresa, se preguntó a beneficiarios directos e indirectos o residentes en las zonas de cobertura primaria, destacando que la idea de cumplimiento parcial fue muy fuerte. También en el caso de los beneficiarios directos, la idea del cumplimiento adecuadamente o muy adecuado: 33 más 44 %.

6.12.-En una evaluación del estado general de la infraestructura, el pavimento, etcétera, también fue muy alta la percepción positiva, tanto en los beneficiarios directos como indirectos.

6.13.-Sobre el tema de la comodidad en el viaje: casi no hay juicios negativos.

6.14.-La percepción frente a sistemas alternativos: qué ocurre con las infraestructuras organizadas del modo como están en los contratos de acceso y las que no tienen este sistema. Esta es tal vez la mayor legitimación, la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

imagen que tanto en Acceso Norte como Acceso Oeste tienen quienes usan estas infraestructuras, quienes han visto construir las y viven alrededor de los beneficios del impacto social y económico de estas infraestructuras.

6.15.- Sobre el tema de los derechos del usuario por parte de las empresas, hay una percepción de que las empresas están cumpliendo, en el caso de AUSOL y Acceso Oeste con estos derechos de quienes todos los días transitan por la autopista.

6.16.- Mencionó como una breve conclusión que los estudios de calidad marcan fuertes consensos con los servicios. Lo mismo ocurre con los servicios domiciliarios. No ocurre lo mismo a veces con los estudios de opinión pública, y la razón fundamental es que con motivo de esta discusión que no hemos tenido en la Argentina en estos años, una gran cantidad de temas -el Estado ausente, la Argentina postergada, los bloqueos a la participación, la falta de voz, de voto y de presencia de usuarios y consumidores- se debaten en esta sede..

7. A continuación tomó la palabra el Señor **Ernesto CASARETTO**, en representación de la **Municipalidad de Tigre**.

7.1.- Refirió que Tigre es el municipio del conurbano norte con mayor cantidad de kilómetros de autopistas dentro de su jurisdicción. Al momento de concesionarse el sistema se encontraba colapsado, con serias deficiencias estructurales, sin iluminación, con cruces a nivel en las intersecciones de la calle Belgrano, en Don Torcuato, y Marcos Sastre, en El Talar, donde se producían accidentes mortales casi a diario entre los peatones que debían sortear esos cruces, muchas veces para ir a trabajar. Todo esto es fehacientemente comprobable con las colectoras frentistas sin asfaltar en los 17 mil metros de longitud de la ruta. El mantenimiento era casi nulo.

7.2.- Refirió que ante el estado general de abandono existente en esos momentos se hizo imprescindible que la administración municipal, con recursos propios -antes de ser concesionada la autopista y desde mediados de 1992 hasta la adjudicación a la concesionaria- procediera a colocar las luminarias, reparar la calzada y ejecutar el mantenimiento de la totalidad de los espacios verdes, que superan más de 50 hectáreas en la zona de caminos de acceso a Tigre. Este paliativo le insumía a la Municipalidad de Tigre fuertes sumas de dinero que le impedían aplicarlas a fines específicos.

7.3.- Destacó que el distrito de Tigre se encontraba en plena disyuntiva respecto a su futuro, toda vez que más del 50% de su territorio estaba sin explotar, considerando que su desarrollo estaba atado a la llegada de inversores y al mejoramiento de las vías de acceso a las ciudades que lo conforman.

7.4.- En el Tigre se encuentran desarrollados, en ejecución y en etapa de aprobación, más de 100 proyectos de nuevas urbanizaciones como Nordelta, los barrios Santa Bárbara, Pacheco Golf, el Talar de Pacheco, Santa María de Tigre, Villa Nueva, Laguna del Sol, barrios en Rincón de Millberg, etcétera. Esto implica más inversiones, más fuentes de trabajo, más obras particulares, mejor calidad de vida.

7.5.- Se preguntó entonces, si no se hubiera mejorado la autopista y no se hubieran ejecutado las obras mencionadas por la administración municipal, ¿Tigre hubiera recibido semejante volumen de inversión privada?

7.6.- En el mes de octubre del año pasado se suscribió un convenio con el órgano de contralor tendiente a que la concesionaria a su costo ejecute obras de pavimentación en la calle Belgrano, en la ciudad de Don Torcuato, fuera del ámbito de concesión, esperando esta administración que las obras comiencen en el mes de marzo. Considerando que en Tigre, y en la zona norte en general, se necesitan inversiones en medios de comunicación, estimamos que el sistema debe continuar. Con el debido control del Estado concedente el sistema tiene que ser rentable para quien invierte.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

7.7. Por último consideró que debe tenerse en cuenta en esta renegociación las siguientes obras: el ensanche del tramo del acceso a Tigre, desde el peaje de San Isidro hasta su finalización, dado el crecimiento del tránsito vehicular en el último tiempo; y con el acuerdo con municipios de la zona, continuar mejorando los accesos a la autopista fuera de los límites de la concesión con participación de la concesionaria, pues las rutas provinciales que sirven de nexo de las ciudades a la autopista que deben ser mejoradas y la provincia de Buenos Aires no tiene previsto ningún tipo de ejecución.

7.8.- Por lo expuesto se considera correcta la renegociación del contrato por parte del Estado nacional.

8. Seguidamente se concedió la palabra a la Señora **Beatriz GARCÍA BUITRAGO**, en representación del **Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**.

8.1.- Refirió que si bien el Ente Único no tiene jurisdicción sobre estas concesiones son muchos los vecinos de la ciudad de Buenos Aires que las utilizan y es en defensa de los derechos de esos usuarios que el Ente se presenta.

8.2.- Respecto a las Cartas de Entendimiento acordadas señala algunas preocupaciones e interrogantes que han surgido luego de analizada la documentación:

8.2.1. En primer lugar, en las cartas al hablar de la revisión para la recomposición de la ecuación económico financiera, se conviene establecer una nueva instancia de revisión contractual, dentro de un mes y veinte días a partir de ahora, por lo que conforme a los pasos a llevarse a cabo en la presente renegociación, ambos procesos es muy probable que se superpongan. Por que no se realiza una sola integral sobre todos los temas.

8.2.2. En las actas acuerdo se fija un cuadro tarifario autorizando un aumento que se otorga al solo efecto de una recomposición parcial de la ecuación económico financiera de la empresa. La información brindada no justifica suficientemente los motivos para aumentar dicha tarifa. Parece que se estaría renegociando tomando como justificación información de tres años de antigüedad, no sería mejor contar con las cifras actuales de tráfico.

8.2.3. No creen pertinente dejar sin efecto las sanciones por incumplimientos cometidos a partir de enero de 2002, y mucho menos que esas multas abonadas por las concesionarias se consideren como un crédito a favor de ellas "en concepto de" o "a cuenta de" e imputables al pago de otras infracciones ya constatadas o que se constaten en el futuro.

8.2.4. Sobre la adecuación de tarifas por variación de precios se establece que a partir del 1º de junio de 2005 los concesionarios podrán solicitar al OCCOVI una redeterminación tarifaria si la variación en el valor medio del índice de precios internos al por mayor y el índice de apertura de mano de obra del índice de la construcción supera el 5 por ciento. La variación se calculará para la primera revisión tomándose como índice base el mes de octubre de 2004. A esta altura las empresas ya estarían en condiciones de pedir esa readecuación, o sea que aquí tendríamos casi un aumento automático.

8.2.5. En referencia a las inversiones realizadas, manifestó que resultan poco claros los índices utilizados para definir estas inversiones, lo que ciertamente dificulta el análisis respecto al grado de cumplimiento de los contratos.

8.2.6. Por último, hizo mención a que en los informes de justificación aparece un punto donde se habla de reuniones con organizaciones de consumidores. En realidad, se habla de documentos de consulta del año 2002 y también se hace referencia a encuestas directas a los usuarios. Pero en los temas que se plantean allí en ningún momento hemos visto que se plantee cuál es la percepción que tiene el usuario en relación con la tarifa



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que está pagando por esos peajes. Y tampoco hemos visto que en todo esto se tenga en cuenta que el usuario también se ha visto perjudicado por la crisis que sufrió el país.

8.3.- Si bien se entendió la situación en que se encuentran las empresas, también se debe entender la situación en que se encuentran todos los usuarios del servicio, y se coincide con lo expuesto precedentemente por el ingeniero Lasca en lo referido a que es necesaria la participación de los usuarios en los entes de control. Eso ayuda a la transparencia y es vital para la sociedad.

9. Seguidamente expuso el Señor **Pedro BUSSETTI**, en representación de **DEUCO, Defensa Usuarios y Consumidores**.

9.1.- Primeramente reiteró el reclamo a las autoridades nacionales en el sentido de posibilitar la participación efectiva de los usuarios en todo el proceso de renegociación de los contratos de servicios públicos a través de representantes elegidos por sus organizaciones representativas, tal como prescribía el decreto 293/02.

Mencionó que también se ha denegado dicho derecho al Defensor del Pueblo de la Nación, cuya participación también estaba prescrita por el decreto citado.

La participación del representante de los usuarios en la anterior Comisión de Renegociación de los Contratos de los Servicios Públicos permitió que los usuarios tuviéramos acceso a toda la información relativa a la renegociación y que durante los días posteriores a la devaluación, cuando el conjunto de los precios de la economía aumentaba casi al borde de la inflación, las tarifas de los servicios públicos se mantuvieran congeladas, favoreciendo a los sectores más afectados por la devaluación.

9.2.- Reiteró a su vez el pedido de García Buitrago y Lasca a las autoridades del OCCOVI, que está pendiente de resolución el pedido que un conjunto representativo de entidades de usuarios le formuláramos en junio de 2003, respecto a la integración de una Comisión de Usuarios en el organismo de control.

9.3. Recomendó asimismo a las autoridades de la UNIREN que para las próximas convocatorias a celebración de Audiencias Públicas se utilicen para su difusión, otros medios como la radio y televisión para difundir convenientemente este tipo de eventos y que la información llegue masivamente a la ciudadanía. Así como que también el lugar de celebración de esta Audiencia esté ubicado estratégicamente, no alejado del medio urbano, para posibilitar el fácil acceso de la mayoría de los usuarios.

9.4.- La Audiencia Pública tal como ha sido y es asumida por las autoridades va camino a constituirse en una mera formalidad, como una instancia burocrática que otorga legitimidad a la decisión que ha sido tomada de antemano, desconociendo en la resolución final las expresiones, los conceptos, las opiniones y propuestas que los ciudadanos y las organizaciones han vertido en ellas.

9.5.- Rechazó la inclusión en las Cartas de Entendimiento de las cláusulas de indexación que les van a permitir a las empresas un ajuste tarifario cada vez que el costo de la construcción y otro indicador referido a éste aumente en más de un 5%.

9.6. Mencionó que a pesar de que la ley 25.561 de emergencia económica prohíbe la indexación de las tarifas, se autorizaron redeterminaciones tarifarias en función de mayores costos. De ser aprobadas estas Cartas de Entendimiento, esta cláusula al menos será impugnada judicialmente por las asociaciones de usuarios por su manifiesta contradicción con la ley de emergencia económica.

9.7.- La participación en la renegociación hubiera permitido a los usuarios saber cuáles fueron los criterios que primaron en el organismo para establecer la instancia de revisión contractual que va a desarrollarse a más tardar a partir del 1° de abril de 2005 y que deberá finalizar con anterioridad al 31 de diciembre de 2005; en que va a



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

consistir la recomposición de la ecuación económico-financiera de la empresa, lo que no queda lo suficientemente claro a través de la carta.

9.8.- Parece excesivo que se hayan establecido tres instrumentos de aumento de tarifas: la adecuación de tarifas por variación de precios; la revisión de la ecuación económica y el aumento que piensa aplicarse a partir de la aprobación de la carta.

9.9.- Las organizaciones de usuarios han rechazado unánimemente la condonación, suspensión o disminución del pago de las sanciones impuestas por incumplimientos contractuales o perjuicios a los usuarios dispuestas en distintos servicios públicos.

9.10.- Fueron los usuarios quienes financiaron estas autopistas, sus ampliaciones y esas mejoras, quienes posibilitaron la ampliación de las redes, posibilitaron que en el caso que se mencionaba recién de Tigre haya un desarrollo económico sustentado principalmente en las vías de comunicación que tiene Tigre con la Ciudad de Buenos Aires y con el puerto de la Ciudad de Buenos Aires.

9.11.- Reclamó por el distinto tratamiento que se dispensa a los usuarios en relación con las empresas concesionarias con respecto a los incumplimientos y las violaciones. Destacó que cuando un usuario entra en mora en el pago de un servicio público se le castiga con el corte del servicio, el retiro de los medidores, la persecución judicial y hasta el remate de sus bienes.

10. A continuación, toma la palabra el señor **Diego LO TARTARO**, en representación de **Instituto Argentino para el Desarrollo de las Economías Regionales**.

10.1.- La exposición se refiere a la importancia que el instituto de economías regionales, asigna a la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires y las implicancias que los mismos tienen para que pueda repetirse en otras ciudades del interior del país. Hizo referencia al libro, "Informe sobre los Accesos a la ciudad de Buenos Aires.

10.1.1. Refirió que estos emprendimientos significaron políticas eficaces de preservación del medioambiente, con estrategias efectivas de crecimiento a largo plazo, todo ello compatible con principios de interconexión global configurando una transversalidad que trasciende diversos ámbitos. Una de las experiencias más significativas en el país es sin duda alguna el otorgamiento en concesión de obra pública por peaje de los accesos que integran la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires: Acceso Norte, Acceso Oeste, Acceso Riccheri-Ezeiza-Cañuelas. Realiza un breve resumen de lo manifestado en el libro.

10.1.2. Asimismo señaló que se dedicó un especial apartado a la incidencia de la emergencia económica en la estructura contractual, ya que sus consecuencias afectan y alcanzan a todos sus participantes. Por ello propusieron algunas alternativas que permitan sortear con inteligencia, imaginación y eficacia la emergencia con beneficios para todas las partes.

10.2. Señaló que la permanente y prolongada prédica en favor de la correcta utilización de los mercados de capitales y los diferentes instrumentos que ellos disponen nos permiten elaborar proyectos para desarrollar en forma armónica toda la estructura económica de nuestro país. En este caso nuestra responsabilidad nos motivó a realizar este informe sobre la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires, que sin duda servirá como desafío para que otras grandes ciudades tomen como ejemplo a imitar. Estos proyectos no sólo facilitan, agilizan y aseguran comunicaciones acordes con las necesidades de las grandes ciudades sino que hay un aspecto desapercibido que tiene una relevancia central. Son generadores de empleo. Su efecto multiplicador hace crecer la economía. Consecuentemente, crean riqueza.

11. A continuación se concedió la palabra el señor Diputado Nacional **Héctor POLINO**.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

11.1.-En primer término refirió que expuso además en representación de la entidad que integra, **Consumidores Libres**.

11.2.- Basó su exposición en números de la propia empresa “para demostrar que sigue teniendo, a pesar de las crisis, importantes ganancias operativas, y que no corresponde el actual aumento de tarifas, sobre todo porque el Congreso Nacional aprobó una ley, promulgada por el Ejecutivo, que declara la emergencia económica y social, y esa emergencia está vigente hasta el 31 de diciembre de este año.”

11.3.-Las autoridades, al considerar la petición de las empresas, no pueden soslayar que el país vive una profunda crisis económica y social, y que si bien está dentro de la lógica empresarial la pretensión de obtener las máximas ganancias con la menor inversión y en el menor tiempo y el menor riesgo posible, también es cierto que está la lógica del Estado, que debe proteger el interés general del país y los derechos más elementales de los usuarios. Se deben compatibilizar las pretensiones lógicas de los empresarios, con las necesidades lógicas de una sociedad que está saliendo de una de las crisis económicas más profundas de toda la historia nacional.

11.4.-Según datos de las propias empresas se fundamenta el cuestionamiento de la pretensión de aumento:

11.4.1.Análisis del balance del Grupo Concesionario del Oeste S.A. correspondiente al período de nueve meses iniciado el 1/1/2004 y finalizado el 30/9/2004. Sociedad controlante: Autopistas Concesionaria Española S.A. con sede en Barcelona. Ganancia bruta al 30 de septiembre de 2003, 19.539.639 pesos. Ganancia bruta al 30 de septiembre de 2004, 22.974.651 pesos. Ganancia operativa al 30 de septiembre de 2003, 9.759.666 pesos. Ganancia operativa al 30 de septiembre de 2004, 13.738.332 pesos.

11.4.2. Saldos y operaciones con partes controlantes y accionistas. Denominación de la sociedad: Zeig S.A., vinculada al IJM Corporation Berhad, principal accionista del Grupo Concesionario del Oeste. Se puede observar que se ha pagado por servicios de asesoramientos técnicos y financieros, esto es la propia accionista que participa de las ganancias como tal de la empresa, pero que a su vez percibe esto otro por asesoramientos técnicos y financieros. Al 30/9/03 1.050.003 pesos, y al 30/9/04 exactamente igual, 1.050.003 pesos.

11.4.3. Autopista Concesionaria Española S.A., empresa controlante del Grupo Concesionario del Oeste. Servicios asesoramientos técnicos y operativos al 30/9/03, 2.625.300 pesos; al 30/9/04, exactamente igual, 2.625.300 pesos. Contratos de asistencia técnica: el 4 de octubre de 2004 se redefinieron las condiciones de contratación por asistencia técnica y se mantiene dolarizada la deuda: a) los honorarios dolarizados por los años 2001, 2002 y 2003 continúan consolidados en su equivalente en dólares a la cotización de cierre de los respectivos años; b) los honorarios adeudados por los períodos enero/marzo y abril/junio de 2004 quedan consolidados en su equivalente en dólares a la cotización de cierre de cada trimestre; c) los honorarios adeudados por los meses de julio a septiembre de 2004 fueron consolidados a su equivalente en dólares a la cotización de cierre de cada mes; d) por los honorarios devengados y no pagados hasta septiembre de 2004 la sociedad reconocerá un interés del 6 por ciento anual expresado en dólares.

11.4.4.Honorarios por asistencia técnica y gerenciamiento: totales al 30 de septiembre de 2003, 4.041.289 pesos, y al 30/9/04, 4.179.912 pesos. Gastos de conservación y mantenimiento y Varios: al 30/9/03, 2.570.882 pesos y al 30/9/04, 3.191.286 pesos. Honorarios por prestaciones diversas: al 30/9/03, 582.023 pesos y al 30/9/04, 864.674 pesos. Viáticos y movilidad: totales al 30/9/03, 332.645 pesos, esto en nueve meses, y al 30/9/04, 330.739 pesos. Gastos en publicidad y marketing, al 30 de septiembre de 2003, 39.442 y al 30 de septiembre de 2004, 39.437.

11.4.5. En la reseña informativa al 30 de septiembre de 2004 el GCO señala que: “El incremento del tránsito registrado durante el período, que asciende a 7.077.757 vehículos, representa un 14,8 por ciento respecto a igual período del año anterior y ha permitido una mejora en el nivel de ingresos de la sociedad comercial”, y agrega que “la relativa estabilidad alcanzada en el nivel general de precios y el estricto control de costos ha



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

permitido mantener estos costos en valores razonables, de acuerdo con los mayores niveles de tránsito registrados. No obstante, se han producido incrementos en los costos correspondientes a sueldos y cargas sociales debido a ajustes efectuados por la sociedad. Sin embargo, el aumento del rubro Sueldos y Cargas no es tan significativo, pues al 30 de septiembre de 2004 se gastó 8.908.664 pesos y al 30 de septiembre de 2003 se gastó 7.345.461." Quiere decir que en el ejercicio 2004 se gastó de más en este rubro 1.663.203 pesos.

11.4.6. Viendo la otra empresa, AUSOL S.A. El balance de la empresa sostiene que ha tenido pérdidas, que sus resultados han sido negativos y que no puede continuar con la explotación si no se reestructura la tarifa. Sin embargo, ello no es así, y algunos datos lo demuestran.

11.4.7. Ganancia neta al 30 de septiembre de 2003, 22.338.344 pesos; ganancia neta al 30 de septiembre de 2004, 158.834.729 pesos. De 22 millones sube a 158 millones. La ganancia por acción, al 30 de septiembre de 2004 es de 1,11 mientras que al 30 de septiembre de 2003 fue de 0,18. Ganancia por acción, reitero. Invirtiendo la exposición, mientras que al 30 de septiembre de 2003 fue de 0,18, al 30 de septiembre de 2004 fue del 1,11 por ciento.

11.4.8. Los índices de rentabilidad fueron: al 30 de septiembre de 2000, 12,53; al 30 de septiembre de 2001, 7,23; al 30 de septiembre de 2002, no hay datos; al 30 de septiembre de 2003, no hay datos; pero al 30 de septiembre de 2004 es de 94,82.

11.4.9. A fojas 99 del Estado Contable de la empresa al 30 de septiembre de 2004 se lee lo siguiente: "En lo que respecta al comportamiento del tránsito, y tal como se puede observar en el punto 6.1 de la presente reseña informativa, el mismo ha mantenido la tendencia positiva registrada durante el ejercicio anterior." A fojas 100 dice: "En términos de recaudación, el incremento fue de un 12,8 por ciento respecto del mismo período del año anterior".

11.4.10. El 30/6/02 la empresa constituyó en el exterior una Fundación donde tiene invertidos fondos por 511.868 dólares.

11.4.11. Gastó en honorarios al 30 de septiembre de 2004 las siguientes sumas: honorarios de directores, síndicos y miembros del Comité de Auditoría, 44.350 pesos; Honorarios por asistencia técnica y gerenciamiento -servicio que presta una de las empresas asociadas-, 3.358.455 pesos; Honorarios por ingeniería de proyectos y/o prestaciones diversas, 2.271.853 pesos, lo que hace un total de 5.674.658 pesos.

11.4.12. La empresa suscribió además un contrato de asesoramiento jurídico con el Estudio Fornieles & Del Carril, sobre la base de un costo por horas insumidas en las respectivas tareas, de acuerdo a la categoría de los profesionales intervinientes, por un valor determinado por cada causa judicial de menor envergadura. Los señores Francisco José Fornieles y Alfredo Francisco Cantilo (h), directores titulares de la sociedad, son socios del mencionado Estudio. Registra entre sus cuentas a pagar, tanto en el Pasivo Corriente como en el No Corriente, la suma de 31.438.621 pesos, aclarando que esta suma, que en el balance está registrada en pesos, puede convertirse en dólares, ya que los contratos originales fueron suscriptos en esa moneda. Los acreedores de estos importes son a su vez accionistas de la empresa: Dycasa, Abertis Infraestructura S.A. y Grupo Dragado.

11.4.13. Existe además una previsión por 3.200.000 pesos; en el balance figura en pesos, pero el contrato original es por 3.200.000 dólares, que la empresa debe pagar a los accionistas en virtud de un contrato de intercambio de flujo de fondos.

11.4.14. Reestructuró deuda por 229.947.083 pesos, lo que insumió un costo de 19.429.177 pesos, lo que la posiciona mejor en el mercado, además de que ningún acreedor aceptaría reestructurar una deuda con un deudor insolvente.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

11.4.15. Gastó en Publicidad y Marketing al 30 de septiembre de 2004 la suma de 384.752 pesos, mientras que al 30 de septiembre de 2003 había gastado 361.886 pesos.

11.5.-En base a lo expuesto el aumento pedido es absolutamente injustificado, y que en medio de una sociedad empobrecida no existe ninguna razón para que el Estado en esta renegociación parcial otorgue este aumento tarifario.

11.6.-Señaló que constituye algo que es realmente inaceptable lo que está en la página 59 de esta renegociación, donde se evalúa el impacto de los aumentos sobre los usuarios de la Autopista del Oeste en relación a su supuesto nivel adquisitivo. Se pregunta si de esto se puede inferir que la forma de calcular los aumentos de los peajes es en función del poder adquisitivo de sus usuarios y no en relación a una supuesta actualización fundada en una ecuación económico-financiera, lo que una posición que es absolutamente absurda.

11.7.- Concluyó afirmando que no hay que considerar el nivel de ingresos, la capacidad de pago del usuario, sino si ese aumento se justifica o no. De lo contrario se le estaría concediendo una ganancia sin causa a la concesionaria. La ecuación económico-financiera es lo que hay que analizar.

12. Acto seguido expuso el Señor **Miguel Ángel OTERO** en representación de la **Municipalidad de San Fernando**.

12.1.-Explicó que asistió en su carácter de secretario de gestión territorial y medioambiente del municipio de San Fernando, y expresó su sorpresa ante la reducida presencia de los municipios afectados y beneficiados por las autopistas que son objeto de debate en esta reunión

12.2.-Para 1.300.000 habitantes de la región metropolitana norte el impacto de la privatización de las autopistas, es un resultado altamente positivo, mas allá del resultado de las encuestas presentadas. En la percepción, en la realidad de la vida cotidiana de los distritos involucrados, el impacto de la mejora de transitabilidad en las autopistas de acceso a la ciudad ha permitido el desarrollo urbanístico, crecimiento económico, oportunidad de empleo y mejora de la calidad de vida.

12.3.-Citó la actitud de participación de la concesionaria Autopistas del Sol, como la de un "buen vecino", como quien ha contribuido a mejorar la calidad de vida de las personas que están directamente e indirectamente vinculadas con su accionar. También es un buen vecino aquel que cumple con los compromisos asumidos, No los compromisos contractuales sino los verdaderos compromisos que nos interesan, que son los que se dan a los vecinos, de cara a los vecinos. Cada una de las obras ejecutadas ha beneficiado a personas con nombre y apellido concreto y las obras que están comprometidas, por las cuales hay compromisos firmados –y confiamos que estén incluidas en el Anexo I de la renegociación- tienen gente con nombre y apellido que está esperando que se concreten. Son vecinos que están esperando el momento que por delante de su puerta pase la obra que si no interviniera la concesionaria nunca podrían tener.

12.4.- Dio testimonio de que la empresa ha cumplido con los vecinos de San Fernando, con los compromisos asumidos frente a los vecinos con el gobierno de San Fernando, y también ha cumplido con los asumidos frente a los socios de la región metropolitana norte.

12.5.-El impacto benéfico de las obras es indudable, es la realidad de cualquier usuario directo o indirecto, y la cuestión de la tarifa es urticante y motivo de discusión, pero hay quienes afortunadamente llevan años sin pagar tarifa porque van por la colector, que está en buenas condiciones y admite el tránsito fluido.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

12.6.- En el distrito la empresa está sosteniendo económicamente los estudios de 60 chicos de un barrio con menores posibilidades, un barrio que tiene menos oportunidades, y esto -sostener la educación-, la apuesta por la convivencia social, nos parece un mecanismo mucho más importante que poner alambradas o cercos en los puentes para garantizar que no haya vandalismo, nos parece más importante que iluminar las autopistas para evitar los robos. Apostar a la educación parece que es el camino estratégico a largo plazo para estas situaciones, y ésta ha sido una conducta empresarial sin difusión de AUSOL.

13. Seguidamente hizo su exposición la señora Diputada Nacional **María América GONZÁLEZ..**

13.1.- Aclaró que efectúa su disertación también como integrante de la Comisión Bicameral del Honorable Congreso de la Nación de Seguimiento de la Renegociación de las Empresas Privatizadas.

13.2.- Como en otras oportunidades, con el tema de Aguas Argentinas, con Ferrocarriles en Olavarría, se opone "en forma total y absoluta a esta mentira que se está celebrando en el día de hoy bajo la apariencia de una Audiencia Pública por cuestiones y temas de derecho y de hecho que voy a pasar a detallar en forma muy sucinta, porque realmente con decir que suscribo lo que han manifestado en primer lugar el Defensor del Pueblo como entidad gubernamental, en segundo lugar y en representación de los usuarios y consumidores el señor Pedro Bussetti, y luego mi colega, el señor diputado Héctor Polino, que como de costumbre en forma concreta ha hecho alusión a las ganancias de estas empresas, huelgan las palabras para reiterar lo ya dicho y lo suscribo."

13.3.- Aclaró que con su disertación no pretende "bombardear las autopistas", ni que los empresarios aquí presentes se vayan del país, pero sí exigió que se ajusten y sometan respeten las condiciones que la ley de nuestro país prevén.

13.4.- De tal modo así como al ciudadano no empresario se le exige el cumplimiento de la ley y si no paga un servicio no se le condonan las multas, las multas deben ser pagadas. Se preguntó por qué se condonan las multas.

13.5.- Mencionó que los montos de las multas no son irrisorios, "por lo menos los que yo tengo, que por supuesto no coinciden con los montos que da el organismo de control, que también averiguaré". De acuerdo al órgano de control, el monto es de 2.800.000 pesos, pero de acuerdo a informaciones que han llegado a su despacho, y que para mi sorpresa levanta el diario "Clarín", el monto de las multas suspendidas para el concesionario del Acceso Oeste alcanza a 14.800.000 pesos. A su vez las que se aplicaron por atrasos y falta de mantenimiento serían de 20.400.000. Para el Acceso Norte serían de 13.200.000 pesos las multas suspendidas y 5.600.000 las aplicadas por los atrasos y faltas de mantenimiento.

13.6.- Reiteró entonces que se opone y considero que es nula de nulidad absoluta e inconstitucional la condonación de las multas y la posibilidad de ser contabilizadas como un crédito a favor de la empresa.

13.7.- Impugnó el aumento de tarifas que se establece en el punto 5° de la Carta de Entendimiento, que conforme la versión taquigráfica de la audiencia, ronda entre el 14% y 15%.

13.8.- Señaló que hace responsables a los funcionarios del Ministerio de Economía, en la persona de los ministros Lavagna y De Vido, por incumplimiento de los deberes de funcionario público, porque el Congreso de la Nación dictó una ley que está vigente, que debe ser cumplida en todo el territorio de la República Argentina. Aún por ciudadanos españoles.

13.9.- Reiteró que está en total desacuerdo, y es nulo de nulidad absoluta, es inconstitucional y da derecho al reclamo judicial, pese a que después viene el Procurador de la Nación Argentina a la Comisión Bicameral del



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Congreso a retar al señor Pedro Bussetti como representante de consumidores porque judicializan los reclamos, el aumento tarifario previsto.

13.10.- Cuestionó a su vez la posterior renegociación para recuperar el equilibrio económico-financiero, que refiere la Carta de Entendimiento.

13.16.- Por otro lado resaltó la poca participación de los usuarios en la Audiencia Pública, y destacó que algo está fallando en la comunicación. Es imposible que sea por falta de interés. Algunas personas que me precedieron en el uso de la palabra dieron sugerencias en cuanto a la participación de los verdaderos interesados, las empresas, que tienen auténtica presencia, sin duda alguna en defensa de sus legítimos intereses. En este mismo sentido expresó que los usuarios y consumidores no tienen la presencia y la participación que constitucionalmente les corresponde y que haría todo esto más beneficioso, claro y transparente.

14. Continuó con la palabra el Señor **Jorge ZATLOUKAL**, como particular interesado, luego de haberse llamado a exponer por Usuarios Consumidores en Defensa de sus Derechos, a los Señores **Néstor Alfredo MANGIERI** o **Sr. Carlos Miguel LÓPEZ**; por la Asociación de Defensa de Consumidores y Usuarios, ADECUA, a la **Señora Sandra GONZÁLEZ**, por la Asociación de Fomento Villa Carlos Paz, al **Señor Antonio Manuel Luis PIERRES**; por la Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur, Proconsumer, al **Señor Ricardo Leandro NASIO**, por la Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas, al **Señor Oscar PÉREZ**, y al Señor **Benjamín DOMNICZ**, como particular interesado, y ninguno se encontraba en el recinto de la audiencia.

14.1.-Se refirió a la renegociación como "turbia" y manifestó que se está en presencia de un accionar manifiestamente ilegal por parte de la UNIREN, en presencia de figuras "graves, como es el caso de administración fraudulenta a favor de un tercero, en este caso las concesionarias. Se están administrando en forma fraudulenta estos bienes de dominio público, que son la infraestructura vial."

14.2.- Relató en el día de la fecha presentó una acción de amparo junto con la asociación de consumidores que preside el señor Ricardo Nasio, de Proconsumer. Además se solicitó al juez que haga saber de toda esta cuestión a la oficina de anticorrupción.

14.3.-Expresó que considera la intervención de los organismos de control, en el caso el OCCOVI, como realmente vergonzosa, por no decir que francamente hubo una complicidad.

14.4.-Sostuvo que hay una ley de emergencia que prohíbe la indexación tarifaria, que incluso prohíbe cláusulas de variación de costos, y criticó a su vez "haberle dado a los concesionarios viales la potestad de la policía de tránsito", que los habilita a imponer multas por exceso de peso. El poder de policía es una facultad indelegable del Estado.

14.5.- Expresó su rechazo a que los aumentos se fijen en función del poder adquisitivo de los usuarios, ya que las ganancias, que conforme a la ley, las empresas pueden obtener no son las que se le ocurran a funcionarios, sino que son las que derivan de una adecuada relación, de una relación justa y razonable entre la efectiva inversión realizada por la empresa y la ganancia que obtienen.

14.6.-Se refirió a que las empresas no han invertido "un solo peso". Se ha incorporado una figura que es el fideicomiso, por el cual las empresas fueron a pedir dinero prestado poniendo como garantía el cobro de tarifas. O sea, que de anularse cualquiera de estos contratos y el Estado reasumiera la conducción de la concesión tendría que seguir pagando casi mil millones de dólares, monto solicitado como préstamo, y lo va a tener que seguir pagando, y todo esto en detrimento de los usuarios, del interés público comprometido, y fundamentalmente violando el principio de igualdad de licitación, porque eso no figuraba en los pliegos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

14.7.-Relató que estas empresa estaban obligadas a partir del quinto año de concesión a ofertar el 30% del capital accionario en la Bolsa, cosa que hasta el día de hoy no han hecho. Ofertando el dinero en la Bolsa podían haber conseguido inversiones. La cuestión de fondo es que las empresas no han hecho ninguna inversión genuina. El OCCOVI permanentemente a través de resoluciones no publicadas le viene autorizando, economías en las obras.

14.8.- El Estado no auditó jamás ninguna de estas concesionarias. La Auditoría General de la Nación recién ahora aprobó dos auditorías relativas a la autopista Buenos Aires-La Plata. En la renegociación no se ha convocado a la Sindicatura General de la Nación, como la ley de administración financiera lo exige. No se ha dado intervención a la SIGEN, ni a la Auditoría General

15.- Seguidamente expuso el Señor Roberto **KRETSCHMAYER**, como particular interesado.

15.1.-Expresó que su exposición se refería exclusivamente por tema del Acceso Norte

15.2.-Según su opinión los vecinos de los distritos beneficiados deberían devolver a los usuarios los montos correspondientes a las obras realizadas por los concesionarios, y sean los municipios los que paguen esas obras. .

15.3.-Expresó su preocupación por que las autoridades de la Nación, parecen defender los intereses de la empresa.

15.4.-Se opuso al criterio de mantener constante la Tasa Interna de Retorno, lo cual constituye una gran estafa. Citó datos que abonan su opinión:

15.4.1.“Por ejemplo, si durante los primeros años de la concesión hasta el 2001 rigió la cláusula contractual de que en un país con inflación cero, sometido a un régimen de estabilidad, se iba a adecuar los contratos según el costo de vida de Estados Unidos -y se adecuaron hasta el 2001-, y después del 2001 cuando se terminó la convertibilidad y comenzó a crecer el costo de vida en la Argentina mucho más que el de Estados Unidos, se conmutó a otra cláusula contractual en base a la cual se indexaba con el aumento del costo de vida de Estados Unidos, esa es una filosofía estafadora. Las empresas que lograron esto viven en el mejor de los dos mundos: en la época que aquí no aumentaba el costo de vida se les indexó las tarifas, y en la época en que aquí empezó a aumentar el costo de vida más que en Estados Unidos lograron que las autoridades les concedan la tasa de inflación de la Argentina.”

15.4.2. Indicó que para afirmar que la Tasa Interna de Retorno sigue siendo la misma que la original del proyecto, se necesitan muchas horas de trabajo y muchos papeles que digan simplemente cuáles son las modificaciones al contrato original, cuáles son las obras, en qué fecha fueron hechas y cuáles son los montos. La insuficiente definición de las obras impide analizar si Tasa Interna de Retorno se mantuvo constante.

15.4.3. Citó como ejemplo el primer acuerdo modificatorio de este contrato, realizado en 1996, sin Audiencia Pública y “fue un acuerdo yo diría secreto”. “En función de ese acuerdo la tarifa inicial del Acceso Norte fue de 1,30 peso; no fue el resultado de la licitación pública internacional donde se presentó un único oferente al valor máximo de peaje permitido, que era un peso; se empezó pagando 1,30 peso por dos razones: primero, porque durante los dos años de obra la inflación en EEUU fue de un 10 por ciento, y segundo porque el OCRABA, con la aprobación del Ministerio de Economía y la firma personal de Domingo Felipe Cavallo le concedió una serie de adicionales de obra. Eso está dentro de los 20 centavos; un 20 por ciento del monto que estamos pagando desde el primer día de peaje, desde el primer auto que pasó por una casilla y vamos a seguir pagando hasta el último día. Ese 20 por ciento, esos 20 centavos adicionales incluían cosas que ni siquiera se cumplieron, cosas falaces.”



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

15.4.4. Agregó que los obreros fueron despedidos al día siguiente de que terminó la primera etapa, y las obras de la segunda etapa se empezaron uno o dos meses después que el plazo original, es decir, trece o catorce meses después de finalizada la primera etapa. Se preguntó entonces la razón por la cual se ha pagado esos 20 centavos de más si el principal objetivo del primer acuerdo modificatorio nunca fue cumplido.

15.4.5. Adicionó que existió en ese acuerdo una serie de adicionales de obra, que no cree que tengan ese carácter. Por ejemplo, el sexto carril, fue uno de los adicionales de obra.

15.4.6. Adujo que en una obra por peaje hacer más carriles se paga sólo; hay más caudal de tránsito gracias a ese sexto carril y no es necesario aumentar la tarifa. Es más, por el hecho de tener un sexto carril el peaje individual de cada auto debería ser más barato, porque pasan más autos. Sin embargo, hay un cierto monto fijado en la resolución 810 como adicional de obra por esa cuestión."

15.4.7. Indicó que el traslado de los árboles, lo están pagando también los usuarios dentro de ese 20 por ciento de aumento, como estas obras a lo largo de los veinte años. Multiplicando 500 mil autos que pasan por día por el número de días que hay en 20 o 22 años, resulta el monto que se recaudará a valor constante de fecha de contrato de 5 mil millones de pesos, muchísimas veces más que el costo de la inversión reconocida aquí. Ese 20 por ciento que se le dio graciosamente sin justificativos reales significa mil millones de pesos al término de la concesión y ese solo monto es mayor al valor de las inversiones.

15.5.- Solicitó entonces a la UNIREN la lista de las obras adicionales que se hicieron, los títulos, los montos y las fechas, de modo de que todo el mundo pueda verificarla. Después recién conceder un nuevo aumento de peaje.

16. A continuación tomó la palabra el Señor **Norberto José FUERTES**, como particular interesado.

16.1.- Solicitó explicación de por qué un vehículo que supera los 2,10 metros, que no tiene cubiertas duales atrás y tiene un solo eje, paga el doble de la tarifa básica. Indicó que ante la consulta a la Cámara de Concesionarios Viales, a la Dirección Nacional de Vialidad, y al OCCOVI, la única respuesta fue la de la Dirección Nacional de Vialidad, que dijo que estaba en los contratos.

16.2.- Solicitó justificación técnica fundada de la discriminación. Explicación de por qué un vehículo con esas características tiene que pagar la tarifa doble, cuando en realidad una Traffic cargada, una Ford que tiene cubiertas simples atrás y un solo eje paga tarifa de un solo coche. El OCCOVI desde agosto no ha respondido a su consulta, únicamente se le dijo que no hay antecedentes.

16.3.- Sostuvo que en el mundo no existe una categorización como esta, y citó como ejemplo a España, Portugal, parte de Estados Unidos y casi toda Latinoamérica.

17.- La siguiente exposición fue la del Señor **Carlos Osvaldo ROBERTO**.

17.1.- Primeramente indicó que era concejal del partido de Vicente López..

17.2.- Refirió que el Concejo Deliberante de Vicente López, desde 2002 se opone a todo aumento de peajes.

17.3.- Manifestó que el OCCOVI jamás dio respuesta a ninguna de las peticiones.

17.4. Destacó como ejemplo que una de las multas que le van a condonar, se debe a un ascensor para discapacitados en la intersección de Panamericana y Laprida, que está instalado pero jamás funcionó. Resaltó que no quiere que pague la multa, quiere que funcione para que los discapacitados puedan viajar en colectivo.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

17.5.- Refirió que en 1998 por el reclamo de vecinos y municipio se instaló parada para los colectivos que van hacia el norte; en estos días se está construyendo para los que van a capital. Esto después de ocho años de incesantes reclamos de los vecinos, del Concejo Deliberante, del Defensor del Pueblo y del intendente.

17.6.- Citó que en el año 2001 la empresa se comprometió ante el municipio y los vecinos a reponer un acceso a la autopista en la calle Melo en sentido hacia la Capital Federal, y la obra jamás se hizo ni está prevista hacer, por lo menos en el expediente no figura.

17.7.- Afirmó que contrariamente a lo aducido por el representante del municipio de San Fernando, los vecinos de Vicente López están pagando las consecuencias de la autopista por culpa del responsable que autorizó que conectaran los desagües de la autopista a los desagües municipales de Vicente López que pagaron los vecinos residentes de Vicente López en la década del 60 y que hoy mantiene el municipio de Vicente López con sus propios recursos. A su vez adujo que hoy está construyendo el Canal Alberdi porque la Nación no lo construye, y recién ahora están intentando terminar el Canal Holmberg porque los vecinos de Panamericana y Laprida hace ocho años que se anegan en cada una de las inundaciones por la responsabilidad de Autopistas del Sol y la complicidad del OCCOVI.

17.8.- Calificó a Autopistas del Sol no como un "vecino" sino como concesionario del Estado nacional. Afirmó que se beneficia con los desagües pluviales, y no paga un solo centavo para su mantenimiento. Jamás el Estado nacional ni el Estado provincial ni el municipal se hicieron cargo de esta cuestión. Indicó que el funcionario que autorizó a conectar los desagües una semana antes de la inauguración de la autopista a la empresa Autopistas del Sol, es el actual secretario de Recursos Hídricos de la Nación. Está vigente la proporcionalidad del ABL para el mantenimiento de desagües pluviales y la concesionaria sigue sin pagar en absoluto.

17.9.- Indicó que se esperan dos cosas de la UNIREN: que cumpla la ley, pues porque la indexación está prohibida, y que escuche a las instituciones de los municipios, a pesar de que en la provincia de Buenos Aires no tienen autonomía.

18.- Siguió en el orden de expositores la Señora **Susana ALIVERTI**, como particular interesada.

18.1.- Declaró vivir en Ramos Mejía y que presenta su exposición respaldándose en fotografías.

18.2.- Indicó que los vecinos de Ramos Mejía y Haedo son rehenes de Autopistas del Sol. En el año 1998 se pidió por escrito que había que modificar el defectuoso e incorrecto trazado de la colectora. Los vecinos de Ciudadela soportan la destrucción de nuestro barrio por la construcción de Autopistas del Oeste. Los aisló, contamina e inunda.

18.3.- La Unidad de Renegociación debe efectuar todas las recomendaciones con respecto al funcionamiento de los respectivos servicios, habiendo realizado la UNIREN, asesorada por OCCOVI, las evaluaciones pertinentes para preservar la calidad del servicio prestado.

18.4.- La crítica comenzó focalizándose en la colectora de Autopistas del Oeste, en la que se han emplazado lomos de burro en cantidad y ubicaciones impropias, bajo el pretexto de que "los vecinos lo pedían". Lo que no pudo ser demostrado mediante evidencias objetivas. Lo real es que hay lomos de burro a distancias de veinte metros, dos metros después un semáforo, y así se puede ver tres lomos de burro en menos de 120 metros. Así también puede citarse que para ahorrarse un puente obliga a los usuarios a recorrer tres o cuatro cuadras a la derecha, pasar por delante de todo el flujo que sale de las avenidas, y a doblar a la izquierda sin semáforo.

18.5.- Mencionó a su vez que en otro caso donde la colectora termina misteriosamente, porque hay una vía muerta en Morón. Para llegar a su continuación se debe recorrer un kilómetro. Destacó que existen hasta tres



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

lomos de burro en menos de diez metros; hasta un lomo de burro está después de la senda peatonal. Desde Vergara hasta la General Paz, es decir ocho kilómetros, y desde la General Paz hacia Vergara, otros ocho kilómetros, hay ciento veintisiete (127) lomos de burro. El número sugiere intencionalidad

18.6.- Asimismo sostuvo que Autopistas del Sol, por falta de control del Estado, le sacó las subidas y bajadas que tenía para conectarse con Autopista 25 de Mayo. Se la obliga entonces a recorrer catorce cuadras en vez de tener un acceso directo desde la Juan B. Justo.

18.7.- Continuó relatando que ahora sale de la Autopista 25 de Mayo para tomar la Avenida Gaona, que era de tránsito rápido, cuando la entrada del flujo de General Paz se choca con la salida de la finalización de la Autopista 25 de Mayo. Entonces, nos cruzamos violentamente para poder bajar en Ciudadela. En el OCCOVI sólo le mostraron planos. La gente que sube por General Paz y la que baja tiene menos de diez segundos para reaccionar sin chocarnos.

18.8.- Indicó que no pudo encontrar información fehaciente en internet, ni en las comisarías de la zona, sobre la cantidad de accidentes producidos antes de la concesión. Solicitó que la UNIREN le muestre la cantidad de accidentes había antes de que se construyera y la cantidad que existe ahora.

18.9.- Agregó que ahora para llegar a la Avenida Gaona, a la que antes salía directamente, debe meterse en la zona que se llama Cuarteles de Ciudadela, que es socialmente peligrosa, dando una vuelta de casi quince cuadras para llegar a la Avenida Gaona. Se pregunta porqué sus hijos tienen que correr riesgo cuando se cruzan con los que suben de General Paz o cuando se meten en Cuarteles de Ciudadela o cuando nos rompen el auto los 127 lomos de burro. Califica la situación como un escándalo e inmoralidad.

18.10.- Sobre las lomas de burro expresó que son un atropello al intelecto humano: *"No se puede pensar que se condicionará la mente con un reflejo condicionado como si se tratara de un perro"*. En los convenios que la Provincia celebra, ley 11.430, del Código de Tránsito dice: *"Deberá propenderse a la eliminación de todo obstáculo que entorpezca el tránsito en la vía pública. Es un atentado a la libertad de tránsito todo acto que obstaculice la libre circulación de los vehículos, penas art. 248 del Código Penal"*. Pide a los diputados presentes y a la Defensoría del Pueblo que se hagan cargo de este tema.

18.11.- Concluyó afirmando que quiere una tarifa diferenciada. No tengo por qué pagar 1,50 peso por veinticinco cuadras. A Campana por setenta y dos kilómetros se paga 1,90 peso; en cambio, a Pilar, por 55 kilómetros se pagan 3 pesos.

18.12.- Exigió que se haga una investigación, que se llame a ingenieros viales del INTI y se haga una evaluación de la colectoras en el menor plazo posible. No puede haber renegociación de algo tan mal hecho y que le devuelvan los accesos que tenían. A su vez que arreglen todo lo que Acceso Oeste destruyó, porque la Avenida Gaona estaba en perfectas condiciones cuando los camiones de tosca de Autopista del Oeste circularon para construir la autopista y también arreglar la calle Tres de Febrero.

19.-Seguidamente expone el Señor **Marcelo SUÁREZ**, como particular interesado.

19.1.-Declaró que su participación era como usuario diario del Acceso Oeste desde Luján hasta la Ciudad de Buenos Aires soportando desde antes lo que es la Ruta 5, pues viene desde Mercedes.

19.2.-Aclaró que sus críticas iban dirigidas al Acceso Oeste y no al Acceso Norte. Porque hay gente que no paga por 15 kilómetros y usuarios que pagan dos veces al venir desde Mercedes: no pagan Carrefour, Vital, Mc Donald's, los del Banco Provincia, que tienen un country, Nine, Disco, el obispado de Morón. La gente de Morón no paga. Indudablemente llegaron a un acuerdo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

19.3.- Criticó el pago de gastos administrativos por el uso de tarjeta. "Pago 150 pesos por mes para viajar; pago todos los meses con débito automático de la tarjeta de crédito y en lugar de hacerme una rebaja, como deberían, porque se aseguran el pago, lo paga la tarjeta, me cobran de más, me cobran gastos administrativos. Por favor fíjense también en eso. No les pueden dar un aumento."

19.4.- Señaló que efectuó denuncias fueron presentadas a la ex OCRABA, y al OCCOVI. Se hizo un censo a la gente que iba al country y al Carrefour y se llegó a la conclusión de que el 80 por ciento pasaba por Ituzaingó y el 20 por Luján. Quiere decir que si hubieran hecho en su momento una única tarifa de 1,80 pesos para todo el mundo, que pagaran una sola vez, yo no tendría que haber pagado 3 pesos. Denunció que le cobran 3 pesos contra 1,80 pesos. En su momento se había hecho un estudio sobre lo que se debía pagar. En este momento con el aumento y podría ser 1,90. Requirió que pague todo el mundo.

19.5.- Criticó la ruta 5, como un "desastre de nuestros peajes nacionales que hace un año que venimos pagando y que este gobierno volvió a dar por cinco años más, no existe el puente que tendría que haber hecho el Acceso Oeste. No existe. Las colectoras a partir de General Rodríguez no existen. Hay un montón de obras que no se hicieron. Y lamentablemente debo decirle al señor que además de equivocarse en que era 1,50 la tarifa, también se equivocó al decir que las obras estaban finalizadas. No están finalizadas. Para pasar por el puente de Luján hay que esperar que pase el camión que viene de frente

20.- A continuación se refirió el **Señor Gustavo Eduardo BRAMBATI**, en representación del Centro de Experimentación y Seguridad Vial Argentina.

20.1.- Comenzó aclarando que CESVI se encarga de todo lo relativo a la investigación de accidentes y la evaluación del impacto que generan determinadas infraestructuras en la seguridad vial.

20.2.- Expresó que su presentación se centraría en describir cuál es a su entender el impacto que están teniendo los accesos respecto a la seguridad vial.

20.3.- Efectuó una comparación entre la situación que se vivía previo a las concesiones con especial relevancia a la seguridad vial. Explicó que en la década del sesenta se hablaba del Acceso Norte y de la Avenida General Paz como los ejemplos a seguir en dicha materia. Existía entonces un vehículo cada ocho habitantes, el camión más usado en esa época era el Mercedes Benz 114, cuya velocidad máxima era 70 km/h y se transportaba en estos camiones prácticamente el 40% de la producción del país. Para recorrer 60 kilómetros saliendo de la Capital Federal, dependiendo del momento del viaje, se necesitaba una hora y media o dos horas y era inevitable pasar por zonas urbanas, infinidad de cruces a nivel y un tránsito por demás variado y heterogéneo.

20.4.- Manifestó que si bien en esa época no se hacían análisis de accidentes de tránsito es evidente que había accidentes de tránsito en esos puntos y muy graves. Lamentablemente había poca estadística, me costó mucho buscar información sobre la década del 80, sobre los accidentes que había en esos accesos, pero supongo que estaban absolutamente superados por la situación planteada en ese entonces.

20.5.- Refirió que la posibilidad de atención de las víctimas de los accidentes estaba regida por la disponibilidad de ambulancias de los hospitales que había en la zona, y en muchos casos por la gauchada de cargar a los accidentados en los vehículos particulares era la opción más adecuada para garantizar una rápida asistencia.

20.6.- Comentó los cambios ocurridos a partir de la década del 90. Un agresivo plan de ventas de vehículos impulsada por el gobierno a partir de diferentes beneficios económicos aceleró la fabricación e importación de automóviles. La cantidad de habitantes por vehículo pasó de 8 a 4, o sea, realmente se magnificó la cantidad de vehículos, la gente tenía más acceso al vehículo. Por otro lado, se impuso el transporte por carretera."



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

20.7.- En ese contexto es donde nacen estos emprendimientos que tienen que ver con el Acceso Norte, la Avenida General Paz y el Acceso Oeste.

20.8.- Ambas se hicieron sobre la base de una nueva infraestructura orientada e imaginada para administrar los importantes flujos de tránsito que se proyectaban y para hacerlo bajo condiciones de seguridad además de confort.

20.9.- Destacó las medidas adoptadas y el mayor impacto tienen sobre la mejora en la seguridad vial, teniendo en cuenta que hoy transitan una significativa cantidad de vehículos que además desarrollan grandes velocidades y que hoy las cargas se transportan básicamente por carreteras, habida cuenta del traspaso de las mismas desde el ferrocarril al transporte por camión.

20.10.- Señaló las mejoras que a su entender generaron mayor impacto en la seguridad vial: la clasificación en diferentes tipos de tránsito, modificación sobre los trazados, que disminuyó notablemente los índices accidentológicos, especialmente los referidos a erradicar los cruces a nivel.

20.11.-También destacó el aumento de la seguridad de la traza por despiste de vehículos, disminuyendo los elementos agresivos que se encontraban sobre los bordes de la calzada, amortiguando los impactos contra los mismos. Se sacaron árboles y dicha medida desde la óptica de la seguridad vial genera un gran beneficio, porque el conductor del vehículo está protegido de impactos contra elementos rígidos como pueden ser árboles o elementos punzantes que magnifican los daños sobre la estructura del vehículo. Se corrigieron parantes, se mejoraron las barreras de contención y se construyeron rampas de elevación. Esto también era algo que no se conocía hasta ese momento, porque los vehículos ingresaban a la traza de alta velocidad, en esa época de 80 kilómetros por hora, pero directamente al carril, y esto es corregido en gran parte de los accesos. Se generó la iluminación artificial, que también representó un gran beneficio para la circulación nocturna, importante para evitar los accidentes graves ocurren de noche.

20.12.- Consideró un avance también la incorporación de la telemática que permite no sólo controlar el tránsito sino que puede monitorear y controlar el flujo de vehículos las 24 horas.

20.13.- Por último destacó que los emprendimientos realizados respecto de estas autopistas son un ejemplo a seguir, comparando principalmente con el resto de la red de carreteras de nuestro país que consideró un horror.

21.- Luego de esta exposición tomó la palabra el Señor **Rodolfo GOÑI**, en representación de **Consulbaires Ingenieros Consultores S.A.**

21.1.-Se presentó como ingeniero Jefe de Proyectos de Consulbaires Ingenieros Consultores, que fue una de las empresas de ingeniería que participó en la elaboración de los proyectos ejecutivos de estas dos concesionarias. Entre los proyectos más importantes que se realizaron para las concesionarias están estos que se mencionan desde el tramo principal del Acceso Norte hasta algunos de los proyectos en el Acceso Oeste.

21.2.-Su presentación resaltó algunos aspectos técnicos relevantes de las obras relacionadas con ambas concesiones, remarcando que todos los trabajos de ingeniería fueron hechos con supervisión permanente de técnicos de los entes estatales. En primer lugar se trató del OCRABA y posteriormente el OCCOVI. Se siguieron las recomendaciones de las normas técnicas que son de aplicación corriente en obras viales en la Argentina, es decir, normas de Vialidad Nacional, normas de la OCRABA, normas IRAM en algunos aspectos referidos a iluminación, por ejemplo, e incluso normas internacionales complementarias a éstas.

21.3.-En lo que respecta a los pavimentos, estas concesionarias fueron pioneras en el uso de carpetas de rodamiento de las denominadas modernas, es decir, microaglomerados discontinuos, con asfaltos modificados,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

que además de mejorar la comodidad de la circulación aumentan notablemente la seguridad en la circulación, sobre todo en días de lluvia; es decir, con calzada mojada se mantiene la adherencia.

21.4.-Para terminar destacó que la ingeniería de estas obras fue realizada mayoritariamente por empresas argentinas, con alguna participación menor de empresas extranjeras, dando trabajo a un gran número de ingenieros, técnicos, dibujantes y personal auxiliar. La magnitud de las obras, de los proyectos y de la calidad que se consiguió transformaron a estos accesos inevitablemente en una referencia de la ingeniería argentina.

22.- Seguidamente expuso como particular interesado el señor **Alfonso José MARTÍNEZ**.

22.1.- Se presentó en su condición de economista, citando que parte de su actividad es docente, profesor de Economía, y a su parecer la ciencia que enseña tiene cosas que aportar en la discusión.

22.2.- Centró su presentación en el futuro, en especial de los habitantes que tienen menos recursos y menos posibilidades para defenderse. Resalta que la cantidad de bienes que podrán acceder dependerá de la educación que reciben los chicos.

22.3.- Sostuvo que el principal proveedor de la educación primaria a los que menos recursos tienen es claramente el Estado Nacional. Muy en segundo lugar, alguna educación confesional y al resto no les importa, sencillamente porque no es rentable. De tal manera indicó si terminamos con este sistema, en el cual privados se interesan en proveer este servicio de comunicación vial, el Estado es el que se tendrá que hacer cargo, como lo hacía antes. De manera tal que los pesos que asignaba a la construcción de carreteras el Estado no los asignaba a educación.

22.4.- Resaltó que han visto las cifras que se han manejado en cuanto a inversiones. Hay muchos cientos de millones de dólares ahí metidos, que claramente no los tuvo que poner el Estado. A esto hay que sumar unos cuantos cientos de millones de dólares de recaudación de impuestos que percibió el Estado. Le encantaría que sea gratis pero dentro de determinada cantidad de años tendrá que ser el Estado el que me tenga que pavimentar la ruta porque va a salir en los diarios si la gente se mata en los agujeros en la ruta; Buenos Aires absorberá entonces recursos públicos para pavimentar rutas, sacándolo de lo que asigna a la escuela primaria de Jujuy, que no sale en la televisión. Creo que es nuestra obligación moral plantear esto. Lo que estamos discutiendo acá es la posibilidad de que los que estamos en los sectores de más altos ingresos del país liberemos recursos al gobierno para que los invierta en todas esas escuelitas que después vemos por la televisión y nos rasgamos las vestiduras diciendo "Pobres chicos".

22.5.- Por otro lado señaló que quienes en el futuro tomarían la apuesta de reemplazar al Estado en el esfuerzo de inversión en capital físico para liberarlo de ese esfuerzo y permitir dedicar esos recursos a la educación primaria gratuita, no vienen a hacer caridad.

23.- A continuación comenzó su disertación el señor **Ernesto KRITZ**, como particular interesado.

23.1. Resalta que la renegociación del contrato de Autopistas del Sol se hace sobre el supuesto de tres actores: los usuarios, que de alguna manera representan el interés general de la sociedad; la empresa concesionaria, que podría definirse como los intereses particulares de accionistas; y el Estado. Este último desempeña en este caso dos roles en forma simultánea, por una parte es quien otorga la concesión, el propietario del acceso, y por otro lado es, el árbitro entre los intereses particulares de la empresa y el interés general, el de los usuarios, de la sociedad.

23.2.-Sugirió que habría que considerar un cuarto actor, que no está en este esquema, al menos en forma explícita: a los tenedores de los títulos de deuda de la empresa. Después de la devaluación de comienzos de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

2002 la empresa suspendió los pagos de la deuda contraída para el financiamiento de la obra, sus sucesivas refinanciamientos. A diferencia de muchas otras empresas, la deuda de Autopistas del Sol no se pesificó.

23.3.-La crisis previa, y sobre todo la intensificación de la crisis en la segunda mitad de 2001 y 2002, provocó que la empresa incurra en pérdidas importantes, agravado por esta situación de default. Recién en 2004 se logró homologar el acuerdo con un canje muy importante, del orden del 95% aproximadamente.

23.4.- Los tenedores de títulos de la deuda original de Autopistas del Sol, el haber aceptado entrar en la reestructuración significó que tuvieron una quita del orden del 50%, que significó una importante pérdida de capital; la mitad de lo que habían invertido.

23.5.-Los que canjearon sus títulos antiguos por bonos par –porque se ofrecieron títulos nuevos, bonos par, otros con descuento, etcétera-, que era la mayoría, son en su gran mayoría inversores minoristas argentinos. Se trata de unas 2.600 personas aproximadamente que invirtieron en promedio en una empresa argentina unos 80.000 dólares en un rango que reconoce muchas disparidades, porque van de diez mil dólares hasta cien mil dólares aproximadamente.

23.6.-Al examina el flujo de ingresos de Autopistas del Sol, aun considerando el aumento que se está discutiendo, de un 15% en las tarifas en el corto plazo, la verdad es que el flujo futuro no alcanza para cumplir todas las obligaciones asumidas como consecuencia de la reestructuración de la deuda; no alcanza y es probable que en un par de años empiecen a aparecer dificultades.

23.7.- Siendo esta una audiencia donde están en consideración los intereses más generales del país y de la sociedad, se cree que tenemos que reconocer que lo que se decida en esta renegociación va a constituir una señal muy fuerte para las decisiones de inversión de los argentinos.

23.8.-Es importante crear un buen clima de inversión y por eso también lo que resulte de esta renegociación es una señal muy fuerte en ese sentido. Y para crear un buen clima de inversión se debe proporcionar seguridad jurídica a los que disponen de sus ahorros para crear riqueza en el país, no para llevarla afuera. Destacó que dentro de la inseguridad jurídica ocupa un lugar preeminente la quiebra de los contratos privados.

23.9.- En este contexto, parece imprescindible honrar los términos de la reestructuración de la deuda de Autopistas del Sol, para lo cual, como se hace con la política pública, con la política de gobierno respecto de la deuda pública del país, hay que tomar las previsiones de ingresos correspondientes, en este caso tarifarios. En el caso de la Nación estamos hablando del cálculo de recursos que lleva a la política tributaria y en el caso de una empresa privada que está debiendo plata son las tarifas.

24.- Seguidamente realizó su exposición la Señora **Florencia GALARREGUI**, quien se encontraba inscripta como particular interesada pero en una presentación efectuada en Secretaría se refirió que también exponía en representación de **Consumidores Libres Cooperativa Limitada**.

24.1.-Explicó que Consumidores Libres, es una entidad en defensa de los derechos del consumidor y de los usuarios que ha participado activamente en la defensa de los derechos de los usuarios en el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial que integra como miembro cofundador.

24.2.-La posición que sostuvo es que no están de acuerdo con los aumentos en las tarifas de peaje y sostienen únicamente al peaje como retributivo de obras nuevas y no al peaje de mantenimiento, y manteniendo la posibilidad del camino alternativo.

24.3.-Discrepa con un expositor anterior sobre que la disyuntiva sea escuelas o autopistas.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

24.4.- Manifestó que su disertación se concentraría únicamente en las cuestiones técnico-jurídicas de la propuesta de renegociación, con la que no están de acuerdo:

24.4.1. Criticó el punto 6° de la Carta de Entendimiento donde dice que se abre una instancia de revisión para la recomposición de la ecuación económico-financiera, a partir del 1° de abril de 2005 y culminaría el 31 de diciembre de 2005. Cuestionó entonces la necesidad de aumentar las tarifas en un 15%, en este acto.

24.4.2. Por otra parte, las tarifas prevén indexación por costo de la mano de obra de la construcción; o sea, se prevén aumentos futuros. La Carta de Entendimiento dice que se iniciarían los aumentos inmediatamente, lo que no quita que esto quede como tarifa definitiva aunque no se autoricen nuevos aumentos.

24.4.3. Criticó a su vez la condonación de las penalidades, toda vez que es única forma que tiene el Estado de controlar al contratista o concesionario en el cumplimiento de un contrato.

24.5.- Refirió que hace unos años apareció el impuesto al gasoil por decreto 802; después se modificó y actualmente es un porcentaje del valor de venta del combustible. En la ley de superpoderes remitida por el ministro de Economía Cavallo al Congreso se pidió autorización para establecer una tasa al gasoil, que recauda alrededor de 1.300 millones de pesos, a fin de reducir o eliminar los peajes. En realidad esos fondos se usaron para todo menos para reducir los peajes; se ha reducido únicamente una parte de los peajes nacionales. Teniendo este recurso creado por el Congreso mediante el otorgamiento del poder extraordinario que solicitó el Ministro. Se preguntó por qué no se utiliza para ajustar las tarifas, y no obligar a los usuarios a pagar nuevos incrementos.

24.6.- A estos nuevos valores la tarifa es discriminatoria y confiscatoria. Dentro del fundamento de la propuesta de Carta de Entendimiento la UNIREN dice que los usuarios de los accesos tienen gran capacidad económica, por lo cual la incidencia del aumento es muy baja respecto de sus ingresos. Ninguno de los que transitamos los accesos somos millonarios; tenemos una tarifa altísima. Es el caso de los vecinos de Mercedes que pagan 15 pesos ida y vuelta a la Capital, producto de la sumatoria del peaje del Acceso, más AUSA más la Ruta 5. Esos 15 pesos no se pagan a Dolores, y estamos hablando de cien kilómetros menos.

24.7.- Es discriminatorio porque el Acceso Oeste es carísimo respecto del Acceso Norte. La traza es más corta; la inversión no es porque construyeron obra nueva porque tenía mucho más traza el Acceso Norte, la obligación de mantenimiento teóricamente era mayor y aparte se había obligado en su inicio a construir puentes y desagües, lo cual cumplieron.

24.8.- "Los aumentos que sufrieron todas las tarifas en plena convertibilidad estaban prohibidos por la ley de convertibilidad, por lo cual eran ilegales y no debieron haber existido jamás, y además en la Argentina existía deflación. En el país aplicábamos el *Price Consumer Index*, que es la indexación de Estados Unidos, existiendo deflación en nuestro país. Ese mayor ingreso, que se tradujo en una transferencia que hicimos los usuarios a los concesionarios, no se ha tenido en cuenta en ningún lado. Creo que tendrían que devolver ese dinero. No tenemos elementos ni los tiempos para justificar este aumento, pero desde el punto de vista legal, en nombre de Consumidores Libres decimos que esto es inviable y posiblemente lo vamos a plantear judicialmente."

25.- A continuación la Sra. GALARREGUI leyó la exposición de la Señora **Claudia María ASSEFF**, presentada en Secretaría donde se refirió que su presentación respondía a la Asociación Vecinos Unidos de Moreno. Ello, luego de haberse llamado a exponer al Señor Carlos Alberto Raimundi, quien no se encontraba en la sala de audiencia.

25.1.- Manifestó total rechazo al aumento de la tarifa de peaje propuesto en esta Audiencia por considerarlo ilegal, abusivo y totalmente inviable atento a la crisis socioeconómica que atraviesa el país. Un aumento en las tarifas hoy día dejaría prácticamente sin poder circular en la red de autopistas a gran parte de los usuarios de la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

región, máxime si se tiene en cuenta que el conjunto de los accesos a la ciudad constituyen los ejes de circulación más importantes a la Capital Federal.

25.2.-Precisó que los usuarios de GCO tienen en tramos totales de tránsito hasta el Camino de Cintura (Ruta Provincial 4) que mientras AUSOL cobra \$ 1,60 (con colectoras sin lomo de burro que se puede circular) GCO cobra \$ 1,50 (con colectoras que tornan imposible el tránsito por la presencia de lomos de burro cada 30 metros). Y este ejemplo como otros muestran una clara discriminación entre los usuarios de una y otra concesión.

26.- Se otorga la palabra al Señor **Jorge Luis SILVESTRE**, quien expuso como particular interesado.

26.1.-Expresó que su presentación estaba motivada por la presentación de tres entidades nacionales, como son Coninagro, CATAC –la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Carga-, y la CELADI, la Cámara Empresaria de Larga Distancia. Aclaró que Coninagro es una de las grandes cámaras de productores agrarios. Se declaró como asesor de las instituciones nombradas, como ingeniero, especialista en temas de economía de transporte y administración de infraestructura de transportes

26.2.-Cuestionó las Cartas de Entendimiento en su aspecto básico referido a la relación ahorro del usuario-tarifa, aprobada para cada categoría. O sea, beneficio-costos del usuario pagante, así como también al beneficio-costos de la economía en su conjunto. Con esto quedan cuestionados los respectivos cuadros tarifarios acordados.

26.3.-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. Aquí estarán incluidos los impuestos que benefician al Estado y las tasas de interés que benefician a los bancos suministradores de crédito. Pero nada se dice de los cuadros de ingresos y egresos de los usuarios pagantes en sus distintas categorías, que son los que pagarán todo lo anterior y que también tienen derecho a ganar. Esta es la ganancia que permitirá bajar los costos de transporte aumentando la competitividad de la economía en su conjunto, con lo cual ese derecho se traduce en un beneficio social y en una de las fuentes de nuestro crecimiento económico. Este cuadro de ingresos y egresos de los usuarios pagantes en cada estación de cobro de peaje es el que demandamos para poder juzgar sobre los cuadros tarifarios aumentados.

26.4.-La ley nacional de peajes, 17.520, hace referencia directamente a este problema. En primer lugar, las tarifas de peaje, como las de toda concesión pública, no pueden superar lo que se denomina el valor económico medio del servicio ofrecido. Y el segundo punto dice que se deberá considerar una ganancia razonable para los concesionarios. Pero primero se refiere a que la tarifa no puede superar el valor económico medio del servicio ofrecido. Tarifa y valor económico medio vinculado directamente con el usuario pagante.

26.5.-Cuando se habla de pagar obras, servicios, educación, salud y demás, tenemos que tener presente que todo eso tiene un costo y alguien lo tiene que pagar. Para eso nosotros, como sociedad, tenemos que generar recursos y una de ellas es el transporte.

26.6.-La infraestructura de transporte permite bajar, mediante un buen proyecto de infraestructura, esos costos de transporte, generando ahorros en la comunidad que redundan en la capacidad de pago de esa misma estructura que está recibiendo, con lo cual la infraestructura que se está entregando a la comunidad se paga a sí misma con los ahorros que va generando.

26.7.-Si los usuarios que tienen que pagar la infraestructura son conminados a pagar una tarifa que supera esos ahorros que recibe como consecuencia de la infraestructura, es evidente que paga más de los ahorros que recibe.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

26.8.- La ley de peaje, que es de origen norteamericana, ha sido aplicada a medias en nuestro país. Se preocupan por el segundo aspecto del artículo 3º que mencionaba: que sea razonable la rentabilidad del concesionario. Pero resulta que es legítimo siempre y cuando se cumpla con la primera parte de dicho artículo 3º y es que esa tarifa tiene que ser menor que el valor económico medio, es decir, la obra tiene que aportar ahorros que le permitan autopagarse.

26.9.- Para poder justificar los aumentos de tarifa que están planteados suponiendo el caso extremo de que directamente el proyecto sea perfecto y que no tenga objeciones, que el concesionario hubiera cumplido perfectamente con sus obligaciones contractuales, que toda la oferta, en una palabra, esté en perfectas condiciones desde todo punto de vista: técnico, económico y legal. En ese caso, ¿se cumple con los requisitos de crearse los ahorros para los usuarios, que les tienen que permitir pagar ese aumento solicitado por las empresas? Eso es lo que no vemos que esté garantizado en las presentaciones y en los antecedentes que tenemos a nuestra disposición.

26.10.- En Estados Unidos la preocupación permanente de cualquier audiencia pública es, primero, el beneficio del usuario, para después conversar si la razonabilidad de la ganancia de la empresa se justifica o no. Pero si no hay beneficio del usuario terminamos la Audiencia y nos vamos.

26.11.- "El beneficio del usuario es la condición necesaria para que la sociedad argentina pueda hacerse cargo de todos los costos de desarrollo que genere tanto una empresa privada como es una concesionaria, como el Estado como representante del país. Es decir, se tiene que hablar de beneficio-costos, no se puede hablar sólo de costos. Nos falta conocer cuál es el beneficio de nosotros que pagamos esa oferta, que somos los usuarios pagantes y que somos los que vamos a dar el sustento financiero a todo el aparato financiero que está vinculado con este aumento.

26.12.- Solicitó cuadros de ingresos y egresos, y por tipo de usuario pagante. Es decir, como los países organizados en materia de financiamiento de transporte tienen el beneficio-costos del automovilista, el beneficio-costos del ómnibus, el beneficio-costos de los varios tipos de camiones que pagan en cada estación de peaje, no promedios para todo un corredor, porque en cada estación de peaje hay una tarifa y esa tarifa tiene que cumplir con la ley de peaje.

27.- A continuación tomó la palabra el Señor **Luis Pablo BELENKY**, luego de haberse llamado al Señor Ceferino Leopoldo FARBEROFF, quien no expuso por no encontrarse en la sala.

27.1.- Se presentó como representante de Belenky & Piazza Consultores Asociados, quienes en numerosas ocasiones han trabajado como consultores técnicos de los accesos.

27.2.- El objeto de la exposición fue hacer un análisis de los beneficios que ha obtenido cada uno de los actores que participan en los accesos. Ellos son los usuarios, la empresa concesionaria, el gobierno y, finalmente, la región y el resto de la sociedad.

27.3.- Observó una modificación en el patrón de crecimiento de la ciudad de Buenos Aires: han crecido fuertemente las zonas alejadas, y esto se debe a la mejora de la accesibilidad provista por estos mismos accesos.

27.4.- Los cambios cualitativos y cuantitativos en la demanda se deben a la materialización de las sustanciales modificaciones que los accesos han realizado en la oferta vial, particularmente en el Acceso Norte, la Avenida General Paz y los dos primeros tramos del Acceso Oeste.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

27.5.-Todas estas obras estuvieron fuertemente concentradas en la primera etapa de la concesión, en las obras iniciales, bajo la consigna de que primero se construye y luego se cobra. Esto produjo un importante salto en la movilidad de las personas y las mercancías en el momento en que se inauguraron las obras.

27.6.-Desde el punto conceptual el primer concepto para analizar es el beneficio al usuario, el cual se define como el ahorro en los costos producidos al circular con un vehículo dado en un tramo determinado de carretera en la situación con proyecto, respecto a los mismos costos que se infringirían en una situación sin proyecto. Este concepto de beneficio al usuario se concentra exclusivamente en los usuarios y no considera externalidades positivas que generan los accesos, es decir, otros beneficios para no usuarios y para el resto de la sociedad. A su vez la valoración de beneficio al usuario tiene necesariamente una serie de simplificaciones: es de carácter conservador y no suele valorar temas relacionados con, por ejemplo, confort y seguridad.

27.7.-El cálculo del beneficio al usuario se realiza a través de la comparación de los costos de operación y mantenimiento de los vehículos así como en los ahorros del tiempo de viaje de las personas. Comparando situación con proyecto bajo situación sin proyecto se obtiene el beneficio total y el beneficio medio para cada usuario.

27.8.-Se han realizado numerosos estudios de beneficio al usuario. Las últimas estimaciones del año 2004 dan que el beneficio promedio de un usuario es tres veces superior a la tarifa de peaje en la Autopista del Oeste y cuatro veces la tarifa de peaje de la Autopista del Sol. Remarcó que se trata de un sistema de peaje abierto por derecho de paso, en el cual existen algunos usuarios que utilizan los accesos gratuitamente.

27.9.-Estos usuarios son el 60% del total de los usuarios, sumados Autopista del Sol y Autopista del Oeste, de los cuales más del 90% circulan por Autopista del Sol. Así, en esta última concesión el 50% es percibido por usuarios no pagantes. En Autopista del Oeste los usuarios gratuitos reciben en cada viaje un beneficio medio de 70 centavos.

27.10.-Dentro de los numerosos estudios de beneficios al usuario que se han realizado en Autopista del Sol desde el año 2001, dos los realizó el OCCOVI y otros tres la propia concesionaria. En estos tres años, de 2001 a 2004, el beneficio al usuario creció de 4,67 a 8,62, es decir un 85%. En Autopista del Oeste se hicieron cuatro estudios de beneficio al usuario, dos por el OCCOVI y dos por la concesionaria, y el beneficio creció 70%, desde 2,51 a 4,41. Mientras tanto, las tarifas de peaje estaban estables.

27.11.-Si el concepto de beneficio al usuario dice poco, porque en el fondo para quienes no estamos relacionados con la economía dice poco, es útil comparar el beneficio al usuario con algunos otros parámetros. Por ejemplo, desde 1994 la nafta -el beneficio al usuario está dado, entre otras cosas, por el ahorro de combustible- aumentó 110% y el gasoil 330%. Desde la declaración de la emergencia la nafta aumentó 80% y el gasoil 150%; las tarifas estuvieron estables.

27.12.-Si nos interesa observar el efecto del peaje sobre el transporte de carga, que fue una preocupación de los legisladores en el momento que pidieron analizar el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía, se puede hacer una cuenta bastante simple, que es considerar cuál es la incidencia del incremento tarifario propuesto del 15% en el precio final de determinados productos. Lo interesante es tomar los productos de más bajo valor relativo: arena, piedra, algunos granos, materias primas. En todos los casos la incidencia es insignificante. Si estaban preocupados por el tema del agro, la incidencia de este incremento tarifario en el valor final de productos como el trigo o la soja es 0,01%; en el caso de los camiones livianos, que transportan piedra o arena, que son los productos de más bajo precio unitario, la incidencia del incremento tarifario es menor al 1% del precio final de la mercadería.

27.13.- La consigna central con la cual se vendió este régimen de concesiones por peaje a la opinión pública es el slogan "primero se construye, luego se cobra". Esto generó importantes inversiones iniciales que se hicieron a



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

través de aportes de capital propio pero también de endeudamiento, y un largo período de recupero, que supuestamente es el período que estaríamos viviendo en este momento porque las inversiones fueron realizadas. La crisis que se genera a partir de 2001 pospone el inicio del repago de la inversión, por lo tanto surge como razonable la adecuación de la ecuación financiera de las concesionarias.

27.14.-Otro actor central es el Gobierno. Mencionó las causas por las cuales son concesionados los accesos: no había recursos para expandir el sistema, no había recursos para mantenimiento y conservación, había poca capacidad de administración, el valor de los activos viales se deterioraba año a año, y había otras prioridades (educación, etcétera) y no era la infraestructura la máxima prioridad del Gobierno en aquel momento. El proceso de concesión no solamente permitió que fueran las empresas concesionarias, a través de los usuarios en su pago final, quienes realizaran la obra y expandieran la capacidad de los accesos, sino que permitió recaudar IVA sobre el peaje, ganancias de las empresas, ingresos brutos, y a su vez se liberaron recursos para otras áreas. Además hubo externalidades positivas, como la revaluación del precio de la tierra de los municipios aledaños, que también pudo ser captada.

27.15.- Señaló que desde 1993 el valor de la tierra en la zona de las chacras se incrementó un 1.500%, y en lo que respecta a barrios cerrados y *countries*, 50.000%. Antes uno compraba tierra en esa región por hectárea y ahora se vende por metro cuadrado. Los ejemplos son muy puntuales y pueden ser tomados en cualquier lugar de la región metropolitana. En Los Cardales en 1993 la tierra costaba 2.000 dólares la hectárea, y ahora cuesta 3 dólares el metro cuadrado; en un momento llegó a tener un valor superior. En la zona de Del Viso aumentó de 4.000 dólares la hectárea a 100 dólares el metro cuadrado.

27.16.-Es interesante comparar además el valor que tienen las tarifas de peaje con respecto a la media latinoamericana. Para eso se tomaron 102 concesiones viales en doce países. Hay que tomar en cuenta que las tarifas en la Argentina están un 40 por ciento por debajo de la media latinoamericana, pero el PBI per cápita argentino está 40 por ciento por encima de la media. Chile tiene el mismo PBI per cápita, y sus tarifas son un 60 por ciento más altas. Brasil tiene una tarifa 10 por ciento superior, pero su PBI per cápita está 30 por ciento por debajo. La tarifa media en Europa es 5 euros cada 100 kilómetros, 850 por ciento mayor que los accesos, y no hay la misma relación en el PBI per cápita.

27.17.-Para finalizar resaltó que la ley 17.520 establece en cuanto a que el valor económico medio tiene que ser superior a la tarifa de peaje. Esto se cumple, ya que el beneficio del usuario creció 70 y 85 por ciento en estos últimos años. Además, supera 300 y 400 por ciento la tarifa de peaje. Y finalmente, las tarifas siguen estando 40 por ciento por debajo de la tarifa media latinoamericana.

28. Acto seguido por Secretaría se informó que había dos asociaciones de usuarios inscriptas que no estaban presentes cuando fueron llamadas a exponer, a las que se dio la oportunidad de hacerlo a continuación. Efectuó su presentación entonces el Señor **Carlos Miguel LÓPEZ**, en representación de la **Asociación de Usuarios y Consumidores en Defensa de sus Derechos**.

28.1.-Expresó como un privilegio que aproximadamente en los 12 kilómetros del distrito de Moreno no se paga peaje. Ese privilegio indudablemente es para algunos pocos sectores. Los habitantes de los *countries* que se han desarrollado en Moreno –no tantos-, los de los barrios cerrados, que tienen la posibilidad de acceder a comprar en Carrefour o en el *shopping* que hay en el cruce con la Ruta 25.

Sostuvo que esta situación, que puede ser irritante, constituye una de las únicas posibilidades que tiene de trasladarse rápidamente el habitante medio de Moreno, que tiene características particulares y no tiene que ver con estas personas que sí pueden tomar esta franquicia como un privilegio real. Son personas que en un 70% –estadísticas en la mano- están por debajo de la línea de pobreza. Muestran niveles peligrosos de mortandad infantil, que duplican la media del país y tienen la posibilidad, a través de esta franquicia, de que no se divida geográficamente una zona con otra del distrito y poder llegar rápidamente a un hospital en una situación de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

emergencia. Resaltó que al costado de los *countries* viven un 70 por ciento de la población de los 400 mil habitantes del distrito.

28.2.-Sostuvo que se debe tener en cuenta cada uno de estos servicios públicos en particular y su incidencia social, resaltando entonces la importancia de establecer una tarifa social para estos servicios

28.3.-Entendemos que el servicio que prestan los concesionarios de corredores viales de las autopistas no es un servicio susceptible de aplicarse directamente, en principio, a una tarifa social. No se ve viabilidad de un ticket social para trasponer el peaje. Pero no por eso habría que desatender todas las cuestiones sociales que tienen que ver con esta renegociación, que no es sólo el impacto de este aumento parcial que se cree, que se va a dar inexorablemente.

28.4.-No todos los sectores del Gran Buenos Aires recibieron por igual los beneficios de estas nuevas obras.

28.5.-La facultad de Ciencias Económicas de la UBA hizo un estudio, que está integrado a estos expedientes, donde marca con números los beneficios obtenidos por cada uno de estos sectores. El corredor oeste justamente es el que tiene menos privilegios, menos beneficios, y está numéricamente establecido. Para una media de beneficios que se establece entre las ventajas que obtiene el usuario contra el pago del peaje se establece un coeficiente para todos los accesos a Buenos Aires de 2,32 pesos. Para el Acceso Oeste está en 1,91, para la del Acceso Norte, en 2,95 pesos.

28.6.- A esta disparidad en beneficios se dispone ahora un aumento que también es dispar y es inversamente proporcional a los beneficios que ya se han manifestado antes. Va a tener menos aumento el Acceso Norte, siendo el que está en la cima de estos beneficios, y tendrá un aumento mucho mayor el Acceso Oeste, que justamente es el menos beneficiado de los cuatro, no sólo de los dos que están en discusión en este momento sino de los otros, que seguramente serán materia de otra discusión.

28.7.-El aumento tiene que ser rechazado por toda la sociedad, sobre todo en el estado de situación que se está viviendo. Una asociación defensora de los usuarios no puede aceptar bajo ningún concepto este aumento.

28.8.- El Estado, asimismo, tiene una responsabilidad que es indelegable de restablecer relaciones de equidad en el ámbito de nuestra sociedad procurando el mayor grado de inclusión social. Destacó que como parte del proceso de privatizaciones hubo un proceso de concentración de riqueza en nuestro país que entre otras cosas hizo que la población de Moreno creciera desde 1991 al 2001 en cien mil habitantes, porque de 300.000 pasó a 400.000. Y estos no fueron a los *countries*, fueron a los barrios donde no sólo no tienen la más mínima infraestructura sino que soportan los más bajos niveles de ocupación de todo el país. Este tipo de aumento no hace más que empeorar su situación económica y social."

28.9.- Desde Usuarios y Consumidores, en razón de la experiencia que se vive en la actualidad, se afirmó que el mayor tráfico que tiene la autopista es el de los fines de semana. De esto no tenemos los números en las manos pero es una de las solicitudes que hace esta asociación al UNIREN y espero que a través del OCCOVI se nos informe. El fenomenal aumento del flujo de tráfico en los fines de semana es el que produce las mayores congestiones. Esto nos marca que hay un público que más allá de sus posibilidades económicas en forma congruente con el fin de semana sale por descanso, esparcimiento o lo que sea, pero no son las tareas laborales lo que los convoca.

28.10.- Esto nos permite promover esta propuesta, consistente en que, si se llega a dar el aumento, éste sea seccionado únicamente a la categoría de automóviles livianos, es decir, la categoría 2, y en una franja temporaria, que puede ir desde el viernes alrededor de las 21 o 22 hasta las 24 del domingo. Esta propuesta tiende a evitar algunos problemas. El primero es el traslado a los precios de todas las mercaderías que se acarrearán por esos corredores, que tiene mayor incidencia justamente en los sectores más desguarnecidos, más



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

desprotegidos, por todo este sistema que ha permitido que estas empresas que hoy reclaman mejoras lleven a esa población a la situación en que vive actualmente.

28.11.- El destino de estos aumentos necesariamente tiene que ver con la recomposición de las redes viales que, en primera medida, se han visto afectadas por el uso intensivo que se dio a partir de la implementación de peajes. Exigió por ejemplo la recuperación de vías como la ruta 23 o la 25, un acceso digno para Merlo, que sea rápido y que pueda mejorar no sólo la transitabilidad interna dentro de estos distritos que estoy mencionando sino también la accesibilidad a la autopista, con lo que se beneficiaría también la empresa."

28.12.- Además mencionó que si bien este aumento lo va a pagar la gente que no lo usa en función de su trabajo, porque quedan exentos los transportes tanto sea público de pasajeros como los de carga, que en todo horario quedarían con la misma tarifa, involucra únicamente a aquellos vehículos livianos, los automotores, y por la estadística que podemos realizar nosotros son los que componen el aumento de tráfico producto de los fines de semana con fines de esparcimiento. Todo el resto de los vehículos, livianos, de lunes a viernes, que realicen sus tareas habituales, independientemente de la capacidad contributiva de cada uno, estarán exentos.

Esto propuesta la han implementado países que han sufrido los mismos fenómenos de degradación económica y social como el nuestro, como Chile tiene en sus autopistas de acceso a la capital este tipo de tarifa diferenciada para los fines de semana. Con esto puede lograrse cierto grado de inclusión social, a partir del mejoramiento de las redes viales internas de los distritos afectados, y la fatalidad de un aumento puede convertirse en una mejora en general.

28.13.- Por último, manifestó la negativa a que se incluyan los intereses financieros que afrontan las empresas por los créditos tomados para las obras, porque no corresponde bajo ningún concepto.

29.- A continuación expuso el señor **Ricardo Leandro NASIO** en representación de la **Asociación Protección Consumidores del Mercado Común del Sur, Proconsumer**.

29.1.-Expresó que las Cartas de Entendimiento que se vienen a tratar ya están resueltas y directamente se van a aplicar. A estas cartas les faltarían las que tendrían que haber hecho la UNIREN, las concesionarias, los usuarios y las asociaciones que los representan. Lamentablemente no es posible por el programa que ha hecho el Gobierno."

29.2.-Expresó su crítica a la no inclusión de las organizaciones representantes de los usuarios en la renegociación.

29.3.- Estamos hoy acá con un aumento definido del 15 por ciento, que para el usuario que en el día va y vuelve es del 30 por ciento. Estamos una vez más con que van a permitir que cuando suba un 5 por ciento los costos, van a poder aumentar."

29.4.-Se opuso a la condonación de las multas

29.5.- Indicó que Proconsumer decidió recurrir a la Justicia y hoy han presentado un amparo, donde solicitamos la declaración de inconstitucionalidad, incluso del primer decreto, el número 1167, que autoriza a estas concesionarias viales.

30.- Seguidamente expuso el Señor **Ernesto DE MADDONNI**, en representación de la **Cámara de Industria, Comercio y Afines de San Fernando y Presidente del Centro de Almaceneros de San Fernando y Tigre**, quien solicitó efectuar su disertación por Secretaría y fue autorizado por la Presidencia.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

30.1.- Criticó que el Poder Ejecutivo insiste nuevamente en realizar modificaciones parciales al contrato de concesión, desestimando realizar una revisión integral de todo lo actuado.

30.2.-Criticó en los presentes entendimientos ciertos criterios de renegociación que benefician exclusivamente a los concesionarios y que merecen nuestra reprobación. Ellos son:

30.2.1.-La postergación o condonación del pago de multas impuestas por incumplimiento de obras o violaciones al contrato de concesión;

30.2.2.-La modificación del cronograma de obras a realizar y su reemplazo por un nuevo plan de obras con garantía de ingresos;

30.2.3.-El aumento de tarifas;

30.2.4.-Las cláusulas de indexación que han sido prohibidas por la ley 25.561, de Emergencia Económica, que se aplicarán cuando el aumento de los insumos utilizados supere cierto nivel promedio.

35.3.- Es así que en el punto segundo de ambas Cartas de Entendimiento se acuerda la modificación del Plan de Inversiones aprobado en la última enmienda contractual, de acuerdo a la Resolución N° 316/00.

35.4.-Criticó el Punto tercero de ambas Cartas de Entendimiento en cuanto se dejan sin efecto las penas por incumplimientos de Autopista del Sol y Grupo Concesionario del Oeste respecto, objetó las cifras, así como que las multas abonadas por el concesionario sean contabilizadas como un crédito a favor de la empresa.

35.5.-Se opuso a los aumentos pues entiende que desde el comienzo de las concesiones ya se han dado en detrimento de los usuarios y sin justificación.

35.6.-Rechazó el punto séptimo de las Cartas de Entendimiento que establece que las variaciones de precios superiores al 5 por ciento que eventualmente pudieran producirse en los costos de la operación, mantenimiento e inversiones de la concesión, dará lugar a que las concesionarias puedan solicitar una redeterminación tarifaria. Ello es sinónimo de indexación de tarifas por aumento de costos. La ley 25561, que en su artículo 8° dispuso que en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, comprendidos entre ellos los de obras y servicios públicos, quedan sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier otro mecanismo indexatorio la prohibición de establecer índices de indexación a las tarifas de los servicios públicos.

De acuerdo al entendimiento entonces, a partir del 1° de junio del corriente año, los concesionarios podrán solicitar la primera revisión tarifaria, para lo cual se tomarán en cuenta el índice de precios mayoristas y el del costo de la construcción del mes de octubre de 2004 y se podrán aumentar nuevamente los valores tarifarios. El costo de la construcción en el primer mes del año 2005 tuvo un incremento del 2,8 por ciento y en los últimos seis meses acumula un crecimiento superior al 5 por ciento. Ello equivale a decir que casi con seguridad durante el presente año habrá una nueva modificación tarifaria por incremento de costos, lo que deberá ser soportado por el conjunto de los usuarios e implica una cláusula de ajuste permanente a las tarifas.

35.7.-Rechazó el punto sexto de la Carta de Entendimiento: la instancia de revisión contractual que se desarrollará a partir del 1° de abril de 2005 y que deberá finalizar antes del 31 de diciembre del corriente año. En ella se acordará un nuevo Plan Económico Financiero de la concesión que regirá hasta la finalización del contrato de concesión para posibilitar la recomposición de la ecuación económica financiera de la concesión. Esto equivale a decir que podrán aplicarse nuevos ajustes tarifarios y modificaciones contractuales que benefician al concesionario.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

35.8.-Por todo lo expuesto la Cámara de Comercio que representa y el centro que preside se oponen terminantemente al aumento solicitado por las empresas.

Acto seguido la Secretaría de la Audiencia informó que no había preguntas registradas, por lo tanto, no habiendo más oradores inscriptos ni preguntas formuladas que debieran responderse, siendo las 15 horas y 55 minutos se dio por concluida la Audiencia.