

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
ACUERDO INTEGRAL DE RENEGOCIACIÓN CONTRACTUAL
CONCESIONARIO AUTOPISTAS DEL SOL SOCIEDAD ANÓNIMA
AUDIENCIA PÚBLICA

-En instalaciones del Teatro Municipal Lope de Vega, sito en la calle Pedro Lagrave 725, de la ciudad de Pilar, provincia de Buenos Aires, a los nueve días del mes de febrero de 2018 da comienzo la audiencia pública convocada por la Dirección Nacional de Vialidad. A la hora 10 y 26 dice el:

Sr. Presidente (Stoddart).- Buenos días a todos.

Muchas gracias por venir, por haber aceptado la invitación que hace la Dirección Nacional de Vialidad en el marco de este acuerdo de renegociación contractual con AUSOL en todo lo que es básicamente la Avenida General Paz, Acceso Norte, ramal Campana, Tigre y Pilar.

Ahora les explico brevemente cómo es la mecánica de la audiencia para que lo tengan en claro y podamos sacarle el mayor provecho y utilizar bien la mañana. Quiero en principio agradecer a las autoridades municipales del Municipio de Pilar que ofrecieron este lugar. La verdad que es un teatro lindísimo. Si bien no ha llegado el intendente municipal, Nicolás Ducoté, agradecemos a Carlos Arena, Secretario de Gobierno del Municipio, y al Secretario de Obras Públicas, Guillermo Iglesias. Agradezco en particular a Lucas Logaldo, que también nos está acompañando, gerente ejecutivo de Relaciones Institucionales, Comunicaciones y Política de la Dirección Nacional de Vialidad, y obviamente a Daniel Dreizzen, que me acompaña a mi izquierda y quien va a realizar una exposición técnica respecto de lo que es el nuevo acuerdo de renegociación del Corredor Norte, y también al ingeniero Felizia, quien va a hablar sobre los beneficios del usuario en el marco de esta renegociación contractual.

Voy a leer a continuación una cuestión formal relativa al marco regulatorio de la audiencia. El objeto de esta audiencia pública es considerar el nuevo régimen tarifario de los servicios en el marco del Acuerdo Integral de Renegociación Contractual con Autopistas del Sol Sociedad Anónima conforme Resolución N° 83/2018 de la Dirección Nacional de Vialidad.

Fui designado para presidir esta audiencia pública mediante la misma resolución, y aprovecho para presentarme. Mi nombre es Ricardo Stoddart y soy gerente ejecutivo de Asuntos Legales de la Dirección Nacional de Vialidad.

Me acompaña también, y se ha designado en ese acto administrativo, la licenciada María Soledad Segovia como Secretaria de Actas de la presente audiencia. Vamos a invitar, al finalizar la audiencia, a cada uno de los presentes que lo quieran a firmar el acta de presencia en la misma.

Esta audiencia pública se desarrollará conforme lo normado por el Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo nacional aprobado por el decreto 1.172 de fecha 3 de diciembre del año 2003. Se pone en conocimiento de los presentes que esta audiencia pública será registrada de manera taquigráfica y videograbada. Cada una de estas versiones de la totalidad de la audiencia las van a poder encontrar en la página web de la Dirección Nacional de Vialidad tan pronto sean revisadas.



Los expositores, cada uno de los que se han anotado para participar de la audiencia, tendrán una intervención oral de cinco minutos, y de diez minutos para el caso de que sean asociaciones, organismos de usuarios y consumidores.

La modalidad de la presente audiencia consistirá en exposiciones a realizar previamente por el equipo técnico aquí presente de la Dirección Nacional de Vialidad y luego las que efectuarán las autoridades y los participantes oportunamente registrados.

No se efectuará en principio la modalidad de preguntas y respuestas. Sin perjuicio de ello, finalizadas las exposiciones vamos a tomarnos quizá cinco o diez minutos para hacer algunas aclaraciones, si creemos conveniente, en el caso de que haya temas que se repitan y que quizá no hayan quedado del todo claros al momento de la exposición.

De conformidad con los artículos 36 y 38 del Reglamento, finalizada la presente audiencia se elaborará un informe final que considerará las opiniones recibidas, el que será publicado en el Boletín Oficial y en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad.

Estos fueron los avisos parroquiales. A partir de ahora damos comienzo a la audiencia. La misma, como les dije, va a consistir en una introducción que voy a tener a mi cargo, y luego dos presentaciones técnicas que vamos a llevar adelante, una puntualmente bien directa respecto a cuáles son los presupuestos del acuerdo de renegociación que hemos llevado adelante, que todavía no ha sido aprobado, sino que está atravesando un proceso de aprobación.

La audiencia pública es uno de los hitos importantes de ese proceso de aprobación. Y lo aclaro ahora porque venimos de una audiencia muy buena celebrada ayer en la localidad de Luján por el Acceso Oeste. Si bien es una situación formal o un paso formal previo a una aprobación al acuerdo de renegociación, para nosotros son muy importantes los resultados de la audiencia, porque como lo expresé en el día de ayer, no es un acuerdo ya cerrado, sino que vamos a tomar los comentarios o argumentaciones válidas que puedan hacer los vecinos y usuarios del Acceso que puedan servir para mejorar el acuerdo.

Los vamos a tener en cuenta y vamos a tratar de plasmarlos en el acuerdo. Con lo cual al día de hoy, si bien hay un proceso iniciado, ese proceso no está finalizado, por lo cual cuenta y mucho lo que ustedes digan hoy. Y para eso hemos venido, para escucharlos y que ustedes puedan emitir sus opiniones, y en función de sus opiniones en cuestiones de mantenimiento, de operación, de tránsito, de obras, de necesidades que tiene el vecino, de usuarios como ustedes, nosotros podamos mejorar el acuerdo y que ustedes puedan tener la tranquilidad de que fueron partícipes para tener un mejor acuerdo de renegociación con el concesionario que hoy está llevando adelante la operación y el mantenimiento. Ya voy a volver a hablar del concesionario, porque me parece un punto importante que tenemos que tratar antes de que se haga la presentación técnica.

En dos minutos me gustaría contarles qué es lo que está haciendo la Dirección Nacional de Vialidad en estos dos años de gestión, porque tiene que ver con lo que estamos haciendo en la gestión de todos los días que hoy estemos sentados acá en esta audiencia pública llevando adelante este acuerdo de renegociación.

La Dirección Nacional de Vialidad, desde diciembre de 2015 a la fecha, ha presentado un plan de infraestructura vial que nosotros creemos que es el más ambicioso que tuvo el país en su historia. Pero no es un relato lo que nosotros decimos sino que en función de los hechos y de lo que estamos haciendo pensamos y no tenemos duda de que es el plan de infraestructura vial más ambicioso en la historia.

La red vial troncal federal, o sea, todos los caminos de rutas nacionales que componen esa red, son 40.000 kilómetros pavimentados. Esa es toda la red. En la Argentina, hasta diciembre de 2015 los kilómetros de autopistas que tenía el país son 2.800, es decir, 2.800 sobre el total de 40.000.

Nosotros en estos cuatro años de gestión pensamos hacer 2.800 kilómetros nuevos de autopistas. O sea que esta gestión, en cuatro años, va a hacer la misma cantidad de autopistas que el Estado construyó en los últimos 70 años. ¿Por qué? Porque nos parece vital la seguridad de todos ustedes. Y nosotros entendemos que no puede haber seguridad del usuario si no tenemos las rutas en condiciones. Después lo va a explicar Daniel Dreizzen cuando hable, pero no tenemos que contárselo nosotros, ustedes conocen como usuarios cuál es el estado de la infraestructura vial, cuál es el estado de las rutas nacionales, las provinciales: sumamente deficiente. Entonces, apostamos a la seguridad vial del usuario ¿a través de qué? de infraestructura vial de calidad. Y eso es lo que estamos haciendo hoy con la gestión de Javier Iguacel al mando de la Dirección Nacional de Vialidad desde diciembre de 2015.

Para que tengan un dato simplemente: a diciembre de 2015, o para el año 2016, que fue nuestro primer año de gestión, teníamos un presupuesto aprobado por la gestión en el año 2015 de 22.000 millones de pesos para infraestructura vial en la República Argentina. Gracias a Dios pudimos hacer una ampliación del presupuesto, pudimos gastar un poco más de lo que estaba presupuestado. Pero eso fue en el año 2016. Para el año 2017 gastamos 47.000 millones de pesos en infraestructura vial. Y esperamos en este año 2018, o lo que tenemos presupuestado en la ley de presupuesto que fue aprobada a fines del año pasado, 60.000 millones de pesos para infraestructura vial.

Y aparte, como ustedes sabrán, porque lo han escuchado, hemos tenido audiencias públicas hace 15 días, seis audiencias en el plazo de una semana, y pensamos largar lo que se llama la infraestructura vial o el financiamiento privado a través de la participación pública-privada- Es decir, el Estado no solamente aporta fondos del Tesoro nacional para llevar adelante obras de infraestructura vial sino que ahora invitamos al privado a que pueda financiar obras nuevas, de calidad, con plazos cortos de ejecución, y que nosotros podamos financiarnos con el privado y pagar a un largo plazo o a 15 años para no agotar de esta forma tanto el presupuesto nacional y poder permitirle al privado que pueda financiar obra pública y nosotros avanzar más rápido con ese plan tan ambicioso que tenemos.

Les doy datos para que tengan una idea de cuál es la preocupación de esta gestión de la Dirección Nacional de Vialidad que está abocada a obras, porque las obras significan seguridad vial para los usuarios. Y lo mismo en este marco del acuerdo de renegociación.

Cuando llegamos a la gestión una de las primeras cuestiones que nos llamó poderosamente la atención fue la cantidad de demandas que tenía la Dirección Nacional de Vialidad. Una cantidad enorme de demandas millonarias, muchas de las cuales habían tenido su causa en incumplimientos contractuales.

Ustedes saben, o sea, cuando firmamos un contrato como Estado nacional o como un particular, un privado, firmamos un contrato para cumplirlo. La idea de firmar un contrato por una obra, por una locación de servicio, por una compraventa, cuando nosotros firmamos un contrato como personas físicas que somos es porque queremos cumplir el contrato. El contrato establece obligaciones para ambas partes, es decir, hay derechos y obligaciones dentro de ese marco del contrato. La lógica es que firmemos los contratos para cumplirlos.

Cuando llegamos a la gestión teníamos demandas millonarias -por decir algunos casos- de incumplimientos contractuales de concesiones o de obras realizadas que habían sido concesionadas y cuyos contratos no habían sido cumplidos. Cuando digo demandas millonarias hablo de arriba de los 10.000 millones de pesos, para que se den una idea de lo que puede ser una demanda por incumplir un contrato.

Básicamente puedo ponerles como ejemplo la Autopista Buenos Aires-La Plata, la famosa ruta nacional 1, que finalmente el Estado nacional le pasó a la provincia de Buenos Aires en la gestión anterior, y se cortó ese contrato, se incumplió ese contrato, se rescindió. Tenemos una demanda de casi 9.000 millones de pesos. O la construcción del puente -para quien lo conozca sabe de lo que estoy hablando- de Rosario-Victoria, una obra vial de calidad espectacular impresionante, que ha dinamizado el comercio con Entre Ríos, la provincia de Santa Fe y Buenos Aires de modo increíble. También firmamos un contrato como Estado nacional, vino el privado, construyó el puente, financió la obra, terminó la obra y le dijimos: bueno, ahora andate, muchas gracias por todo. Firmamos contratos, hacen las obras, y no las pagamos. Es una demanda de Puentes del Litoral por 11.000 millones de pesos.

Demandas tanto en tribunales locales como en tribunales internacionales. Y al final de todo este cuento llego a donde estamos parados hoy, que estamos acá, en el Municipio de Pilar, viendo la renegociación de un contrato que como se los voy a contar más adelante se firmó hace mucho tiempo. Ustedes son vecinos de la zona, usuarios de las autopistas. Quien estaba viviendo por esa zona en los años 92, 93, 95, se puede imaginar qué infraestructura vial tenía en aquel momento.

A partir del año 2000, con las obras nuevas, con los accesos nuevos, la mejora de todo lo que hay en la Avenida General Paz, todo lo que fue el nuevo Acceso Norte, ramales a Pilar, Campana, Tigre. O sea, cualquiera que era vecino hacia esa fecha vió la infraestructura vial que tuvo en una época, y después Daniel nos va a ilustrar -y es bien gráfico cuando lo vean- y se van a dar cuenta de lo que hablo, donde estábamos y de dónde venimos con esta obra que se llevó adelante.

Obviamente, se licitó, el Estado nacional otorgó la obra a una determinada empresa y después la operación y mantenimiento a un concesionario que fue, cumplió, hizo la obra, está ahí, y hoy yo la tomaba desde la ciudad de Buenos Aires hasta aquí. La obra está ahí y obviamente nosotros esperamos que tenga una mejor operación y un mejor mantenimiento, y por eso estamos hoy acá renegociando este contrato, pero construyó la obra y el Estado nacional no se la terminó de pagar. Entonces, tenemos la obra desde el año 99 y todavía en el 2018 no la pagamos.

Daniel va a contar también -vas a contar muchas cosas cuál es el monto de la demanda de la empresa ante los tribunales internacionales, porque la obra está hecha y no fue cobrada. Cuando uno tiene una demanda en el CIADI cercana a los casi 2.000 millones de dólares por incumplimientos contractuales, nosotros como funcionarios públicos tenemos que decir "no, el Estado argentino tiene que firmar los contratos para que se cumplan". Si yo firmo un contrato con un constructor para que haga mi casa, me la hace y me la entrega pero al final del día no le pago, el constructor tiene todo el derecho a reclamar que hizo el trabajo y que uno no cumplió. Obviamente, ahora les voy a decir los motivos por los cuales el Estado no cumplió, que pueden ser atenuantes o no, pero que no significan que no tenga que pagar la obra.

Lo que vamos a discutir a continuación -y lo que les voy a contar a continuación es justamente eso: que hubo una obra que se hizo y que hubo una obra que el Estado no pagó. Entonces, hay una demanda importante, hay una inversión realizada por un privado -sea privado o lo que sea que hizo la obra que todos ustedes disfrutaban desde el

año 2000. Nosotros creemos que debe tener mucho mejor servicio, mucho mejor mantenimiento, mucha mejor operación y que hay muchas obras que deberían haberse hecho hace mucho tiempo, pero que no se hicieron. ¿Por qué? Porque el contrato estaba quebrado. Cuando uno tiene determinadas condiciones en un contrato y ese contrato se rompe, es muy difícil mantener las condiciones del contrato en el tiempo. Y este contrato viene así hace ya dieciocho años.

Con esta gestión de este gobierno, con Javier Iguacel al frente de la Dirección Nacional de Vialidad, pensamos que los contratos que firmamos son para cumplirse y que los plazos de obra en los que queremos que se hagan las obras son para cumplirse. Si el concesionario no hace las obras en los plazos establecidos, tendrá que pagar las multas. Es una lógica jurídica pero una lógica que cualquiera entiende.

En función de ello, nos pusimos a renegociar este contrato de AUSOL que, como les dije, tenía ante los tribunales internacionales una demanda de 1.800 millones de dólares. Nos pusimos a conversar con la gente del concesionario y creo que logramos un buen acuerdo. Después van a ver los detalles de este acuerdo.

Entonces, pensamos en dos cuestiones: en lo mal que nosotros consideramos algunos aspectos que tiene hoy el servicio de la autopista –que se pueden mejorar y se va a trabajar con el concesionario para que se mejoren y en las nuevas obras que hoy ustedes van a ver acá. Esas nuevas obras van a hacer que ustedes viajen más seguros, que tengan mayor accesibilidad a la autopista, mayor cantidad de carriles, y que eso les permita tener menos tiempo de viaje y puedan disfrutar más tiempo de su trabajo, de sus amigos, de su familia, y no tener los embotellamientos que a veces tenemos y algunas deficiencias de accesos que también tenemos, o de colectoras, o de cámaras de seguridad. Todo esto ayudar a ustedes a tener más seguridad vial y mayor seguridad física.

Esta es básicamente la idea o los puntos centrales de por qué nosotros estamos renegociando este contrato. Al final de la mañana ustedes podrán ver que el acuerdo es bueno porque conseguimos una quita de casi el 70 por ciento del monto reclamado. La quita es importante: 70 por ciento de quita. Y obligamos al concesionario –y hemos acordado con él que vamos a hacer todas las obras que no se hicieron en estos últimos veinte años. Por eso hemos empezado obras en el acceso a Tigre con el tercer carril, que ya está en ejecución; por eso hemos empezado obras en las colectoras en Pilar, que también están en ejecución; hemos mejorado plazas de peaje, accesos y demás. En esta exposición van a poder ver cada una de las obras futuras que vamos a hacer.

Simplemente, después de haber dicho esto y de haberles dado el panorama de qué nos parece importante de este acuerdo, les repito el protagonismo de ustedes en la audiencia pública. Este es un acuerdo de renegociación que todavía no está cerrado y que, en función de eso, lo que ustedes digan y opinen lo vamos a tener en consideración.

Brevemente y para no aburrirlos, básicamente esta es la historia del contrato. En el año 1994 el Poder Ejecutivo nacional otorga a AUSOL y GCO lo que es la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y reparación tanto del Acceso Oeste como del Acceso Norte. En función de eso se inician las obras. El contrato de concesión, como también se va a explicar el día de hoy, establecía una tarifa en dólares. Básicamente, era un contrato que establecía una tarifa en dólares y que se iba a actualizar por inflación americana. Se iniciaron las obras, se avanzó con las obras, hubo algunas modificaciones en el contrato de concesión y demás.

Como ustedes saben, prácticamente cuando las obras estaban terminadas y fueron entregadas al Poder Ejecutivo nacional, al Estado argentino, en el año 2001 se produce la grave situación económica que vivió el país y en el año 2002 se sanciona la

ley 25.561 de emergencia económica. Dada la gravísima situación de emergencia económica que vivió el país -y que todos recordamos, el Estado nacional dispuso a través de esa ley que todos los contratos que tenían tarifas a valor dólar pasaban a valor peso.

El concesionario podía cobrar una tarifa de 1,50 dólares conforme establecía el contrato. Podría haberse establecido otra tarifa u otra moneda, pero el contrato que el Estado argentino había firmado les decía: “Ustedes van a cobrar 1,50 dólares por cada tránsito o por cada viaje que el usuario haga en la autopista a los fines de poder pagar la obra y operar la autopista”. Pero enseguida de haber entregado la obra, de haber hecho la inversión y demás, sale la ley 25.561 y en lugar de 1,50 dólares el concesionario pasa a cobrar 1,50 pesos. Lo van a ver bien en el gráfico y se van a dar cuenta de ese delta que enseguida se genera con el tema de las tarifas, donde hay una expectativa de repagar una obra que va a ser muy difícil pagar. Por eso estamos hoy, en el año 2018, renegociando este contrato para ver si podemos terminar con este problema.

Obviamente, lo que la firma de este acuerdo de renegociación hace de forma inmediata es bajar la denuncia ante los tribunales internacionales. Firmamos este acuerdo de renegociación, adaptamos la tarifa -ya van a ver que prácticamente no tiene cambio y en función de eso podemos pagar la deuda al concesionario. Retira la demanda en los tribunales internacionales y nosotros podemos seguir para adelante con un servicio al usuario de calidad y que le dé seguridad vial.

Lo que les decía fue en el año 2001 y 2002. En el año 2005, habida cuenta de esta diferencia o de este delta que ya tenía el contrato para ese término, se firma un acuerdo de renegociación parcial. Ese acuerdo de renegociación que firma devuelta del Estado nacional y es aprobado por decreto del Poder Ejecutivo nacional es un acuerdo parcial que dice: “Vamos a modificar algunas cuestiones del plan económico financiero que tenían hasta ese momento en la concesión, mejorar las tarifas, corregir un poco las categorías de vehículos que pasan y ver la posibilidad de cobrar tarifas diferenciadas con el compromiso del Estado nacional de que en 180 días tendrán una renegociación definitiva que directamente equilibre la ecuación económica del contrato”.

Bueno, pasó el 2006 y llegamos al año 2018 donde eso nunca ocurrió. Esos 180 días fueron muchos meses, hasta hoy, que estamos sentándonos devuelta con el concesionario para llegar a un acuerdo de renegociación. Respecto de ese compromiso del Estado asumido para en el año 2006 hacer una renegociación definitiva e integral del cuadro tarifario, pasaron unos cuantos años -doce y acá estamos renegociando este contrato.

En función de todos estos incumplimientos -como les decía, el accionista mayoritario del concesionario decidió iniciar una demanda ante los tribunales internacionales.

Nueva gestión, año 2006, sale el decreto 367/2017 que ordena y obliga a cada uno de los ministerios que forman parte de este gobierno a renegociar de forma integral todos los contratos que no fueron renegociados en estos años; este es uno. Y habla de renegociación integral, de que el contrato tenga un nuevo equilibrio económico y de que esté a la altura del servicio que el usuario necesita. En función de eso, de este recorrido del decreto 367, es que estamos haciendo la renegociación.

Hemos llegado a determinados acuerdos -que es lo que vamos a plantear en este borrador y se inicia un proceso de control de este acuerdo de renegociación que hemos firmado la Dirección Nacional de Vialidad o Ministerio de Transporte, Estado nacional al fin del día con el grupo concesionario. Tenemos un borrador de contrato que hemos presentado y este decreto tiene una serie de procesos de control de legalidad de lo que

nosotros hemos acordado. Ya ha pasado por la Procuración del Tesoro de la Nación, con dictamen positivo, y ya ha ido a la SIGEN, donde también ha tenido dictamen positivo.

Obviamente, siempre hay sugerencias que nosotros escuchamos y revisamos y por eso el decreto 367 establece también que previo a la firma de los ministerios intervinientes y del decreto que debería firmar el presidente de la Nación, tenemos que hacer esta audiencia pública para que el usuario, el vecino, el ciudadano conozca de lo que estamos hablando, pueda opinar y nosotros podamos atender esas opiniones. Si las consideramos razonables, justas y que nos generan una ventaja competitiva, las vamos a tener en cuenta.

Hay una cuestión que básicamente se dio en este concesionario en particular, un decreto que salió en el año 2017, el número 202, que fue bastante conocido y que está relacionado al tema del conflicto de intereses. Es un decreto bien reciente por el que se trata de ver si hay algún conflicto de interés entre funcionarios públicos del Estado que tengan algún tipo de operación o algún tipo de control o de participación dentro de alguna sociedad que tiene que firmar algún contrato de renegociación. En este sentido debemos mencionar que ante la existencia de un vínculo reportado por la concesionaria, en cumplimiento de ese decreto, se cumplió en el trámite de renegociación con los requerimientos específicos que establece esa norma. Es decir que todo este proceso que alcanza la renegociación de AUSOL tiene revisados todos los requerimientos que establece el decreto 202/2017. Hasta la fecha, ha tenido un recorrido exitoso y hasta la fecha continúa sin ningún tipo de problemas.

Esto es lo que yo quería anunciarles. Obviamente, en la medida en que hagamos la presentación, creo que se va a ir clarificando bastante bien lo que nosotros queremos exponer en esta renegociación. Después tendrán ustedes su participación para que nos den sus puntos de vista tanto respecto del acuerdo de renegociación como de las obras que son muy importantes para lo que es este corredor. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Dreizzen.- Buenos días a todos. Mi nombre es Daniel Dreizzen, soy asesor del administrador y voy a contarles los términos principales del acuerdo.

Quiero agradecer a Ricardo por la gran presentación que hizo, muy bien explicada en términos generales. Lo que voy a tratar de hacer es mostrarles con números, con imágenes, con conceptos más técnicos, los lineamientos generales que él explicó.

Quiero agradecer también a todas las autoridades de Pilar y a las autoridades de Vialidad, a Lucas Logaldo, gerente de Relaciones Institucionales y Políticas, y a Ezequiel Christie, gerente de Planeamiento y Concesiones, así como también a todos los ciudadanos, empresarios, usuarios de este acceso que vinieron hoy a escucharnos. Muchas gracias por venir y espero ser claro en la explicación. Muchas gracias al intendente de Campana por estar acá también.

Antes de empezar con la presentación quiero contarles un poco por qué estamos acá. En diciembre de 2015, cuando asumió la nueva administración, hubo algunos pasivos del Estado que fueron públicos y que todo el mundo conoció. Había una crisis energética, una crisis de energía, había un cepo cambiario, había falta de información clara del INDEC, había juicios por los *holdouts* por una deuda externa, muchos pasivos que eran conocidos en líneas generales.

Cuando nosotros llegamos a Vialidad nos encontramos con una falta de infraestructura vial inmensa. Las rutas nacionales, como ustedes saben y las transitan, están muy deterioradas, no son seguras y eso trae muchos problemas para todos los usuarios. Además de eso, nos encontramos con una deuda a proveedores por 14.000



millones de pesos, deuda oculta de certificados de obras que estaban paradas porque no se certificaba esa deuda que no estaba en ningún registro del Estado.

Ricardo ya explicó que además de eso nos encontramos con deudas y juicios de concesionarios, en particular y por el motivo que estamos acá, con una demanda en el CIADI de 3.000 millones de dólares por no haber cumplido con los contratos que se firmaron hace más de veinte años.

Dado ese contexto y todos esos problemas que tuvimos, nos encontramos con el desafío de poder transformar esos problemas en soluciones positivas. Uno podría quedarse con el problema y arrastrarlo como se hizo con estos problemas más de quince años o podría ver la manera de, desde estos problemas, sacar algo positivo para la sociedad.

¿Qué teníamos que hacer? Como les dije, respecto la infraestructura vial, de los 40.000 kilómetros, solo teníamos 2.800 kilómetros de autopistas. Nosotros queremos duplicar eso y técnicamente es bastante sencillo.

Lo que se mide es qué cantidad de vehículos pasan por día por un camino. Si pasan más de 10.000 vehículos por día, tenemos que tener autopista, no puede ser una ruta o una ruta segura. En la Argentina solamente tenemos 2.800 kilómetros de autopista: Buenos Aires-Córdoba-Santa Fe, donde circula el 70 por ciento del tránsito del país. No puede ser que siga habiendo rutas comunes, rutas de la muerte. Con lo cual, si circulan entre 5.000 y 10.000 vehículos por día, no puede haber una ruta común. Vamos a hacer rutas seguras, que son con un tercer carril de sobrepaso, para que cuando haya un camión pueda correrse y uno pueda seguir derecho en lugar de que cada vez que uno quiera pasar a un camión tenga que arriesgar su vida.

Este año, como dijo Ricardo, tenemos un presupuesto de 60.000 millones de pesos para hacerlo desde Vialidad. El año pasado la Argentina tuvo su récord histórico de consumo de asfalto vial: se consumieron 600.000 toneladas año de asfalto vial. Con lo cual, el esfuerzo que estamos haciendo, que empezamos a hacer a partir de 2016, el año pasado con más fuerza y este año más aún, es histórico. En ese sentido, también necesitamos la intervención de los privados para poder hacer más obra.

De los 2.800 kilómetros, 1400 ya los estamos haciendo por obra pública, por el sistema actual de obra pública, pero necesitamos el financiamiento de los privados también para poder hacer 1400 kilómetros más y llegar a los 2.800 básicos que necesitamos como sociedad para poder ir tranquilos y de manera segura.

Por eso es que también uno de los objetivos que teníamos para arreglar este problema histórico es que puedan invertir, y podamos invertir todos, en nuevas autopistas a través del sistema PPP. Era imposible que alguien invierta financiando al Estado, dado que tenemos ya el presupuesto más grande. Necesitamos que nos ayuden, y en ese sentido trabajar junto a los privados para que inviertan, pero era imposible que eso sucediera con este juicio de 3.000 millones de dólares abierto en los tribunales internacionales.

Segundo, necesitamos que nos ayuden también desde el punto de vista de la capacidad de trabajo. Quiero recordar que otro de los problemas más importantes que encontramos en Vialidad es el tema de las obras que estaban y los precios que tenían. Así como dije que el consumo de asfalto vial respecto a 2014 y hasta el 2017 fue un récord histórico de 600.000 toneladas, respecto al 2015 representa el 50 por ciento más de consumo de asfalto vial. ¿Saben cuánto es el presupuesto respecto a 2015? Un 20 por ciento menos. Con 20 por ciento menos de presupuesto se está haciendo 50 por ciento más de obra vial.

La misma ruta Caleta-Comodoro la volvimos a licitar con un 40 por ciento menos en dólares. No es que estoy comparando una ruta de alta montaña con otra que es en una llanura. En pintura, la misma pintura por litro, precio unitario, el mismo proveedor vuelve a licitar con un 35 por ciento menos en dólares por cada litro. Con eso nos encontramos, y lo mejoramos de un día para el otro. Es fácil, pliegos transparentes, on line, licitaciones. No hay más mesa, rompimos con el cartel de la obra pública. Esos no eran sobreprecios, eran súper mega precios. Una vergüenza.

El tercer objetivo que tenemos con esto es que haya inmediatamente obras nuevas muy necesarias: el tercer carril a Tigre, que como ustedes saben es fundamental para mejorar los tiempos y el tránsito, el acceso al puerto de Campana, que también es una obra muy esperada, la pavimentación y repavimentación de muchísimas colectoras que no están en buen estado. Muchas obras que se deberían haber hecho antes y que no se hicieron queremos que empiecen inmediatamente. Eso va a suceder con este acuerdo. Y ya el tercer carril a Tigre por suerte se está haciendo en estos momentos. Esos son principalmente los objetivos de este acuerdo.

Antes de empezar con el acuerdo en sí quiero mostrarles algunas imágenes. Esto que vemos son los 120 kilómetros del Acceso Norte. La presentación va a contener el Acceso Norte y el Acceso Oeste. Las filmas que son del Acceso Oeste, de GCO, las voy a pasar un poco más rápido. Son las que mostramos ayer en la audiencia pública, pero me parece que es importante aprovechar esta oportunidad para poder explicar ambos acuerdos, así es más transparente y público.

Obviamente, la negociación y el levantamiento del juicio internacional queremos hacerlo -considerando que uno de los objetivos era poder pagarlo de la manera más conveniente para el Estado- de una manera que sea factible y que no perjudique a los usuarios.

Lo que vemos es simplemente para acordarnos un poco de lo que era la Avenida General Paz antes. Dos carriles, miren lo que es esto, ahora tres a cinco carriles. O sea, es una obra que cambió la realidad de todo lo que es el contorno de la ciudad de Buenos Aires y lo que es entrar y salir a la ciudad.

Ahora vemos lo que es de Buenos Aires hasta la bifurcación con Márquez. Se pasó de dos a seis carriles, más tres de colectoras, Pilar a Escobar con tres carriles, ramal Tigre de uno a dos carriles, y la bifurcación Pilar-Escobar a tres carriles. Aquí se ve claramente lo que era antes y lo que fue después en el mismo puente seis años después.

Yo me acuerdo lo que era ir a Pilar desde la ciudad de Buenos Aires. Era una odisea. Eran cuatro o cinco horas. En realidad no sabías cuánto ibas a tardar. Yo me acuerdo que iba casi todos los fines de semana, salía y decía: bueno, tardo entre dos horas y cuatro horas, dependiendo del día.

Estas obras fundamentales para nosotros, como bien dijo Ricardo y ahora se los voy a mostrar, no las pagamos, o sea, como argentinos, como sociedad. Lo cual por un tiempo puede pasar, pero en el largo plazo nos perjudica. Nosotros necesitamos cumplir los contratos. Si estos contratos no se cumplieron era imposible poder mejorar nuestra infraestructura para poder viajar más seguros.

Estamos viendo ahora el Acceso Oeste, ni qué hablar de él. O sea, había una calle y ahora tenemos una autopista de primer nivel de 9 kilómetros desde General Paz hasta Morón, y se ampliaron casi todos los tramos para hacer una autopista para llegar a la importante ciudad de Luján.

Acá se ve cómo creció el tránsito en estos accesos. Fíjense que en el Acceso Norte se pasó de 85 millones de vehículos por año en el año 1997 a 138 millones en el año 2017. O sea, casi se duplicó. Se multiplicó por 1.6 el tránsito. Esto obviamente

permitió todo lo que es el desarrollo urbano e industrial. Zonas que antes no podían desarrollarse desde el punto de vista social y económico, gracias a estos accesos, a estas obras tan importantes, pudieron desarrollarse. Y más en el Acceso Oeste, porque no había más que un camino. Se multiplicó por tres el tránsito como pueden ver.

En montos históricos, en dólares de hace veinte años, se invirtieron casi 1.500 millones de dólares en ese momento. O sea, 1.500 millones de dólares invirtieron los concesionarios por hacer las obras entre el 95 y el 99, y entre el 97 y el 2001.

En este gráfico lo que pueden ver es en línea azul la tarifa que hubiera correspondido según el contrato que firmamos en el año 1994. En 1996 comienza la explotación de la concesión, luego de realizar las inversiones en el año 1994, y esa tarifa se ajustaba en dólares por la inflación, con lo cual acá ven en la línea azul cómo debería haber evolucionado. En el año 2002 como todos sabemos, lamentablemente hubo una crisis muy fuerte en la Argentina, ocasionando la devaluación del peso y la pesificación de estas tarifas. Acá se ve claramente que la tarifa quedó clavada en 1,30 pesos, que si hubiera sido 1,30 dólares debería haber llegado a los 5,60 pesos en ese momento. Se dictó la ley de emergencia y fíjense que es bastante llamativo, porque como dije antes la inversión terminó de hacerse en el año 2000 aproximadamente, y justo ahí pesificamos las tarifas, con lo cual obviamente fue imposible devolver y pagar la inversión que ya por suerte estábamos empezando a usar como argentinos. Fíjense que la línea verde es la tarifa percibida por el concesionario. La línea azul es lo que debería haber percibido según contrato y la verde es la que percibió realmente.

En el año 2006 se realiza una renegociación parcial, incompleta y transitoria. Básicamente se buscó reequilibrar este contrato y se suponía que seis meses después se iban a juntar para buscar una solución de raíz. En esta administración queremos buscar soluciones a largo plazo, no parches. Estamos cansados como argentinos de poner parches a todo y que explote diez años después. Entonces, en 2006 fue un parche, pero fue un parche que ni siquiera se cumplió, porque seis meses después nunca se volvieron a juntar. Se negoció una tarifa que iba a llegar bastante cerca de la que era la contractual, que es la línea roja que vemos, pero tampoco se cumplió ese segundo contrato; esa renegociación tampoco fue cumplida.

Esa renegociación, como dato importante, tenía una tasa interna de retorno para el concesionario del 11,9 por ciento. El contrato original estipulaba una tasa interna de retorno del 15 por ciento. O sea, se había bajado, más allá de que no se cumplió. Se pensaba bajar la rentabilidad del 15 al 11.

En el año 2012 se crea el RAE, Recurso de Afectación Específica, y básicamente a los usuarios les empiezan a cobrar más. Esa diferencia en vez de ir para el concesionario iba para el Estado, que iba a hacer las obras con ese dinero. Vemos en el gráfico que se abre la curva de nuevo. Fíjense en la verde y en la negra. Se abre respecto de lo que recibe el concesionario y respecto de lo que nos empiezan a cobrar a nosotros como usuarios. Fíjense las diferencias entre las curvas.

Entonces, nos empezaron a cobrar el Recurso de Afectación Específica. Parte de esa plata fue para obras, parte se usó para otras cosas de manera no muy transparente, lamentablemente, y es otra de las cosas que queremos corregir con este acuerdo, que ahora directamente el concesionario tenga riesgo, que tenga que invertir en ese sentido, no que la única obligación de invertir al final se la había quedado el Estado a través del RAE.

En el año 2016, como ya sabemos, se inicia un juicio. O sea, el concesionario ve toda esta diferencia, hace su análisis, y hace un juicio en los tribunales por 359 millones de dólares, que con el ciento por ciento del consorcio, que es lo que podrían reclamar

todos en este juicio, llegamos a 1.135 millones de dólares, y en el año 2017 se propone este acuerdo de renegociación integral para poder hacer nuevas obras muy importantes y solucionar este problema del pasado.

Esta es básicamente la historia vista también con la cuestión económica a través de las tarifas, o sea, los conceptos, las cosas que nos fueron pasando como sociedad en la historia en los últimos 25 años y cómo esto se fue reflejando en los distintos hechos y tarifas.

Vemos ahora lo mismo para el Acceso Oeste, que lo voy a pasar rápido. Es una historia bastante parecida como imaginarán.

Nos encontramos en diciembre de 2015 y nos encontramos con este problema. Entonces, lo primero que dijimos fue: bueno, cuál es el daño que habría que compensar, porque los privados obviamente siempre van a pedir más, está en la naturaleza. Entonces, lo que dijimos fue lo siguiente: vamos a evaluar esto integralmente de distintas maneras. Como ustedes saben, desde el punto de vista de la evaluación económica hay distintas maneras de valorar un bien, de cuánto vale un bien, cuánto vale un servicio. Hay distintas maneras de evaluarlos. Acá utilizamos cuatro métodos distintos.

El primer método es el que decía el contrato, que es analizar el plan económico-financiero y cuánto debería recibir hoy el concesionario para que se cumpla la tasa interna de retorno que él había licitado con el tránsito teórico, es decir, la tarifa y las inversiones reales que hubo.

Ese valor para AUSOL, o sea, para el Acceso Norte, con una tasa del 15 por ciento, está en alrededor de los 3.300 millones de dólares. Si consideramos los dos accesos estamos hablando de 4.000 millones de dólares. O sea, este es el negocio que él hubiera tenido si se hubieran cumplido los contratos.

Hay otra manera de verlo, que es considerar cuánto invirtió realmente y ajustar ese valor por inflación, que no tiene en cuenta el negocio que él hubiera tenido sino lo que él invirtió. Las inversiones que realizó todos los meses están, se ajustaron por inflación y se le puso un 6 por ciento de utilidad, que es la cláusula del contrato para rescindir si ambas partes hubieran cumplido. Este valor da 1.034 millones de dólares para el Acceso Norte y casi 1.500 millones de dólares para los dos accesos.

El tercer método es el más financiero o el de más de sentido común, por llamarlo de alguna manera. ¿Se acuerdan de las dos tarifas que teníamos? ¿La diferencia entre la contractual y la real que percibió el concesionario? Se trata de hacer la diferencia entre esas dos tarifas, multiplicarlas por el tránsito que hubo, restarle las inversiones que no realizó, y restarle los impuestos, o sea, lo que el concesionario dejó de ganar por la pesificación de las tarifas.

Este valor se puede ver solo considerando el pasado o se pueden también incluir los años que faltan para el vencimiento. Estamos hablando para el Acceso Norte de 700 millones de dólares y de 830 millones si incluimos el futuro. Obviamente, todo esto es restando las inversiones que deberían haber hecho y que ellos tampoco hicieron por este incumplimiento y que ahora vamos a solicitarle que hagan, inversiones muy importantes. En total, estamos en el orden de los 1.500 millones de dólares.

Por último, y como referencia, no como evaluación, está la demanda que ellos hicieron, que como dijimos es de 1.100 millones de dólares y 3.000 millones de dólares en total.

En el acuerdo y la negociación que tuvimos llegamos a un valor de 811 millones de dólares. Fíjense que representa una quita del 72 por ciento frente a la demanda. Y este valor de 539 que vemos es muchísimo más bajo que cualquiera de las valuaciones.

Es decir, se puede evaluar esto de distintas maneras. Tomemos cualquiera de las maneras, pero el valor al que llegamos es en ese sentido muchísimo más bajo como pueden ver.

Entonces, los objetivos que teníamos en el acuerdo fueron levantar la demanda en los tribunales internacionales para respetar la seguridad jurídica y poder atraer nuevas inversiones fundamentales para todos los argentinos, devolver la inversión realizada a los concesionarios de la forma más conveniente para el Estado, y comenzar ya las obras tan importantes para mejorar el servicio y la capacidad de tránsito en los accesos.

¿Cómo hacemos para cumplir todos estos objetivos? Las concesiones, como ustedes saben, vencían en 2020. Si hubiéramos querido repagar la deuda de esos 500 millones de dólares con los intereses, que eran por la obra que se había hecho veinte años atrás, o sea, repagar la obra que nunca habíamos pagado antes, y hacer las nuevas obras que son necesarias en los accesos que mencioné antes, hubiera sido inviable para el usuario repagar esto en los tres años que faltaban en ese momento para el vencimiento de la concesión. Con lo cual lo que se decidió es extender la concesión hasta lograr estos tres objetivos.

No hay un plazo fijo, como en otras extensiones, y en esto fuimos bastante fuertes, y personalmente me pareció muy importante no extenderlo por un plazo fijo. Si en tres años no me gusta el servicio del concesionario o consigo financiamiento muy barato, le pago la inversión reconocida del pasado y lo puedo sacar inmediatamente. Como máximo va a durar hasta 2030. Como máximo.

Esta renegociación tiene incluido un nuevo concepto de contrato. ¿Por qué? Anteriormente, el concesionario tenía la obligación de hacer las obras, cobraba el peaje y si sobraba plata, toda esa plata iba para el concesionario; toda la plata que sobrara. Ahora no. Ahora lo que negociamos es que nosotros, con la tarifa, devolvemos la inversión reconocida -como dije antes, es un 70 por ciento menos de lo que estaban pidiendo y menor a cualquier evaluación, pagamos los costos de la concesión -los costos de operarla, se hacen las inversiones y si llega a sobrar plata -Dios quiera porque hay más tránsito, porque la Argentina se está desarrollando más, porque Pilar, Escobar, Tigre se están desarrollando más, esa plata no va para el concesionario sino que queda para el Estado. O sea, es plata que nos puede servir para hacer nuevas obras, para repavimentar, para hacer algún acceso, prolongaciones, etcétera.

Esto es conceptualmente diferente porque estamos devolviendo por la inversión reconocida un monto fijo, es decir, no hay rentabilidad por llamarlo de alguna manera para el concesionario sino que hay devolución de una inversión reconocida. Obviamente, también está la obligación de realizar las inversiones y de operar la concesión. Tampoco hay canon. En el contrato anterior, antes de esta renegociación, se pagaba un canon por operar. Acá, desde ese punto de vista, no hay beneficio extra para el concesionario.

Y la devolución de la inversión la queremos hacer en cuotas. Respecto de los 811 millones de dólares lo que hicimos también -y esto es importante destacarlo fue restar las multas y actas adeudadas que representaban 65 millones de dólares. O sea, 811 menos 65, estamos hablando de 746 o 499 millones de dólares a devolver. Esto se va a devolver a lo largo de doce años, con una amortización del 7,7 por ciento como mínimo. Si el Estado quiere pagar más, puede pagar más. El interés o la tasa interna de retorno de esta inversión reconocida es del 8 por ciento. Acuérdense que el acuerdo original tenía una tasa de casi el 16 por ciento y que en la renegociación había llegado al 12 por

ciento; acá pudimos bajarla al 8 y el Estado puede precancelar parcial o totalmente en cualquier momento.

Como dije antes, se extiende el plazo necesario para poder lograr estos objetivos.

Se cierran los reclamos cruzados, es decir, no hay más reclamos en tribunales locales o internacionales.

Se hace un nuevo mecanismo para ajustar las tarifas en forma semestral por índice CER. O sea, con este plan que hicimos y con la tarifa actual, ya alcanza. Hicimos todos los cálculos y ya alcanza para devolver la deuda, hacer las inversiones y operar la concesión. Ahora se va a ajustar semestralmente por inflación y anualmente se va a hacer un chequeo a fin de que alcance para todos los rubros.

El último punto sobre el contrato es el de los incentivos para que el operador sea eficiente. Uno podría decir “bueno, pero si él va a cobrar su inversión reconocida, que es un monto fijo, ¿qué incentivo va a tener para operar bien, para ser eficiente?, si los costos me los traslada a mí y él cobra igual”. Entonces, lo que hicimos fue poner ciertos incentivos. Para los costos fijos se tomó como base el año 2016, es decir que los costos van a ser los de ese año. Si en esos costos él gasta más, es problema de él y los tiene que pagar de otro lado. Al revés, si hay un ahorro, se comparte mitad y mitad entre el Estado y el concesionario. Algunos costos que son variables se ajustan directamente porque son fáciles de medir.

Respecto de las inversiones el concepto es parecido. Nosotros hicimos todas las estimaciones –ustedes ahora van a ver las obras estipuladas en el plan y si la inversión fuera mayor porque licitan y las obras salen más caras, vamos a ver la manera de llevarlas más adelante en el tiempo para que se puedan realizar tal vez con un poco de desfase. De todas formas, la verdad es que con la baja de costos que estamos teniendo en la inversión de cualquier ruta en Vialidad, esperamos que los costos sean más bajos. Cada vez que licitamos, todos los meses, está bajando el kilómetro de ruta, la repavimentación, los insumos; todo está bajando constantemente, como les dije antes. Con lo cual, si es menor, si la inversión es menor de la estipulada, el ahorro va mitad y mitad, pero nunca más del 10 por ciento del total de la obra para el concesionario. O sea, todo ese ahorro queda para el Estado.

El plan de inversiones que se acordó es de 11.300 millones de pesos a moneda de fecha septiembre de 2016, que son 750 millones de dólares de inversión. A moneda de hoy, estamos hablando de 16.300 millones de pesos que están en su mayor parte asignados a AUSOL o este acceso; son 10.600 millones de pesos de inversión, que es el compromiso de la concesionaria y que vamos a controlar, como estamos controlando la obra pública. No hay más “yo no incumplí el contrato y entonces el otro lo puede incumplir”. No. Ahora nosotros estamos cumpliendo, estamos renegociando, y entonces vamos a exigir hasta el último momento a todos los contratistas de Vialidad, como ustedes saben y como pueden ver en cualquier ruta del país. Si no cumplen, les vamos a poner todas las multas que sean necesarias, o les vamos a sacar la concesión, o les vamos a sacar la obra como hemos hecho en tantos casos en la Argentina con algunos contratistas que venían de antes y que lamentablemente se volvieron a presentar para algunas rutas. Y tuvimos algunos problemas en ese sentido.

Básicamente, como dije antes, acá pueden ver un mapa con las obras que se van a realizar. Creo que afuera también está y pueden ver el mapa más en detalle, pero estamos hablando de que las obras principales son: el tercer carril a Tigre, el acceso al puerto de Campana, muchísimas repavimentaciones y arreglos de distribuidores que no están en buen estado y que se están ampliando. Esto va a generar 1.500 puestos de trabajo en los primeros cinco años hay muchísima demanda de trabajadores para la obra

y obviamente los beneficiarios serán más de 1 millón de personas que son las usan este acceso todos los días.

Vengo hablando ya de muchos conceptos abstractos, de números, de gráficos y conceptos muy teóricos. Creo que la mejor manera de poder ver las obras que se van a realizar es en el lugar, pero como ahora es difícil ir al lugar y encima está lloviendo, creo que la mejor manera de terminar es viendo un video que hizo la producción de Vialidad, en el que se muestran las futuras obras.

Les agradezco mucho la escucha y estamos disponibles para cualquier consulta.
(Aplausos.)

Se proyecta un video.

Sr. Presidente.- La verdad es que uno ve este video y dice “todo lo que hay por hacer”, ¿no? Es increíble el plan de obras del Acceso Norte. Y la tranquilidad que puede tener el vecino y el usuario es la de que, como dijo Daniel, hoy tenemos en construcción 1.400 kilómetros de autopista. O sea, quien transita por la 8, por la 7, por la 5, por rutas importantes de la provincia de Buenos Aires, de Santa Fe, de Córdoba, por la ruta nacional 19, por la ruta de la muerte, por los 300 kilómetros de autopista nueva, ve todo en ejecución.

No es el video, sino la realidad de que cuando uno sale a la calle puede convencerse de que esta gestión está llevando adelante las obras que desde hace mucho tiempo todos ustedes, usuarios de este acceso, estaban esperando. Es cierto que quizás pasó mucho tiempo, pero el compromiso de este acuerdo de renegociación es iniciar las obras de inmediato. Es más, el tercer carril a Tigre ya está en construcción y el acuerdo todavía no fue firmado, así como también ya se iniciaron las colectoras de Pilar en algunas secciones.

La verdad es que es un honor ver la cantidad de obras que se van a hacer y el compromiso del concesionario de que las va a poder cumplir manteniendo prácticamente la tarifa a la fecha.

Para terminar nuestra presentación, vamos a invitar al ingeniero Felizia para que dé su presentación son diez minutos relativa al beneficio para el usuario respecto de estas obras que vienen.

Agradezco, ya que acaba de llegar, a Nicolás Ducoté, intendente de Pilar. Tuvo una mañana ocupada y le agradecemos que haya venido.

Sr. Felizia.- Buenos días nuevamente. Vamos a ver muy rápidamente –en lo poco que pueden ser diez minutos lo que sería el análisis del beneficio para el usuario. En realidad, es un cálculo que debe realizarse en este tipo de emprendimientos, pero en este caso, cuando tenemos estos volúmenes tan altos de tránsito que involucran a tantos usuarios, prácticamente es un trámite nada más. Normalmente, el límite de tarifa que da de acuerdo al beneficio del usuario es muy alto e incluso da tres o cuatro veces más que lo que después resulta como tarifa y que tiene que ver con lo que es la inversión.

Acá, en este cálculo, la inversión no se analiza para nada sino que solamente lo que se busca es asegurar que la obra no sea de tipo faraónica. Vale decir, si yo trato de hacer una autopista cuando tengo 200 vehículos por día, evidentemente la tarifa allí sí me va a dar menor que lo cuesta la inversión para hacer la autopista. Esos casos son los que este tipo de análisis bloquea. Acá, simplemente es un trámite porque, insisto, da valores mucho más altos como límite debido precisamente a la cantidad de usuarios que reciben los beneficios.

Rápidamente, los beneficios del usuario son los beneficios que recibe alguien que utiliza algún tipo de infraestructura por mejoras de cualquier tipo que se puedan realizar. Son costos que tienen que ver con el costo operativo de los vehículos, que

tienen que ver con el costo del tiempo de los que circulan y que tienen que ver también con los accidentes. Esos son los más fácilmente medibles.

Tenemos que hay sistemas reconocidos internacionalmente para este tipo de cálculos, que son los que se aplican. En este caso, nosotros aplicamos un *software* que es de la Universidad de Texas, que tiene que ver específicamente con el beneficio al usuario, pero también se duplicó el cálculo y se utilizó el HDM-4. Vale decir que está contrastado por dos metodologías.

Ayer hicimos una exposición similar a esta, fue bastante técnica y en realidad hoy vamos a tratar de obviar... No sé dónde está Lasca, pero creo que fue el único que estaba interesado, porque realmente es algo aburrido, es pesado, es técnico. Era el único que veía que más o menos tenía algún interés en esto. Por lo tanto, hoy vamos a dar un enfoque distinto, un enfoque más del tipo de cuáles son los beneficios que uno va recibiendo.

La comparación es: tengo las obras, con esas obras tengo costos de tiempo, de operación, de accidentes, y lo comparo con el caso de si no se hacen las obras. Acá básicamente se trató el ramal a Tigre y en el análisis no se incluyó un montón de obras que se estuvieron mencionando, como gálibos, mejora de nueve puentes, defensas centrales, banquetas internas, pavimentación de colectoras, pavimentación de distribuidores. Directamente ni se consideró todo esto para evitar tener que hacer un análisis muy detallado de tipos de beneficios que son un poco más difíciles de medir. Por lo tanto, como realmente sobra tela para el cálculo, esto directamente no se analizó. El análisis está totalmente del lado del usuario.

Los costos que se usaron son los de la Dirección Nacional de Vialidad, que es una publicación que se realiza desde hace muchos años y que tiene antecedentes de calidad reconocidos por todo el ámbito vial. Por supuesto, se incluyen los impuestos, porque es un análisis que tiene que ver con lo que paga el usuario y, por lo tanto, el impuesto debe estar incluido. Se analizaron para cuatro tipos de vehículos: automóviles, ómnibus, camión liviano y camión pesado. Los insumos que se pusieron son los que habitualmente se consideran en estos análisis: gastos de combustibles, lubricantes, cubiertas, mantenimiento y reparación, amortización, y para lo que es el costo del tiempo, el valor del tiempo de los pasajeros y de los acompañantes.

A partir de esto también se hizo un análisis de lo que son los costos de accidentes, evaluando un valor que tiene que ver con las víctimas fatales, que tiene que ver con los daños materiales a los vehículos, y con los heridos. Entonces, se hace un análisis con la mejora, o sea, qué consecuencias tiene con respecto a la generación de accidentes.

Rápidamente podemos ver que los más importantes son estos tres rubros de mejora: la disminución de costo de operación, de tiempo de viaje y de accidentes.

Adicionalmente, también se puede calcular, que lo vamos a ver, una mejora por comodidad, que es un poco más difícil de medir y que aparece con menos incidencia, pero también tiene importancia. Y también el hecho de que se dispone de servicios para casos de incidentes que el concesionario tiene obligación de brindar a los usuarios que tienen algún problema sobre la ruta.

Veamos los primeros, cómo son los ahorros de los costos de operación. Esto que vemos es la curva que aparece en la publicación de la Dirección Nacional de Vialidad. Tenemos la curva, y la que nos interesa es la del pavimento, que es la más clara, que está más abajo; lo otro es tierra y ripio.

Entonces, de acuerdo a estas curvas...por ejemplo, vamos a tomar el ramal a Tigre. El resto no consideremos nada por ahora, para hacerlo un poco más específico y

que sea un poco más claro. Pensemos nada más que en el ramal a Tigre. En el ramal a Tigre, con la mejora, tomemos en cuenta que empezamos en la Avenida General Paz, que sería el punto en que se ingresa al sistema. Ingresa un automóvil a 95 kilómetros por hora como promedio general de todo el recorrido, con lo cual estaríamos prácticamente en el punto de la curva que está dando 9 pesos por kilómetro. De todos modos esto se saca de tablas, no de la curva; la curva solo la representa.

Si nosotros consideramos la situación con dos carriles nada más, el ramal a Tigre, tendríamos que el costo de operación solamente es de casi 17 pesos por kilómetro. Esto significa que nosotros tenemos una diferencia entre circular como se va a circular cuando el ramal a Tigre tenga tres carriles por sentido con respecto a lo que es hoy, con dos carriles por sentido; una diferencia de casi 8 pesos por kilómetro. Si contamos los 16 kilómetros aproximadamente, que serían desde la General Paz hasta Tigre, tendríamos que el automóvil en un solo viaje, en un solo sentido, por el solo hecho de pasar de dos carriles a tres, cada vez que realiza el viaje tendría un ahorro de 131 pesos. Eso es lo que hace al automóvil.

Si vamos al camión, por ejemplo, y vemos las curvas del camión -las de abajo son las de pavimento, ripio y tierra; todo de Vialidad pública- tendríamos que el camión, yendo a 80 kilómetros por hora, que sería la velocidad máxima permitida, cuando estén los tres carriles va a tener un costo según las curvas -según las tablas- de 46 pesos por kilómetro. Y estamos hablando nada más que de costo operativo. Y hoy, si contamos el promedio total en horas de congestión, tiene un costo de 61 pesos por kilómetro. Esto implica que cada viaje tiene un ahorro de 15 pesos por kilómetro. Si contamos los 16 kilómetros de recorrido en el sistema desde General Paz a Tigre tenemos que en cada viaje un camión se ahorra 247 pesos nada más que de costo operativo.

Veamos entonces lo que son los costos de tiempo. Acá estamos viendo las tablas, y la columna que está allí y que no se lee bien, pero de esto doy fe -es una publicación de Vialidad a la que tiene acceso todo aquel que la quiera ver-, sacando de esta columna que es de gastos de tiempo nosotros tenemos que para un auto a 95 kilómetros por hora el costo sería de 2,3 pesos por kilómetro de tiempo, agregado a lo que antes hablamos de costo operativo. A 30 kilómetros por hora, que es lo que podríamos considerar como promedio hoy en la hora pico cuando estamos con dos carriles por sentido, es 7,5 pesos por kilómetro. Esto da una diferencia de 5 pesos por kilómetro. Contando los 16 kilómetros el ahorro de costo de tiempo a Tigre, que habría que sumarlo a lo anterior, sería en cada viaje 84 pesos.

Veamos lo que sería para el ómnibus. En un ómnibus -y acá de vuelta también la columna que tiene validez es la que considera el costo del tiempo- a 90 kilómetros por hora, que es lo que podría recorrer en condiciones de tres carriles por sentido que va a tener, son 22,8 pesos por kilómetro. Si consideramos a 25 kilómetros por hora, que es lo que podría ser hoy en las congestiones, sale 82 pesos por kilómetro. Por lo tanto, la diferencia es de 59 pesos por kilómetro, lo que hace 950 pesos de ahorro de cada ómnibus con 32 pasajeros para el conjunto de ese viaje del ómnibus. Y solamente estamos hablando del ramal a Tigre, no de las otras obras, del carril ese que se agrega.

Ya llegamos a tiempo de viaje, a costos operativos, y vamos al tema disminución de accidentes. En disminución de accidentes tenemos costo de daños materiales, costos de heridos, costos de muertos. El daño material se puede sacar. El costo por herido es algo que ya es más dudoso, pero supongamos que también se puede definir. El costo por muerto es un costo que prácticamente lo que se coloca es nada. Estamos hablando de valores en que si yo le pregunto a cualquiera de ustedes o me pregunto a mí mismo si

alguno de nosotros negociaría la muerte de un hijo por un millón de dólares me van a decir que no probablemente. ¿Y por 5? Tampoco. ¿Y por 10? Tampoco. O sea que el valor prácticamente es infinito, y por lo tanto en el cálculo no se puede poner un valor infinito. Por lo tanto, se ponen valores que en definitiva son ridículos comparados con lo que realmente significan, y no representan realmente lo que la disminución de accidentes mortales sobre todo- significan para los usuarios, para todos nosotros.

Pero para que tengamos una idea, estas son normas internacionales que son producto de haber hecho estudios empíricos de muchos casos de mejoras que se realizan. Haber hecho una mejora, que es lo que estamos mencionando, de pasar de un estado de calzada malo a un estado calzada totalmente óptimo significa, según la experiencia internacional de haber analizado casos, una disminución del 44 por ciento de accidentes, y significa una disminución de 59 por ciento en casos de accidentes con muertes. Por lo tanto, la implicancia que tiene simplemente poder corregir una situación de un estado de calzada malo, con ahuellamiento, con peligro de maniobras bruscas, a una calzada en perfecto estado de circulación, representa un importantísimo valor como beneficio al usuario, más allá de que no le demos valor al muerto, que le tenemos que dar.

Por ejemplo, las mejoras en intercambiadores, que se hablaba recién, porque en varios intercambiadores se van a hacer mejoras. La disminución de accidentes oscila, en el total de accidentes, entre el 6 y el 65 por ciento según cuál sea la mejora, porque ahí hay una variación muy grande, ya que la mejora puede ser: mejorar las ramas de salida, de entrada, semáforos debajo o arriba de la autopista. Es muy variada la gama, pero la oscilación está en esos valores. Y si tomamos en cuenta para accidentes con muertos, varía entre 1 y 79 por ciento la disminución por ese tipo de intervenciones de mejoras en distribuidores.

Hay otro aspecto que tampoco se tiene demasiado en cuenta. El modelo éste lo tiene en cuenta, pero en general es un aspecto que nosotros no lo analizamos lo suficiente, y es el beneficio por los servicios que se dan a los usuarios. Uno de los servicios es, por ejemplo, la asistencia a los vehículos detenidos. ¿Esto qué consigue? Que el usuario tiene la opción de llamar al operador de la autopista y decirle: se me descompuso el vehículo, estoy detenido acá. Si no tiene ese servicio lo tiene que hacer a través de un seguro o llamar a alguien que le diga que tiene una grúa para sacarlo. Vale decir, una situación totalmente distinta.

¿Qué genera esto? Esto genera que al tener la asistencia mucho más rápido va a haber menos fricción del tránsito que circula en el sector. Está ocupando un carril o una banquina y se genera un problema en el tránsito pasante, sobre todo en los casos de dos carriles, como por ejemplo podría ser el ramal a Tigre. Ahí se siente mucho más.

También el otro efecto es que hay menor riesgo de accidente para el vehículo que está detenido y para el vehículo pasante. ¿Qué significa está A) que hemos puesto? Consigue que al disminuir varios minutos la presencia de ese vehículo detenido en la banquina o tomando prácticamente un carril hace que todo el tránsito que se empieza a congestionar en horas en que hay mucho tránsito, precisamente como consecuencia de ese vehículo, vea disiparse el problema mucho más rápido. Esto es ahorro que también tienen los usuarios y que en algunos casos de mucho tránsito es muy importante.

Y el B), tener menos riesgos de accidentes, es porque quien va a atender el vehículo y lo va a socorrer es gente idónea, que está capacitada, con todos los equipos, las balizas, las grúas, todo lo que sea necesario adaptado precisamente para esa emergencia -y no que viene cualquiera o una grúa que no se sabe de dónde es, con todo

el riesgo para el tránsito pasante y para que el que está detenido- y hace la operación de rescate.

El otro servicio que tiene mucho que ver, sobre todo con la seguridad, es el menor tiempo, el despeje que se hace cuando un vehículo tiene un accidente o se le vuelca mercadería. Va a tener que ir rápidamente el concesionario al rescate. Entonces, hay menor congestión como consecuencia del accidente porque es mucho más rápido, se limpia la autopista, y aparte mucho más rápido se sacan los vehículos que obstruyen. Y el otro efecto que va a tener es que hay menos riesgos de accidentes, porque la producción de un accidente genera a veces, sobre todo en autopistas de tanto volumen y de velocidades relativamente altas, un riesgo de accidente en cadena.

Entonces, tuvimos en el primer caso que se disminuye varios minutos la congestión, y eso también tiene un costo-tiempo operativo de beneficio. Y el segundo caso es la rapidez de la respuesta, que evita la generación de nuevos accidentes. Así, por ejemplo, en los países más desarrollados y que tienen muy buena infraestructura y mucha educación vial, donde hay un desarrollo del tema de la seguridad vial muy grande, hoy por hoy uno de los principales motivos de accidentes es lo que ellos llaman el Rubber Neck, que quiere decir cuello de goma. ¿Y qué significa? Es mover el cuello para mirar lo que pasó en un accidente. Eso, hoy por hoy, es una de las principales causas de accidentes en países desarrollados. Por lo tanto, el poder rápidamente solucionar el tema de un accidente que ya se produjo es algo realmente mucho más importante de lo que se piensa desde el punto de vista de la seguridad.

Esto que vemos -no me quiero extender demasiado- es el detalle de todos los elementos que considera el software, que considera incluso hasta generación de monóxido de carbono. Vale decir, toda una serie de elementos que son muy detallados y técnicos. Ayer lo hablé en detalle, hoy creo que no vale la pena. Los ahorros por demora y todos estos que estuvimos mencionando hasta ahora dan todos estos tipos de solución.

Y el cálculo se hace directamente dividiendo la cantidad de vehículos pagantes contra la cantidad de vehículos que circulan en el sistema en función de los beneficios que tienen. No se olviden que es un sistema abierto y por lo tanto hay vehículos que recorren toda la Avenida General Paz de punta a punta y no pagan un centavo y hay vehículos que entran cien metros antes de una estación de peaje y salen a los cien metros pero pagan la tarifa completa. Eso es consecuencia de los peajes abiertos, que son así, y que no hay otra forma de manejarlo.

Ya me he excedido pero quisiera hacer una pequeña acotación. Yo soy el único sobreviviente desde los inicios de lo que fue este llamado para el Acceso Norte. Éramos tres o cuatro creo, o menos. Yo era el menos viejo, tenía 30 años menos, ya están todos muertos. O sea que el único sobreviviente para contar esta historia soy yo. Entonces, quisiera muy rápidamente mencionar algunas cosas, que se sepan, de lo que fue este llamado, de lo que significó este llamado, por ejemplo el del Acceso Norte.

Se hicieron cosas que no se hacían en ninguna parte del mundo en ese momento. Por primera vez se hizo un llamado en el cual no se garantizó tránsito. Vale decir que normalmente lo que se hacía en todas partes del mundo en este tipo de cosas era garantizarle al concesionario un tránsito. Si el tránsito resultaba ser menos, el Estado le pagaba. Venían los que querían ofertar para ganar la licitación y nos decían: pero cómo es esto. Nada. No se dio aval para los préstamos. Por ejemplo, algunos que tengan más o menos mi edad recordarán lo que le costó a la ciudad de Buenos Aires la Autopista 25 de Mayo, porque la ciudad de Buenos Aires dio el aval, y cuando quebró la empresa que era concesionaria la que tuvo que pagar todo de una autopista que no estaba terminada fue la ciudad de Buenos Aires.

No se dio aval de nada. Se dispusieron técnicas que en ese momento prácticamente no se aplicaban en ninguna parte del mundo. Por ejemplo, el telepeaje. Yo estaba con la parte de tránsito e insistía mucho con que para los volúmenes que eran teníamos que instalar telepeaje. Prácticamente había dos operando en todo el mundo. Me mandaron a verlos para que me convenciera de que acá los argentinos eran todos unos vivos, que se iban a pegar detrás de otro auto y que esto no iba a funcionar. Había uno en New Orleans, a la salida de un puente, y había otro en un ramal cerca de París. Fui, la Cancillería nos prestó autos con Tag, sin Tag para que nos pegáramos, etcétera, y volví más convencido que nunca de que era necesario. Y cuando se llamó a la concesión se impuso que en todas las estaciones de peaje tenían que poner un telepeaje.

En ese momento se hizo un proyecto –que es el que está hoy que llegaba con 22 carriles a la General Paz, once y once; seis carriles la troncal, tres la autovía y dos carriles de la calle frentista. Hasta que se hizo esto, era una calle de tierra que prácticamente no existía. Solo eso, en ese momento, era comparable con una autopista de Japón; igual, no superior. No había antecedentes en ninguna parte del mundo con esos valores.

Se adoptó un sistema que se le copió a YPF en ese momento, que era el de *dataroom*, de transparencia absoluta. ¿Qué significaba? Que durante los nueve meses que duró la licitación, todos los oferentes que iban a ofrecer su presentación, todos los usuarios, todos los intendentes, todos los vecinos, podían discutir lo que iba a ser el contrato desde lo legal y desde lo técnico. De hecho, tuvimos muchísimas mejoras técnicas por la ayuda precisamente de los vecinos que nos sugerían cosas y que fueron aceptadas. En ninguna parte del mundo se había aplicado nada de eso; se aplicó y se garantizó transparencia total. La presentación consistía en firmar el contrato –que tenían que hacerlo todos y el ganador era el que quedaba con el menor peaje. Los otros se rompían y ya no había que hablar nada con ningún funcionario; todo lo que debía hablarse fue cuando estaban todos juntos, y que podía beneficiar o perjudicar a la mayoría.

Entonces, fueron cosas totalmente inéditas. Probablemente muchos no recuerden cómo era la situación, pero les digo que la Avenida General Paz tenía las salidas sobre la izquierda desde el carril rápido y tenía los cruces a nivel; los peatones y los vehículos cruzaban a nivel. En el tronco, a la altura de la 197, había cruces a nivel. El intendente de Tigre nos contaba que tenía que poner dos ambulancias, una de cada lado, en la hora pico, porque era tanta la congestión que si se producía algo, las ambulancias no podían moverse. Debía tenerlas del lado que se podía producir el problema.

Tal vez muchos no lo recuerdan, aunque tal vez sí alguno con edad suficiente. Si recuerdan el ramal Campana, el ramal Tigre o el ramal Pilar y lo que era, por ejemplo, la cantidad de urbanización y la cantidad de fábricas que había, y ven lo que hay ahora, directamente tienen que entender que fue una obra realmente fuera de lo normal. Vinieron de Chile y de Brasil –aunque hoy por hoy ya nos han superado a informarse sobre cómo había sido este llamado y las características que tenía.

Se impuso que todas las obras tenían que hacerse antes de cobrar el primer centavo y se les dijo que en dos años debían tenerlas hechas. Especialistas de todo el mundo venían y nos decían: “Ni soñar, hay que voltear 54 puentes y rehacerlos sobre un volumen de tránsito de 250.000 vehículos por día, ¿cómo vamos a voltear 54 puentes y hacerlos de nuevo en ese período de 24 meses? Es ridículo”. Y no podían cobrar hasta no tener todo: General Paz, ramal Campana, ramal Tigre, troncal, ramal Pilar. No lo hicieron en 24 meses; lo hicieron en 18. ¿Por qué? Por la presión que significaba esa...

Un participante habla fuera de micrófono.

Sr. Felizia.- Teníamos dos intendencias muy próximas a Capital a las que teníamos que salir a las 11 de la noche a darles explicaciones y nos decían todo lo que fuera posible. Les explicábamos que se estaba poniendo una autovía libre al lado de lo que era la autopista, por lo que era una competencia directa que no tenían que pagar, y a pesar de eso tuvimos impugnaciones y propuestas de una avenida urbana en lugar de seis carriles. Me gustaría ver la avenida urbana hoy; proponían una avenida urbana semaforizada. Cuando terminó la obra, esas dos intendencias que nos acosaron y que nos pusieron recursos de amparo publicaron en el diario, en dos de los diarios de mayor tirada: “Esto es un logro del gobierno tal, de la intendencia tal y del pueblo de tal intendencia”.

Por último y para cerrar, el diario de mayor tirada de la República Argentina en ese momento publicó, a título de catástrofe: “Piensan cobrar peaje en la Avenida General Paz”. Yo estaba en la parte de Tránsito. A nadie pero a nadie, en ningún momento, se le había ocurrido poner peaje en la General Paz; operativamente era imposible y físicamente también porque no había lugar. Hubiera sido imposible poner peaje. Sin embargo, publicaron eso. A los dos días, de vuelta en el mismo diario de mayor tiraje de la República Argentina, publicaron: “Debido a presiones de los usuarios desisten de la posibilidad de poner peaje en la General Paz”. Ese fue el ambiente que tuvimos para realizar una obra que en todas partes fue considerada un ejemplo.

¿Por qué digo esto y pedí permiso para ello? Porque me dolió que ayer un joven expusiera que esto había sido un negociado y algo que no había servido para nada; es decir, dio la idea de que esto era la máxima porquería. Yo reconozco que como no lo vivió, puede no imaginar lo que fue esto, puede no haberlo vivido. Pero lo que me duele es que desde la soberbia y sin tener ningún conocimiento técnico para avalar cualquier número o dato que tenga que ver con esto se desprestige una obra que realmente para los argentinos fue un ejemplo. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, ingeniero. Agradecemos la exposición del ingeniero.

Particularmente, me voy contento como vecino de Tigre después de los números que vi. Espero que terminemos las obras cuanto antes.

Terminó la presentación técnica y vamos a dar inicio ahora al orden de cada uno de los expositores.

Aprovecho para saludar al intendente de Campana, Sebastián Abella, ya que no lo hicimos al inicio. Gracias por venir y por compartir esta mañana con nosotros. Para nosotros es muy importante que todos los municipios que tienen implicancias con la traza estén presentes y puedan dar su opinión si lo desean.

Ahora sí, arrancamos con el intendente de Pilar, Nicolás Ducoté, para que haga uso de la palabra. Gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Ducoté.- Buenos días. Gracias especialmente a los vecinos, a los usuarios, a las personas interesadas en la temática, que se acercaron hoy acá. La verdad es que para muchos de nosotros, funcionarios, es nuestro deber, responsabilidad y obligación estar acá; creemos que para ustedes participar de esta instancia de audiencia pública es fundamental para el sostenimiento de las buenas prácticas de todo este tipo de reordenamiento y renegociación de contratos y acciones que afectan la vida de miles y miles de vecinos pilarenses.

Gracias también al intendente de Campana, Sebastián Abella, amigo y colega en estas gestiones, y a los funcionarios de Vialidad Nacional y del resto de los ministerios que nos están acompañando y haciendo el esfuerzo para que esto sea posible.

Para Pilar la ruta Panamericana, como la conocemos, la concesión que tiene AUSOL, es realmente una arteria central de nuestra vida cívica. La gente sube y baja

todos los días de esa autopista para ir de un puente a otro. Quizás seamos el distrito que más actividad cotidiana tiene alrededor de ella; no es gente de paso nomás. Cuando uno ve Vicente López, San Isidro u otros distritos, la gente pasa cinco o siete minutos por ese distrito y sigue de largo. En el caso de Pilar, son miles y miles de habitantes que todos los días dependen de la buena transitabilidad y de la seguridad vial de estos accesos.

Las cuatro o cinco consideraciones que quiero dejar como solicitudes, pedidos, exigencias en el marco de esta renegociación tienen que ver, por un lado, con seguir el trabajo que se viene haciendo para elevar los puentes. La verdad es que funcionó bien y hay que mantener los plazos y tiempos adecuados porque es crítico para la seguridad vial en nuestro distrito.

Segundo, como se propuso en el video y pude ver allí, los 20 kilómetros de colector. Creo que somos el único distrito con tanta cantidad de colector sin asfaltar que realmente complica la transitabilidad de esas calles. Espero que en estos próximos cuatro o cinco años tengamos eso resuelto.

Muy ligado a eso, tenemos el tema del mantenimiento del espacio verde alrededor de la autopista. Hay una parte que es simplemente el mantenimiento de lo que es el corte de pasto y la limpieza de basura que a veces se acumula o que arrojan los vecinos allí. Creo que hay una cuenta pendiente para hacerlo mejor de lo que se hizo hasta ahora. El Municipio colabora pero creo que ahí tenemos que tener un objetivo común para que esté libre de todo tipo de obstáculos visuales y lo mejor mantenido posible.

Y agregó algo que seguramente algún colega más comprometido con lo ambiental también puede mencionar: podríamos sumar muchísima más arboleda. Hay dos puntos en particular que tienen una buena demostración de ello: el cruce de la calle Irigoyen y Alberti y frente al barrio Mapuche, donde creo que en ese tramo de un kilómetro hay treinta o cuarenta árboles. Realmente, esto genera otra mirada de la Panamericana. En vez de ser un río de asfalto se convierte en un lugar más verde. Pero no para uso y usufructo de vecinos, porque eso pone en riesgo la seguridad vial, sino para amortiguar el impacto sonoro, para generar que todo ese dióxido de carbono producido por los automotores sea mejor tratado por la propia naturaleza.

El cuarto punto que queremos mejorar mucho es la coordinación respecto de los accidentes que se suceden sobre la Panamericana. Creo que tenemos treinta y pico de kilómetros, desde el peaje de Malvinas hasta donde se hace la conexión con la autopista o el peaje del Arena, donde cada vez que pasa algo terminan siendo nuestras ambulancias y nuestros hospitales los que atienden a esas víctimas. En la renegociación del contrato queremos que se trate que ese trabajo sea coordinado, más allá de la privatización de una empresa que pueda facilitarlo, porque la verdad es que más del 90 por ciento de las veces terminamos siendo nosotros quienes resolvemos el problema. Aquí podríamos tener un esquema de colaboración y de compensación por esos gastos que insume el Municipio.

Por otra parte, quisiera mencionar un trabajo que se viene proyectando desde el año pasado con un muy buen equipo de parte de la autopista y de la gente que estaba en el OCCOVI y en Vialidad Nacional para mejorar tres o cuatro accesos o cruces críticos. El más importante de todos es el del kilómetro 50, con un proyecto muy ambicioso y que se trabajó muy bien para poder generar una mejor circulación tanto transversal como de entradas y salidas. Creo que ese trabajo está planteado a lo largo de la licitación hasta 2030 y creo que va a ser importante trabajar algo parecido en el kilómetro 54, que es la entrada principal a nuestro centro cívico, a la ciudad de Pilar. Y

alguna solución más liviana en infraestructura, pero con alguna lógica, en la bajada de la ruta 26 y la ruta 25.

Estos son los cuatro puntos de mayor transitabilidad del distrito y creo que trabajando en conjunto durante los próximos años pueden mejorarse realmente y se puede lograr que funcionen bien para toda la gente que transita por la Panamericana, o por la Autopista del Sol, pero también para la gente que cruza a nuestro distrito habitualmente.

Por último, quiero bregar porque las obras realmente se hagan en tiempo y forma. Doy un ejemplo que entiendo que no es culpa solamente de la empresa o de la contratista, pero hay un puente que está cerrado hace 90 días y que va a estar cerrado hasta marzo. Eso complica muchísimo todo el acceso, como cuando fue el caso de Chacabuco, de la comunidad que está en Villa Rosa, y puentes de Del Viso.

Creo que respecto de esos plazos o tiempos, teniendo en cuenta las escuelas, las distintas instancias que se ven favorecidas o perjudicadas por estas obras, realmente tenemos que ser exigentes en su cumplimiento, sobre todo en aquellos casos que son más críticos. Creo que la obra de la colectora de Panamericana también lleva una buena cantidad de meses y tenemos que ver cómo trabajamos de manera coordinada entre Municipio, Obras Públicas, Hidráulica y contratistas para que eso funcione lo mejor posible.

Gracias a todos por estar acá; gracias al esfuerzo compartido que estamos haciendo entre las distintas jurisdicciones provincia, Nación, municipio, empresa privada, órgano regulador y usuarios para que realmente el proceso de inversión, con la tarifa adecuada y con el cuidado y mantenimiento que requiere la seguridad vial, el cumplimiento de todas las obras y la fuente de trabajo y de vida para muchas personas que implica la circulación a través de la Panamericana, sean realmente los adecuados para el acuerdo integral de los próximos años y décadas.

Muchas gracias a todos y a las autoridades de la audiencia. Vamos a seguir trabajando en esto. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Muchas gracias, intendente. Invitamos a Guillermo Iglesias, secretario de Obras Públicas del Municipio, a que tome la palabra.

Sr. Iglesias.- Buenos días. Gracias a todos por estar acá. Yo voy a dar una mirada un poco más técnica y complementaria desde la Secretaría que me toca ocupar hoy, que es la Secretaría de Obras Públicas.

Coincidiendo con lo que dijo nuestro intendente, creo que es muy importante el tema de los accesos y de las colectoras que unen todo nuestro partido. Como dijo Nicolás, realmente gran parte de los ciudadanos pilarenses suben y bajan de la Panamericana por un puente porque no tenemos una colectora. Cuando llegaron seguramente habrán visto que a la vera de la colectora se han instalado un montón de industrias, supermercados, maxiconsumos y demás, lo que nos da un gran tránsito.

Obviamente, también es muy importante el distribuidor que han presentado hoy para el kilómetro 50 y sería muy bueno también el del 54, Champagnat, donde tenemos un acceso a escuelas, universidades y barrios muy importantes. Tenemos un tema de tránsito muy importante allí. Eso realmente beneficiaría a los usuarios. También obviamente el tema de las colectoras.

Un pedido desde la Secretaría, que ya hemos hecho en varias oportunidades, es que el producido de las reparaciones, fresados y demás, es muy importante para el Municipio ya que tenemos 9.500 calles de tierra y con ese producido nosotros hacemos un estabilizado que sería muy importante para barrios periféricos, independientemente

del tema del plan de pavimentos y pavimentación que estamos ejecutando desde el Municipio.

Desde ya, seguiremos colaborando para trabajar en equipo, tanto desde el Municipio como ustedes desde Vialidad, porque creo que esta es una obra muy importante para el distrito y para todos los habitantes. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, Guillermo. ¿Carlos, querés pasar? Invitamos entonces a Carlos Arena, secretario de Gobierno del Municipio de Pilar.

Sr. Arena.- Buenos días, gracias a todos por venir. Muy cortito porque ya tanto Guillermo, secretario de Obras Públicas, como nuestro intendente municipal Nicolás Ducoté, han expresado la posición del distrito.

Solo quiero agregar que nosotros tenemos un triple rol en esta audiencia y que celebramos este acuerdo integral que se está llevando adelante. Este triple rol nuestro es, en primer lugar, el de ser anfitriones y agradecemos al gobierno nacional por esta situación, por ser –como decía nuestro intendente el distrito con mayor longitud de uso de la autovía.

Nuestro segundo rol es en calidad de usuarios porque, como bien decían todos, somos usuarios permanentes de esta autovía.

Y el más importante de los tres roles tiene que ver con somos representantes de un montón, de cientos de miles de usuarios que viven en Pilar y que hoy están siendo representados –más allá de los que se han acercado a participar por nosotros.

Por eso, no solamente queremos darles la bienvenida sino también expresar estas situaciones que creemos pueden ser muy beneficiosas para los pilarenses y que pedimos que sean tenidas en cuenta para colaborar dentro de este marco de renegociación.

La autovía, la Panamericana, no debe ser una barrera arquitectónica. Contaba un poco el ingeniero la historia de la autovía. Recuerdo que inclusive algunos intendentes se habían atado a los árboles para impedir la llegada del progreso. Creemos nosotros que debe ser utilizado teniendo también un parque industrial, como tenemos en Pilar, como una fuente de mayor progreso, de crecimiento y de prestación de mejores servicios.

Pero para eso tenemos que trabajar en la integración de esta autovía, porque también recuerdo, cuando me tocó hace algún tiempo, en mi adolescencia, con nuestro negocio familiar, con nuestra inmobiliaria en ruta 26 y Panamericana, que teníamos que regar a la mañana y a la tarde la colectora, que era de tierra, porque si no era imposible abrir las puertas de los negocios por la circulación que había por las calles.

Así que celebramos que en poco tiempo podamos cumplir este objetivo de poder anunciar que todas las colectoras estén definitivamente asfaltadas, y por lo cual también va a bajar la cantidad de accidentes sobre la autovía, porque hay muchas motocicletas, bicicletas y autos que utilizan la autovía por tramos cortos, porque no tienen una colectora para poder utilizar.

Y decía que también es muy importante para cerrar el rol de representantes, porque este tipo de contratos marcan claramente cuál debe ser el rol del Estado. El rol del Estado debe ser justamente el de velar este encuentro entre la empresa y los usuarios, donde claramente el Estado asume su representación, pero además no es un trato igual. Cuando uno va a un concesionario de un plan de ahorro a comprar un vehículo no se sienta con Toyota, con Hyundai o con Ford a discutir las condiciones de ese contrato sino que son contratos de adhesión a los que el usuario adhiere cuando paga el peaje, por ejemplo.

Entonces, asumir ese rol que hoy el Estado está asumiendo y que sentimos con orgullo viendo que el Estado nacional está logrando una quita superior al 70 por ciento

de esa deuda, de esa demanda, después de tantos años que tiene la Argentina en el CIADI, y que íbamos a pagar todos, inclusive nuestros hijos y los que están por venir, creemos que ese rol del Estado, de velar en la defensa de los que menos tienen, termina generando un solo beneficio, y es el de mejores condiciones de seguridad, el de una mejor transitabilidad, y una mejora calidad de vida para la gente.

Nuestro jefe de Gabinete, Juan Pablo Martignone, que está presente en la audiencia, siempre manifiesta con crudeza pero con absoluta realidad que los sueños muchas veces mueren en el presupuesto. Entonces, poder contar con este gran ahorro que va a significar esta nueva renegociación del contrato que celebramos, y que además no se va a traducir, como muchas veces es fácil hacer, en un incremento directo de la tarifa, sino que este ahorro estamos convencidos de que como marcaban los expositores al principio significará una utilización adecuada y responsable de los recursos, se va a traducir directamente en mejoras para los vecinos, en una mejor calidad de vida, y en mayor seguridad para todos los que transitan por la autopista. Así que muchísimas gracias nuevamente por elegir Pilar y esperemos que esto pueda llevarse rápidamente a cabo. Gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Invitamos ahora, aunque no lo vi, pero está inscripto, a Guido Lorenzino. No sé si se encuentra. ¿No vino?

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos al señor Gustavo Brambatti a que haga uso de la palabra.

Sr. Brambatti.- Buenos días a todos. Pertenezco al CESVI, que es vecino de Pilar. Estamos en el Parque Industrial Pilar y también conocemos bastante la evolución de la autopista porque justamente nace como emprendimiento CESVI, que depende de aseguradoras, justo en el mismo momento en que se inicia el tema de la Autopista del Sol y de la Autopista del Oeste.

Pero más allá de eso CESVI investiga siniestros viales y quería decirles la realidad de los siniestros hoy por hoy en el país. Más del 35 por ciento de las víctimas, producto de siniestros viales, son generados por choques frontales. A veces uno asume que el choque frontal está generado a partir de errores garrafales como trasponer la doble línea amarilla y demás, pero no, el choque frontal se genera por maniobras lícitas, simplemente errores de percepción del conductor terminan conduciéndolo a estos choques que son tremendos y que generan fatalidades.

Obviamente, la autopista de alguna manera tiende a evitar estos choques y creo que eso fundamentalmente para la seguridad vial genera un tremendo aporte. Pero por otro lado hablábamos recién de los errores del conductor y uno atribuye muchas veces como especialista los siniestros viales a los errores de los conductores, pero también las rutas de alguna manera deberían contemplar mucho más o atenuar de alguna manera los errores que cometen los conductores. Y justamente muchas de las obras que se están presentando hoy por hoy tienden a esto. Cuando hablábamos de siniestros que fueron analizados en serie y que eran camiones que quedaban trabados en los puentes y que era producto, después de haberlos analizado, de que hay distintos platos de enganche de los acoplados, algunos son un poco más altos, y no es por un tema de exceso en la carga hacia arriba sino que es un problema de platos, que al ser tan justos quedaban trabados, y a veces se les decía a los conductores: mirá, en estos determinados puentes tenés que saltarlos, pero el conductor se olvidaba y quedaba trabado en el puente, y era una cosa tremenda porque terminaba generando choques en cadena. Incluso recuerdo que en la Avenida General Paz que ha tenido ese problema y que los micros de doble piso tenían que ir pegados sobre el carril rápido para poder evitar estos roces con el techo que a

veces hacían que el conductor frenara en ese carril y se generen choques. Obviamente, todos estas obras viales son un gran aporte.

También el tema del cambio de los guardarrail de chapa por New Jersey, que serán un aporte interesante porque van cambiando los Mix que uno veía antiguamente, vehículos más bajos, y hoy por alguna razón la gente elige vehículos más altos. Esto hace que en muchos casos se haya visto que se traspone este tipo de guardarrail. El guardarrail de cemento que uno conoce tiene un diseño que redirige el vehículo nuevamente a la calzada. A alguno le parecerá que el hecho de que se redirija puede generar un riesgo, pero mucho peor es que pase hacia el otro carril.

Así que vemos con mucho beneplácito el enfoque que le están dando a la problemática de la seguridad y a la gestión que hoy por hoy tienen las autopistas en ese sentido, de modo que celebramos cada una de estas obras y ojalá que las nuevas modificaciones que nos están comentando redunden en una baja de la siniestralidad. Gracias por escucharme, y nada más que eso. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Muchas gracias. Invitamos al ingeniero Ricardo Lasca a hacer uso de la palabra.

Sr. Lasca.- No subí tan rápido como el intendente. Buenos días, gracias a todos los presentes. Primero, hacer una aclaración. Cuando acá se mencionó el puente Rosario-Victoria como dato informativo les digo que fue financiado casi totalmente por fondos del Estado nacional, de Santa Fe y de Entre Ríos. Es decir, no es como se dijo acá, que toda la plata la puso el concesionario, que disolvió la sociedad y dejó la concesión.

Por otra parte, dicho puente pasó a manos de Caminos del Río Uruguay, que tiene la concesión de las rutas nacionales 12 y 14 con la excusa, entre comillas, de que tienen experiencia porque manejan el puente Zárate-Brazo Largo, pero cuando hubo problemas garrafales en dicho puente fue la Dirección Nacional de Vialidad la que tuvo que hacerse presente para solucionar los problemas. Eso, perdónenme, pero era un simple dato ilustrativo.

En cuanto a este tema, ayer estuvimos en la audiencia de Luján y hemos expresado que bienvenidas sean las audiencias públicas, pero lamentablemente son no vinculantes, no tenemos voz ni voto, no se toman realmente todas las opiniones y propuestas que expresamos desde nuestra organización.

Les aclaro que pertenezco al Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial, soy del Centro Argentino de Ingeniero Agrónomos, que integramos dicho agrupamiento vial, e inclusive, a pesar de nuestras críticas y reclamos, hemos presentado distintos proyectos viales que no son considerados, no son tratados en las distintas comisiones de Transporte y Obras Públicas en el Congreso Nacional, son cajoneadas.

Desde hace tiempo nuestra propuesta consiste en implementar una red vial libre de peajes a través de la reasignación efectiva del impuesto a los combustibles que el Estado malversa y que es un impuesto que pagamos con mucho esfuerzo. Ustedes saben muy bien que la nafta tiene un componente impositivo de más del 50 por ciento, y encima tenemos que estar pagando en muchos casos un falso peaje, un impuesto a la circulación. Pagamos tasas viales, contribuciones, el RAE, que como aquí se manifestó es el Recurso de Afectación Específica, e inclusive se apropió el señor Cristóbal López no solo del impuesto a los combustibles sino también de ese recurso.

Y por otra parte también aclaro que de ninguna manera hubo un atraso tarifario, como se menciona, en otros servicios públicos en lo que son las concesiones viales provinciales o nacionales. Todo lo contrario, las tarifas de peaje se actualizaron en forma permanente y en forma descomunal, inapropiada y abusivamente. Basta solo con aclarar que el año pasado hubo un 120 por ciento de aumento, y recordar aumentos

anteriores, recordar aumentos durante el plan de estabilidad económica, violando el plan de convertibilidad, o el famoso aumento del año 2008 del ciento por ciento, cuando se nos contó la historia de que con esa plata se iba a hacer la remodelación de la Avenida General Paz, cosa que no se hizo. Luego vinieron posteriores incrementos de tarifas con la misma excusa, y tampoco se hicieron las obras de la Avenida General Paz, hasta que en el año 2012, con este Recurso de Asignación Específica, vía un aumento de tarifas se empezaron a hacer dichas obras.

También aclaro que encima hemos pagado a cuenta de obras futuras, y el peaje no es un pago a cuenta, es el pago de una contraprestación real ofrecida, o sea, primero la obra y luego su pago. O sea, yo pagué algo que quizá mañana no uso. No sé, me muero, o viajo por otro lado, como pasaba en la autovía 2 con un hecho claro, donde uno paga dos tarifas en dos estaciones troncales como San Borombón y Maipú, y cuando uno llegaba a Maipú le cobraban y le decían: bueno, quédese tranquilo que en el año 2040 la obra va a estar terminada. Bueno, pero cuando la terminen, la pago. Yo no sé si voy a seguir viajando por acá. O como pasaba con la Autopista Buenos Aires-La Plata, en que uno pagó durante 8 años dos tarifas de 1,90 dólares cada una y estaban hechos solamente 30 kilómetros de los cincuenta y pico que había que hacer. O sea, eso fue un pago a cuenta, no era un peaje, era un crédito que dábamos los usuarios, o una compensación, subsidio o como quieran llamarlo.

Así que yo, como lo expresé ayer -uno es reiterativo-, me alegro que esté mejor el día, yo traje campera. Valoramos este tema de las audiencias, creemos que es un tema fundamental, complejo, es política de Estado lo que es el transporte terrestre, como lo es el ferrocarril, el transporte vial, y también combustibles, que no es un tema menor. Es política de Estado. Y como lo manifestó el mismo Defensor del Pueblo ayer, esto merecería un tratamiento en una mesa de trabajo realmente seria con los involucrados del transporte de carga, de pasajeros, del agro.

Para nosotros como profesionales del agro que utilizamos la red vial no es un tema menor, no es sencillo. Acá se mostraron un montón de imágenes. No se puede en cinco o diez minutos estar hablando de esto. Me alegro lo del ingeniero Felizia. Lo conocemos, lo valoramos. Es la primera vez, como él dijo...pero nosotros nos hemos cansado de reiterar que se hagan los estudios técnicos de beneficio-costos del usuario, que no estaban hechos. Ahora por lo menos se ha tomado esa iniciativa.

Quizá no coincidimos con algunos datos de ellos, pero bueno, es una iniciativa que uno valora -no es todo negativo-, como esto de la audiencia pública. Rescatamos que por lo menos se hacen, pero lamentablemente, ustedes lo saben, todo ya está cocinado. Esto ya lo vimos en AUSA, en Capital Federal. Antes de cada incremento de tarifa hay una audiencia pública, que no es vinculante, y al otro día rige el aumento. O sea, es -y perdónenme, no es una falta de respeto a ustedes- una burla realmente a quienes participamos, una falta de respeto hacia nosotros, porque no tenemos voz ni voto, y los caminos son de dominio público, pagados con nuestros impuestos.

Entonces, reiteramos, hay alternativas. Creemos que debería desaparecer ya el cobro de estaciones de peaje, o sea, el sistema de de peajes en ruta. Ya las obras están recontra pagadas, no tenemos por qué estar solventando el costo fenomenal que tienen las estaciones de peaje, lo cual incrementa los costos de la mejora vial, y cuando pagamos más de 70.000 millones de pesos de RAE en el impuesto a los combustibles.

Entonces, reasignen parte de esos fondos para hacer las obras. Este incremento del 13 por ciento, que parece mínimo -que no es tal por la cantidad de aumentos que hubo-, se podría haber evitado reasignando una parte mínima de ese impuesto y no seguir incrementando el costo del transporte, porque esto actúa como un impuesto al

tránsito, esto aumenta el costo de los fletes, del transporte, y perjudica no solo al usuario vial sino a toda la comunidad en su conjunto. O sea, uno compra un producto y está pagando el peaje.

Yo ayer lo mencionaba y lo reitero acá: en el tema forestal, al que yo me dedico, contrato un camión para llevar los troncos de madera y me cobran la tarifa del flete más el peaje. O sea, tengo un costo nuevo, un cargo económico que antes no existía, y esto perjudica notoriamente a todas las economías regionales, a todos aquellos que están lejos de los mercados, de los centros de consumo, de los puertos, etcétera, y encima en un país donde, como decía recién, no hay una política de Estado seria de transporte terrestre. No contamos, como corresponde, con la cantidad de ferrocarriles que debería haber, también por una interna famosa entre la Cámara de Transporte de Cargas y los sindicatos, que ahí sí son muy amigos para hacer este tipo de negocios y castigar al ferrocarril.

Reitero que valoramos el contacto que hay con los funcionarios. Hemos estado reunidos con el ministro Dietrich, en varias ocasiones con el ingeniero Iguacel, le hemos elevado al ingeniero Iguacel distintos proyectos de ley para un plan vial, al margen del famoso Plan Laura que ustedes conocerán, que muchos no lo compartimos pero es libre de peajes, con toda la obra terminada realmente, que tiene algunas cosas que nosotros compartimos y otras que no.

Pero tienen alternativas, y esperamos que si este gobierno es Cambiemos, que cambiemos en serio, que no sigamos con más de lo mismo, que no sigan castigando al usuario vial, porque como lo dije ayer, no damos más. Entre peaje, combustible, patente, mantenimiento, reitero, como dije ayer, vamos a andar en sulky dentro de poco. Y uno lo ve en los corredores viales: camiones con cubiertas recapadas, camiones destruidos, la gente ya sale con cualquier cosa. No damos más.

Esto es un mensaje también para el gobierno. O sea, que los empresarios pongan también el hombro como lo ponemos nosotros. Yo no pretendo que Autopistas del Sol o Autopistas del Oeste pierdan plata, pero si ganan 100, ganen 80, dejen de ganar algo, no nos castiguen más. Y encima ustedes saben muy bien que hay muchos corredores que pagamos para matarnos, porque ni siquiera brindan un servicio adecuado. En el caso de la ruta 7 nos toman de estúpidos. Dice Autovía Buenos Aires a...si la autovía no existe. Encima se nos burlan en la cara.

Entonces, cuántas cosas se podrían haber evitado, cuántos accidentes y siniestros viales se podrían haber evitado si se hubieran hecho las cosas como corresponde. Y quiero también dejar en claro que como este acceso está ligado a la ruta nacional 8, bienvenido que se haga la autopista famosa que fracasó a Pergamino por esa truchada del sistema de iniciativa privada, pero hay que recordar que la plata la pone el Estado nacional y estamos pagando peaje hace 26 años, no uno, y en cuatro estaciones de peaje.

Yo ayer mencionaba las rutas 12 y 14. Bienvenida sea la obra, pero la hizo el Estado nacional, y pagamos cuatro peajes para ir al litoral por esas rutas. Entonces, pagamos solamente para pagar el costo operativo de las estaciones de peaje, que tienen costos disparatados.

Insisto, dejamos nuestra propuesta. Y lo otro que quería aclarar era la igualdad de tarifas en los corredores. Lo reitero en esta oportunidad, porque tampoco nos llevan el apunte. No es posible que en el Acceso Oeste paguemos por 53 kilómetros 100 pesos en hora pico, y a Campana, que son más kilómetros, pagamos 50. Entonces me voy a vivir a Campana, o a Cañuelas, que es el mismo kilometraje y pagan 40 con el aumento que viene.

Esto nos hemos cansado de pedirlo, que se cobre por el real kilometraje recorrido, o se unifiquen los tres accesos a la Capital Federal en una sola mano, que podría ser **Corredores Viales Sociedad Anónima**, una empresa que creó Vialidad con muchas críticas, pero bueno, que lo unifiquen. Como el camino del Buen Ayre, otro escándalo, uno paga 45 pesos, es un sistema cerrado, uno hace un kilómetro, 45, hace veinte, 45, realmente es una desigualdad, una discriminación entre los usuarios, como el tema de la tarifa horaria. Esto tiene una desigualdad. Hay gente que tiene la suerte de viajar en horas Valle o Promoción y otros que no, y tienen que pagar una fortuna.

Sr. Presidente.- Disculpe, ya está, tiempo.

Sr. Lasca.- Sí, era esto solamente. Y reitero: agradezco esta posibilidad de podernos expresar libremente. Lamentablemente, no vamos a ser escuchados, lo digo honestamente. No hemos recibido respuesta, le aclaro al titular de esta mesa, de las consultas públicas ciudadanas por escrito. Nunca recibimos ningún tipo de respuesta. Sería bueno que por lo menos nos digan algo a estas cosas que hemos planteado, y les pido honestamente a los empresarios, si están presentes: señores, por favor, que pongan el hombro, basta de aumentos, les pido por favor. Y como chiste: el gobierno en vez de Cambiemos parece que es aumentemos, porque no damos más.

Sr. Presidente.- Bueno...Lasca...

Sr. Lasca.- Y los felicito, porque van a hacer obras. En eso...las obras se van a hacer. No compartimos la metodología de financiamiento. Estamos tranquilos de que algo se va a hacer...

Sr. Presidente.- El tiempo, Lasca.

Sr. Lasca.-...y que se van a hacer mejoras en la realidad. Muchas gracias y perdonen el temperamento quizá, pido disculpas. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, Lasca. Si se queda hasta el final de la audiencia quizá tenga algunas respuestas a lo que planteó ayer y hoy, porque ayer se fue, pero si hoy se queda por ahí tiene alguna respuesta.

Invitamos ahora al señor Tomás Llorente Martínez a que haga uso de la palabra.

Sr. Llorente Martínez.- Yo soy uno de esos pocos sobrevivientes de los que se dijo.

No entendí nada de todo eso; lo único que entendí es que no entraba la salida de Manuel Alberti, que es el centro de colegios más importantes y ahí no sabemos por dónde manejar. Cada uno tira para donde quiere. Ahí sí me gustaría...

Pero como soy de los viejos, recuerdo que Autopistas del Sol tenía algunos proyectos solidarios que no sé si siguen -principalmente vino por eso para las zonas aledañas, con los que se ayudaba a centros comunitarios y daban una gran ayuda social. Me gustaría que ante estas necesidades, la autopista también abriera sus manos para todas esas ayudas sociales. Yo he participado en varias de ellas a lo largo de mis años de antigüedad. Y hoy me gustaría poder ver a los empleados que van a poner; en momentos tan urgentes como estos, en los que necesitamos tanta fuente de trabajo, me gustaría que esos 5.000 empleados que van a poner no sea dentro de treinta años. Me gustaría que en poco tiempo tengamos eso.

Básicamente, la mayoría de los veníamos de noche por la Panamericana en aquellos tiempos lo hacíamos de noche sabiendo que nos jugábamos a un asalto porque éramos los únicos; la ventaja era que se sabía qué coche pasaba todos los días.

Agradezco todo esto que se va a hacer porque toda la zona de Pilar tiene un crecimiento inmenso y muchos van a abandonar Pilar si no se puede solucionar este movimiento vehicular.

Yo vine más que nada a decir que no se olviden de todo el trabajo social que desde un principio Autopistas del Sol hizo y que actualmente sigue haciendo. Quizás sea un momento para multiplicarlo. Nada más. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente.- Muchas gracias, señor Llorente Martínez.

Invitamos al señor Carlos Mourelle a hacer uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos entonces a continuación al señor Sergio Lucero, de la Policía Vial Acceso Norte.

Sr. Lucero.- Antes que nada quiero hacer una aclaración. El expositor de hoy era el comisario Gamizo, que es el jefe de la Autopista Panamericana. Yo soy su superior, soy el Comisario Mayor Sergio Lucero, jefe del Departamento Autopistas. O sea, conozco la problemática de las autopistas no solo de zona norte, sino de zona sur.

No me voy a explayar sobre cuestiones técnicas ni de mejora de las obras porque ya fueron expuestas. Lo que sí voy a explicar son cuestiones que vivenciamos a diario y que con algunas cosas que se están incorporando nos veremos favorecidos.

Entiendo que la construcción de la colectora de Pilar es una obra sumamente importante porque va a hacer que el vecino no opte por la vía de alta circulación, sino que lo haga por la vía más mediata y, a su vez, evitando mezclarse con un tránsito que es de paso.

Respecto de esa cuestión, entiendo que no deberían construirse lomos de burro. El sistema de velocidad tiene que ser regulado de otra manera, entiendo que con radares fijos o mediante operativos móviles de velocidad. ¿Por qué? Porque un camión que tiene que frenar ante un lomo de burro y necesariamente volver a emprender su marcha genera una pérdida de tiempo. Si todos circulamos a una velocidad controlada, vamos a hacerlo de manera más fluida.

Otra de las cuestiones no se refiere a Pilar, sino que a la altura de Pablo Nougués está el Puente de los Olivos, donde diariamente se genera congestión por un problema de obra. Ese lugar merece ser mejorado, tal como ya está planificado. Cuando yo llegué no conocía la zona y por eso me pregunté por qué ocurría esto acá y lo empecé a analizar. Y vi que era la vía que tenía el transportista para no pagar peaje. Si viene circulando por el ramal Pilar, puede cruzar a través del Puente de los Olivos a ruta Panamericana sin pagar peaje. Obviamente lo va a hacer porque como el hombre de transporte se fija en eso, lo hace. Y a eso le sumamos que cada vez que tenemos un evento en el DirecTV Arena eso es un caos. Si se mejora, bienvenido sea porque es lo que nosotros apreciamos.

En cuanto a lo que es Panamericana, ¿en qué nos va a ayudar colocar la cartelería inteligente? Si ocurre un accidente, tener una cartelería de preaviso de que hay un accidente va a generar ese preaviso al usuario que tendrá dos opciones: circular a velocidad precautoria teniendo la idea de que hay un accidente o tomar una vía alternativa. Esas dos cuestiones son elementales: radarizar lo que es la Panamericana que entiendo la velocidad es el factor determinante de los accidentes más graves nos va a ayudar a no tener que intervenir ni achicar carriles por accidentes. Si hay heridos o fallecidos, ello obliga a reducir carriles, se genera congestión, tienen que llegar las ambulancias, peritos, para reconstruir lo que ha pasado. Tener un mejor sistema de cámaras nos ayuda a que al hablar con el fiscal podamos decirle: "Doctor, tenemos el accidente filmado en su integridad". A veces obvia la diligencia de los peritos porque está todo filmado.

Y la última cuestión que no sé si este proyecto, o este plan, la trató es la colocación de lectores de patentes. En lo que respecta a seguridad nosotros lo vemos

como una herramienta muy útil. El Camino del Buen Ayre y la Autopista Buenos Aires-La Plata nos permiten reconstruir los recorridos de los autos de los delincuentes, con patente buena o no buena.

Por otra parte, la cartelería no es solo para indicar accidentes, sino que un día como hoy podría decirnos: “Velocidad precautoria 80 kilómetros por hora” y entonces el automovilista dice: “Claro, está lloviendo, el pavimento está mojado, la distancia de frenado no son las mismas que en condiciones normales”. Estas son las cuestiones mínimas.

Respecto de las obras, estoy de acuerdo con que se cambien los Flex Beam por los New Jersey -las razones ya las explicaron; el ensanchamiento de carriles me parece bárbaro y mejorar los distribuidores está excelente.

Nada más. No estaba pensado que hablara, pero mi compañero tuvo un problema y tuvo que retirarse. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Muchas gracias, comisario.

Invitamos a la señora Sabina Fortunato a hacer uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos entonces a continuación al señor Juan Esteban Gavilán a que haga uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos al señor Bernardo Schiffrin, si se encuentra, a que haga uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- A continuación entonces invitamos a la señora Marina Esquivel, si quiere hacer uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Bien. Continuamos con el señor Hugo Quintero. Adelante, gracias.

Sr. Quintero.- Buenos días. Gracias. Primero quiero destacar que esta audiencia se haya podido hacer en Pilar porque me hace reflexionar acerca de dos cosas. Una, que este distrito haya sido tenido en cuenta para esto, y dos, mostrar que todas las partes que intervinieron estuvieron calificadas para poder hacerlo.

Recuerdo años, años atrás cuando ir desde Del Viso hasta Capital nos insumía la misma cantidad de tiempo que después llegar a Mar del Plata; también recuerdo que volver de noche a Del Viso nos llevaba un par de horas cómodas, en las que no se podía bajar a la banquina porque rompías ruedas, auto y demás riesgos. Escuché recién que hay un proyecto para tener luminarias led y simplemente me reconforta.

Solamente quería remarcar algunas cosas que seguramente se estarán haciendo, por lo que nos estuvieron adelantando. Por un lado, la conclusión de las colectoras realmente necesarias en todo el circuito del Acceso Norte ya que somos el distrito que más vacío tiene este espacio.

Me gratifica ver el trabajo que se ha hecho con los puentes que se han levantado y, obviamente, los que están faltando.

Vi un proyecto recién que me sorprendió muchísimo respecto del trabajo que se va a hacer en Las Magnolias, en el cruce de la Panamericana en el kilómetro 50, donde evidentemente se buscó el mejor proyecto, que era el más caro pero el que mejor va a funcionar. Esperamos que esto también se pueda hacer en el kilómetro 54 o en los accesos a Pilar.

Entiendo que tenemos una necesidad respecto de un problema que hay en la ruta 26, que ha colapsado, en el sentido de que se considere hacer el ingreso y egreso en la calle Ambrosetti, lo mismo que se hizo en Patricias Argentinas, que sería una forma

muy fácil de descomprimir a toda la gente que baja y que se dirige a la parte de Escobar, Sabio, Lagomarsino, etcétera.

En los últimos años he visto que el Municipio encaró treinta y pico de obras –la verdad es que no estoy muy al tanto para que no haya más inundaciones. Evidentemente, toda la colectora –los treinta y pico de kilómetros que tenemos es un canal aliviador muy importante. Me gustaría que se siga considerando el trabajo de mantenimiento de arroyos y canales que la circundan porque esto va a permitir que no siga habiendo inundaciones en el distrito.

Por último, un punto muy importante que noté recién cuando lo mencionó el intendente es que seguramente haya como mínimo un par de decenas de accidentes viales que son totalmente absorbidos, concretados y resueltos por la parte de salud. Me gustaría también que en la reconsideración de esto sea evaluado de qué manera la concesionaria podría hacerse cargo de esto para no utilizar recursos propios. Muchísimas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, señor Quintero.

Invitamos a Ezequiel Noailles, si se encuentra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Al señor Gonzalo Villanueva, si se encuentra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Al señor Manuel Quintana.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- ¿Señor Gastón García?

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos al señor Eduardo Bisognin. Gracias.

Sr. Bisognin.- Buenos días a los vecinos de Pilar, a las autoridades. Soy Eduardo Bisognin y vengo a esta audiencia pública a título personal y en representación de mi partido, la UCD Pilar, para participar de esta llamada audiencia pública que parece más una payasada, y discúlpennme por el término. Nos convocan para hablar de las tarifas de peaje, que ya aumentaron la semana pasada. ¿Para qué vinimos si ya aumentaron? ¿Van a tener en cuenta lo que nosotros venimos a decir? Si ya lo resolvieron, tal como sucedió con todas las audiencias públicas anteriores.

Pero vamos a aprovechar este ratito que nos permiten para contarles lo que nosotros pensamos. Nosotros estamos en contra de que se siga cobrando peaje en la autopista Panamericana, porque la concesión ya terminó el año pasado y el mantenimiento debe ser solventado con el impuesto a los combustibles que pagamos cada vez que cargamos nafta en nuestros autos. O sea que pagamos el impuesto a los combustibles y pagamos el peaje; pagamos dos veces, como la mayoría de las cosas que tenemos en la Argentina.

Y no estamos de acuerdo con esta renegociación; una renegociación que habla de doce años de plazo, hasta el año 2030, en la que si hacemos una pequeña cuenta, al valor de 2,50 dólares que estamos pagando de peaje, cualquier persona que trabaja en la Capital y que va y viene una sola vez en el día va a terminar pagando 12.000 dólares durante ese tiempo, el valor de un auto, por el peaje de la Panamericana.

No estamos de acuerdo porque aquí se han expresado una cantidad de números y según las cifras que aquí se dijeron –la que nosotros teníamos era de 800 millones de dólares de inversión, con intereses llegaríamos a los 1.000 millones que nos mostraron en la filmina. Estamos hablando de 1.000 millones de dólares de inversión pero resulta que nos reclaman 1.135 millones en el CIADI y hemos pagado 22 años de peaje a tarifas de 1,30 dólares en la mayoría del tiempo. Si hacemos el promedio, salvo los años

en los que se pagó un poco menos cuando fue la época de la crisis en el año 2002, el resto del tiempo hemos pagado siempre tarifas superiores a 1,30 dólares. Al punto que hoy pagamos 2,50 dólares. ¿Entonces, cómo es? ¿No hemos pagado nada?

Aquí he escuchado a los funcionarios decir que no hemos pagado la obra y que la tenemos que pagar ahora. No es así, señor. Hemos pagado y mucho sobre estos peajes. Así que no estamos de acuerdo con este tipo de refinanciación, donde ellos invirtieron 1.000 millones y ahora les reconocemos 500 millones de deuda.

Se comprometen a realizar 500 millones de dólares 10.000 millones me dijeron que eran en pesos, pero si hacemos una pequeña cuenta: 138 millones de usuarios por año a 2,50 dólares, estamos hablando de 345 millones de dólares por año que van a facturar. Son más de 4.000 millones de dólares en los doce años que estamos hablando de tiempo de este contrato. Nos parece que aquí hay una diferencia de cifras que nosotros por lo menos no comprendemos.

Dentro de esas obras se habla -y ya se están haciendo del levantamiento de los puentes. Los puentes están hechos de acuerdo con la legislación argentina que marca 4,10 metros de altura para los puentes; es lo que marca la ley de tránsito. Ahora, vienen camiones fuera de la ley, en infracción, y en vez de multarlos y mandarlos por otro camino, resulta que nos cobran a todos para que los señores sigan pasando con camiones que están en infracción. Ahora, eso sí, nosotros nos pasamos 10 kilómetros y ya nos mandan la fotomulta. Pero para estos señores no hay fotomultas, no hay controles y les levantamos los puentes a cargo nuestro. Tampoco estamos de acuerdo con eso, señores.

Mientras seguimos reclamando el no cobro del peaje—que lo van a seguir haciendo queremos hablar de un tema que es el de la famosa hora pico. Cuando iniciamos este contrato... Estoy muy conforme con que se hayan hecho las obras, ojo, no se confundan, no es que yo quiero seguir con la vieja autopista sino que estoy hablando a favor de que se hagan las obras y celebro que esta gestión haya transparentado las obras y haga rendir mejor el dinero, pero cuando empezamos con el peaje la tarifa era toda la misma. Hace 10 años empezaron con dos horas pico por día, que eran 10 horas por semana. Después las pasaron a tres horas por día, que eran 15 horas, y resulta que ahora estamos en 28 horas pico por semana. Al final vamos a terminar pagando hora pico todo el tiempo. Sí, nos dicen que tenemos una tarifa más baja a la noche, pero quién usa el auto a la noche. Tenemos que usar el auto cuando tenemos que hacer los trámites o cuando tenemos que viajar. No podemos elegir venir a Pilar o irnos a las 3 de la mañana. Aparte, podemos andar por la autopista a esa hora, pero después no sé quién se anima a andar por los barrios a esa hora. Así que realmente el tema de la baja de la tarifa en la madrugada no tiene mucho sentido.

Solicitamos que estos proyectos de colectora que se van a hacer sean también una alternativa de tránsito y no que las hagan con lomos de burro y a 40 kilómetros por hora. Al menos tendrían que ser entre 60 y 80 kilómetros por hora de velocidad para que se pueda usar como una alternativa para el no pago del peaje.

Aquí se ha hecho una exposición sobre los beneficios del peaje y nos han mostrado que hoy en el ramal Tigre se va a 30 kilómetros por hora. La verdad es que no sé quién va a 30 kilómetros por hora. Yo voy a 90, a 100, que es lo que marca el límite de velocidad durante la mayor parte del tiempo. En algún momento hay alguna congestión, pero el resto del tiempo es normal la velocidad de 80 o 100 kilómetros por hora. O sea que esta explicación que nos dieron aquí realmente no tiene mucho sentido. Es como si nosotros comparáramos el viaje en tren, como que debería costar 200, 300,

400 pesos, y lo comparáramos con antes, cuando íbamos a caballo. Realmente, la comparación no tiene sentido, y no es esa la forma de establecer un valor.

Sr. Presidente.- Está en el tiempo, Bisognin.

Sr. Bisognin.- Ya termino. Hay obras donde nos están cobrando el peaje, como el peaje La Arena, donde nos han hecho una autopista sobre la ruta que ya teníamos. Perdimos la ruta y ahora tenemos que pagar peaje. Hay vecinos que tienen el peaje en la puerta de su casa, que no pueden salir de la casa si no pagan. Realmente, eso es inaceptable.

Y volviendo al tema de la transparencia, nos parece muy bien lo que nos han contado y lo compartimos, de que se paga mucho menos el litro de pintura, la tonelada de asfalto, etcétera, pero me pregunto, ¿el único empresario corrupto que había era Lázaro Báez? ¿Cómo es que todo esto, que nos han vendido durante tantos años, a precios carísimos, todo sigue lo mismo? Le pregunto al señor acá si en algún momento nos pueden contar cuántos empresarios y quiénes son los que están con causas judiciales por sobreprecios, y los funcionarios, además de Julio De Vido y del otro señor del sur, que ahora no me sale el nombre. Debería haber muchos más, porque si el problema de la Argentina en la obra pública es nada más que por las obras de Santa Cruz no tendríamos que tener ningún tipo de problema.

Sr. Presidente.- Tiempo, Bisognin, gracias.

Sr. Bisognin.- Ya termino. Solamente quiero recordarles que también en el precio del peaje estamos pagando IVA y otros impuestos, y como esto es un recupero de una inversión, le solicitamos que pueda hacer las gestiones ante el gobierno nacional para que todo el precio que se paga del peaje sea para las obras o eventualmente para que se nos descuenta el precio de IVA y de ingresos brutos que están incluidos en el precio del peaje, de manera tal de poder rebajarlo aunque sea eso.

Y no quiero dejar de recordarles...

Sr. Presidente.- Gracias, Bisognin, se le acabó el tiempo.

Sr. Bisognin.-...que por el auto pagamos IVA, ingresos brutos, ganancias, impuestos internos, impuesto a los bienes personales, sellado, trámites en el Registro, grabado de autopartes, estacionamiento en los barrios, fotomultas engañosas, patente e impuesto a los combustibles. Señores: tener auto no es delito. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente.- Gracias, Bisognin. Invitamos ahora a la señora Cecilia Isa a hacer uso de la palabra.

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos entonces a continuación al señor Eduardo Duplan a hacer uso de la palabra.

Sr. Duplan.- Bueno, siguiendo la temática expuesta, como habitante de Pilar de muchos años vemos que a través del tiempo, como decía el ingeniero que había charlado anteriormente, respecto al tema del crecimiento, cómo se desarrolló en el tiempo, y realmente estamos muy conformes con los proyectos que hay y los que vienen a futuro.

Entendemos que Pilar está creciendo en toda la traza de lo que es el ámbito norte, y eso naturalmente, a través de las necesidades que tenemos, que son muchas, el sector industrial, el sector de los habitantes de Pilar, que van creciendo día a día, y entendemos que esto debe ser así, más allá de las inversiones, más allá de todos esos cuestionamientos.

Entendemos que hoy Pilar merece una buena traza por motivos varios: seguridad primero, segundo,...las alternativas son varias, pero por sobre todas las cosas hay que mejorar la calidad de vida de los habitantes de Pilar. Bueno, muchas gracias a todos, y esta es mínimamente mi exposición. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente.- Muchas gracias, señor Duplan. Invitamos al señor Diego Rey a hacer uso de la palabra.

Sr. Rey.- Buenas tardes, gracias por el espacio. La realidad es que lo que uno quiere aportar es un poco de conocimiento como usuario, un poco de lo que hablaba toda la gente de recordar cuando uno era chico y viajaba, porque venir a la quinta, que en ese momento era una zona de quintas, significaba dos horas y media, y había que armar los bolsos. Era bastante tedioso, digamos.

La realidad es que hoy se complica por un tema de congestión de tráfico y eso lo vivimos cotidianamente. Y lo que sí quería dejar como una propuesta como usuario es el tema del acceso de la ruta 26 y Panamericana, porque realmente de ocho de la mañana a 8 de la noche es complicadísimo transitar por ahí. Quería aclarar eso y agradecer las obras. Todas las obras que se hicieron en estos dos años en Pilar significan muchísimo crecimiento. Quiero agradecer eso. Muchas gracias. *(Aplausos.)*

Sr. Presidente.- Muchas gracias, señor Rey. Invitamos al señor Roberto Pereira a hacer uso de la palabra.

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos al señor Manuel Fernández. ¿Manuel Fernández?

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos entonces a la señora Virginia Esoin a hacer uso de la palabra.

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos a continuación al señor Alejandro Cornejo a hacer uso de la palabra.

Sr. Cornejo.- Buenas tardes. Yo voy a hablar como usuario, como alguien que vive en la zona norte y alguien que trabaja con la zona norte. Nosotros nos dedicamos a hacer desarrollos inmobiliarios en la zona norte desde hace más de 25 años, y lo que nosotros vemos, lo que nosotros sabemos, es que las autopistas y las vías de comunicación -que acá se habló técnicamente de costos y se habló técnicamente de seguridad- implican decisiones de vida. Nosotros trabajamos con esas decisiones de vida.

Para dar dos ejemplos muy gráficos, la Autopista del Sol implicó para la zona norte de Pilar o Tigre, que eran zonas de fines de semana, y eran zonas donde vivía equis cantidad de pilarenses o tigrenses, pasaran a ser partidos de vivienda permanente. Como todos sabemos, la ciudad de Buenos Aires es una megametrópolis que expulsa gente. Sería bueno saber cuántos pilarenses o cuántos tigrenses hay demás desde que se hizo la Autopista del Sol. ¿Por qué? Porque la decisión de vida, cuando implica que uno se puede trasladar y comunicar con seguridad, con menos tiempo, implica que uno decide vivir ahí.

Otro ejemplo muy gráfico es la Autovía 2 a Mar del Plata. La zona de Pinamar era una zona de veraneo, hoy es una zona de fin de semana. O sea, la gente va a Pinamar a pasar el fin de semana, y eso es normal. Hace 20 años no lo era. O sea, ir a Mar del Plata o a Pinamar era una decisión que no se tomaba para el fin de semana, con lo cual cuando hablamos de autopistas y cuando hablamos de vías de comunicación tenemos que estar pensando que de lo que estamos hablando es de la forma de vivir. Cambia la forma de vivir, cambia el urbanismo, cambian las necesidades, y cambia lo que uno pretende.

Entonces, lo que nosotros hemos visto, específicamente hablando ahora de la Autopista del Sol, es que los cambios que urbanísticamente se han suscitado en estos años son sumamente importantes y hacen a la vida de cada uno de nosotros y de los que vivimos acá.

Si hoy tengo que hablar, celebro absolutamente todas las decisiones que se tomen para mejorar la infraestructura, porque pensemos en la cantidad de horas que nosotros pasamos arriba del auto y ahí le vamos a dar trascendencia a lo que es una vía de comunicación.

Y ojalá lleguemos a instancias -lo digo como urbanista- en las cuales, como acá se habló, de que se necesitan 10.000 autos/día para tener la necesidad de una autopista, me encantaría que nosotros desarrolláramos lugares en los cuales tengamos una cantidad de autos que llegue a 5.000 pero le hagamos una autopista, porque vamos a llegar a los 10.000, y no vayamos siempre corriéndola de atrás.

Hoy si uno tiene que poner énfasis en lo que hace a la zona norte, en lo que hay que trabajar es sobre todo en los accesos. Cuando uno vende a veces le decimos a la gente, o cuando estamos desarrollando algún barrio o algún desarrollo inmobiliario que está tres puentes más allá, yo le digo: agarrá y hacé el cálculo del tiempo que te toman los tres puentes en la autopista y el tiempo que te toma salir o entrar por un acceso complicado, y te vas a dar cuenta que los dos minutos más que te toman los tres puentes en la autopista te los comés en cualquier entrada o salida de la autopista.

Nosotros fuimos desarrolladores del corredor Bancalari-Benavidez, y todo el desarrollo que se hizo en esa zona fue básicamente por el corredor. Hoy la verdad que llegar hasta el final del corredor te lleva más tiempo que irte hasta Campana. ¿Por qué? Porque el corredor es mucho más complicado que la autopista. La entrada y la bajada son mucho más complicadas que la autopista.

Acá se habló de la ruta 26 y el acceso, pero también está complicada la ruta 26 en el acceso a Campana. Nosotros ahí estamos haciendo otro desarrollo y nos pasa lo mismo. Entonces, creo que hay que trabajar sobre los accesos y cómo hacer para bajar y subir a la autopista.

Vine a la audiencia y la verdad es que todos los datos que hemos visto al principio son cosas que uno no conoce, y realmente cuando uno lee los diarios lo que se transmite es que parecería que no se hace nada. Celebro que se hagan las cosas, celebro que respetemos los contratos, y voy a hacer referencia a algo que dijo la gente de Vialidad, que a veces no pagamos los contratos y que eso no nos cuesta nada. Lo que nos cuesta no pagar los contratos no se ve, pero lo que nos cuesta ser un país que no paga lo que escribe, no está escrito lo que nos está costando, lo que nos está costando en plata, lo que nos está costando en tiempo, y lo que nos está costando en las nuevas obras que hacemos, los nuevos contratos que hacemos.

Parecería que los argentinos en la fase privada tenemos claro lo que cuesta ser un mal pagador. Pero cuando nos vamos al Estado parecería que es gratis, parecería que el Estado es un ente que puede hacer cualquier cosa y no paga los costos. Los pagamos y con creces. Por lo cual celebro que pasemos a ser un país serio y que podamos hacer las obras en tiempo y forma, y que los costos sean los menores posibles. Muchas gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, señor Cornejo. Invitamos al doctor Walter Lasagno, director de Asuntos Legales de la Municipalidad de Malvinas Argentinas. ¿No está?

-No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos entonces al señor Santiago Barrenechea a que haga uso de la palabra.

Sr. Barrenechea.- Buen día, vengo en representación de Eidico. Nosotros tenemos desarrollos en el partido de Pilar, tenemos más de 9.000 lotes suscriptos en el partido. Por lo tanto, hay muchos vecinos que dependen de estas obras. La verdad, celebro que

tengamos la posibilidad de asistir a una audiencia pública, algo que no es demasiado frecuente y que afortunadamente se está tomando como costumbre.

Escuchamos primero algunos fundamentos de la situación en la que estamos y cómo llegamos a esto. Vimos también la exposición de todas las obras que se van a hacer. Creo que todo eso es alentador para todos los vecinos de zona norte. Yo tengo 38 años y tengo la experiencia de haber estado horas en un auto para llegar a Pilar, que antes era un lugar lejano y hoy en día es un lugar muy cercano. Yo vivo en Benavidez, que prácticamente está a una distancia similar y se tardaba mucho, y hoy en día se tarda muy poco.

Como experiencia de usuario particular digo que tengo tres operaciones de cadera. Por lo tanto, no es la situación más placentera para mí estar arriba del auto muchas horas. Entonces, todo lo que veo en obras de ampliación, todo lo que tiene que ver con los distribuidores, con los accesos, me parece que son todas obras necesarias, me parece que se vienen haciendo desde hace mucho tiempo muchas obras a nivel vial, y sobre todo en los últimos años. Yo también viajo mucho al interior, por placer y por trabajo, y la realidad es que se ve todo un trabajo vial en las rutas. Y en lo que respecta a las autopistas del eje norte de la provincia, la realidad es que también veo avances, como el tercer carril de Tigre, el levantamiento de los puentes en la trama de Pilar, etcétera.

Todo este tipo de cuestiones suman mucho y ojalá que podamos seguir por este camino. Creo que respetar los contratos es algo fundamental.

Lo primordial es ver que los contratos sean beneficios; o sea, si los está encarando el Estado, que sean beneficiosos para todos los pobladores y usuarios.

Creo que estamos en esa vía, por lo que considero que la renegociación, el cumplimiento del contrato y todas las obras que están encaminadas pueden llegar a ser muy positivas para todos. Muchas gracias y espero que podamos seguir adelante.
(Aplausos.)

Sr. Presidente.- Muchas gracias.

Invitamos al señor Luis Ramos, presidente de la Cooperativa de Servicios de Fátima.

Sr. Ramos.- Hola. Buenos días a todos, señoras y señores, señor presidente. Agradezco este espacio y esta oportunidad de expresarme. Esto va más bien como un pedido y para reforzar los cuatro puntos que expresó el señor intendente de Pilar. Yo vivo en la zona norte, pasando el río Luján, y por eso hago hincapié en Vialidad Nacional respecto de nuestra sugerencia o preocupación.

Soy presidente de la Cooperativa de Servicios Públicos de Fátima, donde viven alrededor de 20.000 personas. Al otro lado tenemos el parque industrial más grande de Sudamérica, que es el que está también al otro lado del río Luján.

Yo sé que la renovación es de AUSOL, que termina en el kilómetro 58, si no me equivoco, a la altura de El Panchito, y hay un bache entre el Corredor Americano y Autopista del Sol de 100 o 150 metros, que para la Municipalidad de Pilar es crucial resolver. En este sentido, tanto el intendente anterior como el actual son castigados por esa situación, porque no pueden resolverla. Por eso la sugerencia y el pedido a Vialidad Nacional de que busque una solución porque hubo muchos accidentes.

Nuestra zona, que es al norte del río Luján, es una comunidad chica, tenemos alrededor de 19 colegios públicos, que van desde la zona de Almirante Irizar, la zona de Fátima, la zona de Manzanares, la zona de Carlos Lemee, la zona de Carabassa, y nos vemos con la imposibilidad de salir de Fátima por una colectora, en la ex ruta 8, la cual con una obra mínima, de poco valor económico, podría solucionar un tema crucial. ¿Por

qué motivo? Porque a la vera de la autopista, que es Corredor Americano, que parte de El Panchito, del kilómetro 58 o 59 para adelante, se ha instalado un corredor industrial muy importante que genera fuentes de trabajo y sobre el que también hicieron hincapié el señor intendente y el señor Carlos Arena. Esto es para reforzarlo.

Hay dos colegios muy importantes: el colegio N° 9 de la localidad de Fátima y el colegio N° 17. Hay una matriculación de alrededor de 2.000 jóvenes que asisten a esos colegios. El ingreso principal, y el único que tiene Fátima, es a través de una colectoras que cruza todo vehículo que entra a la localidad de Fátima a hacer sus trámites o a los barrios cerrados, de los que puedo dar nombres. Por ahí sean abstractos para el señor presidente, que tiene cosas mucho más importantes, pero para nosotros es muy importante buscar la solución de una salida a la autopista Corredor Americano con un limitador de altura para que la gente de Defensa Civil y de Bomberos pueda salir en caso de emergencia. Y todo auto chico podría salir porque estarían las condiciones de trazabilidad sin riesgo. Tenemos una salida debajo del puente del acceso a Fátima que expone mucho a quienes la usamos porque la mayoría del tránsito viene a alta velocidad, baja del puente y se genera muy poca visibilidad para el que sale y para el que va entrando.

Espero haya posibilidad de sumar esto a todos los pedidos que han hecho los expositores anteriores y que podamos ser utilizados como elemento de medio para que la obra se ejecute en beneficio de toda la gente que vive en nuestra localidad. Yo sé que todos los expositores anteriores también pusieron sus prioridades económicas y de seguridad, que son muy importantes. Por eso decía que a las preocupaciones que manifestó el intendente en sus cuatro puntos sumaba estos dos puntos: la unión entre autopista AUSOL y Corredor Americano —que son ciento y pico de metros y que habrá que hacer un distribuidor; es una obra muy importante, creo y la salida de Fátima, que es muy barata para el presupuesto que se maneja. Muchas veces son los permisos de Vialidad los que traban con esa burocracia.

Por eso les pido que esta oportunidad de poder expresarnos sea tenida en cuenta como una inquietud y una tarea. Nosotros nos preocupamos, nos ocupamos, pero llegamos a un tope. A veces, el señor intendente se ve imposibilitado de tramitar las cosas porque hay montones de preocupaciones mucho más importantes, pero la nuestra es importante para nuestra comunidad.

Quiero agradecerles este espacio y quiero felicitarlos. Yo soy cooperativista, integro organizaciones de segunda línea, como el ISGA y otras, y he andado por el país, por montones de rutas, la ruta 14, el acceso entre Córdoba y Santa Fe. Hoy, entre San Francisco y la ciudad de Santa Fe, hay una autopista que hace a la posibilidad de viajar mucho más seguro y más cómodo.

Lo que les decía, por conocimiento de la vida, es que podemos solucionar este tema. Las colectoras son importantes para las comunidades.

También les voy a pedir algo, aunque es un pedido de pretensión porque tal vez no sea para este espacio, ya que por cada pueblo por el que pasa una autopista este pierde su identidad. Yo vivo en la localidad de Manzanares, que tiene más de 130 años de vida, y en la autopista hay un cartelito que dice: “Barrio Manzanares”. Entonces, esa identidad, más allá de que no es un tema para Vialidad...

Y hay otros carteles, como decía el comisario, que indican: “Si hay niebla, bájese de la autopista”. ¿Y por dónde vamos a ir si no es por la autopista? Entonces, tratemos de buscar la forma de prevenir con iluminación led. Hoy la verdad es que la tecnología... Nosotros somos proveedores de internet y quizás en 1996, en 2006 o en 2012 las comunicaciones eran muy lentas, pero hoy, a través de internet, se viaja como

si fuera la luz. Entonces, utilicemos esa herramienta, como decía el señor comisario, para prevenir y viajar un poco más seguros.

Respecto de la barrera verde, que mencionó el señor intendente, hace muchos años que estamos luchando por el tema de la preservación. Hay muchos árboles que plantó la gente de Corredor Americano que hoy están todos secos; no tenemos esa cortina de prevención y saludable que implica no viajar sobre una cinta asfáltica que muchas veces es monótona.

Voy a hacer hincapié sobre algo y tal vez me vaya a otro punto. Me ha tocado viajar por autopistas de San Luis que tienen unas variaciones de... Se pueden copiar; son todas buenas cosas que se pueden copiar. Uno va transitando por la autopista de San Luis y tenés distintos colores, distintas cosas como para variar la monotonía de la gente que va manejando.

Nada más. Quiero agradecerles este tiempo y esta posibilidad. Les pido disculpas porque pongo un poco de nuestra querida patria que es el cooperativismo. Gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Invitamos al señor Omar Canteros a hacer uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos a continuación al señor Joaquín Gargo a hacer uso de la palabra.

No se encuentra presente.

Sr. Presidente.- Invitamos ahora a los últimos dos inscriptos. Al señor Fernando Dauría, si se encuentra, del Consejo Escolar de Pilar. Perdón, ¿presidente?

Sr. Dauría.- No, vocal, pero presente.

Escuché al señor de COSEFA y quiero mencionar el proyecto de ciencia "Serenidad alterada". Soy consejero escolar de la última gestión, entré en diciembre, tengo 35 años de docente en Pilar, 54 años de vida, y mi familia es de acá desde el año 1870. Así que muchos años. Estoy feliz, pero ahora comparto dos Pilares porque el acceso nos permitió acceder y que nos accedan e intercambiar.

De pronto, cuando me tocó coordinar la feria de ciencias, la escuelita de Fátima N°17, debajo de la autopista, me marcaba un proyecto de ciencia que decía: "Serenidad alterada". La tranquilidad del campo, de aquellos sulquis que mencionaban en este Pilar, de la tracción animal ya no permitida, había cambiado y había quedado la escuelita N°17 debajo de la autopista. Cuando voy a ver el proyecto, claro, no se podía dar clase. Pasaba un camión y vibraba todo. Querían respirar aire fresco, porque la comunidad de Fátima es así, y no había oxígeno porque el smog y los contaminantes se hacían notar. El silencio se perdió.

Cuando se abrió la 8 y sacaron eucaliptos de 80, 120 y 140 años, que he estudiado -porque también estudié Licenciatura en Información Ambiental además de Agronomía, me di cuenta de que las bandadas de aves migratorias que pasaban por acá ya empezaron a aquerenciarse en el centro de Pilar, como los estorninos que tenemos ahora, porque han sacado esa relación de sostén que tienen las aves.

"Serenidad alterada" en Fátima por esto; aulas cuyas paredes se mueven, falta de aire fresco, falta de posibilidad pedagógica dentro de las aulas.

Entonces, ya trabajando en el año 2011 en salud ambiental empecé a hacer esos muros verdes, esta posibilidad de que anclando raíces... Lo que les voy a pedir, ya que gentilmente nos han brindado la posibilidad de que la audiencia se haga acá y tenemos la posibilidad de realizar estos acuerdos integrales e interdisciplinarios, qué linda palabra, es que por favor en la relación antrópica los actos antrópicos están perfectos, abrir caminos, porque eso se hace camino al andar y se va abriendo hay que ver también

los costados, a los costados están los frentistas, hay escuelas, hay instituciones, hay gente que respira y que ahora respira monóxido, respira dióxido, respira contaminantes de azufre, de nitrogenados. Lo que les voy a pedir, con todo el cariño y el respeto que se merecen porque son gente de estudio, gente por las que sus manos han pasado libros, es que pensemos que al abrir ese camino que nos permite andar miremos a los costados, al entorno. Necesitamos entornos saludables para nuestras criaturas, para nuestros alumnos porque necesitan seguir estudiando y que nosotros les demos la posta. Necesitan que podamos hacer un Pilar y todas las localidades y distritos, Campana, Luján, saludables para ellos.

Me entregó una posta el señor intendente Nicolás Ducoté hoy porque él hablaba, como lo hizo el señor de COSEFA, justamente de ver el entorno y de ver si podemos transitar por muros verdes, poner 20, 30, 40 árboles por kilómetro de la nueva autovía; es decir, ampliar el camino pero ver a los costados que los árboles nos dan oxígeno respirable, que los árboles frenan el movimiento de la tierra que provocan estas pasadas de tránsito pesado y liviano y nos permiten amortiguar los ruidos que muchas veces causan daño a los frentistas, sobre todo si hay una escuela.

Los pájaros han cambiado de rumbo y a los chicos les cuesta mucho estudiar en Fátima así como en otros lugares a lo largo de la autopista. Soy un beneficiado porque a los docentes ir a La Plata en aquellos momentos... Y qué fácil que es ahora a pesar de muchas cosas, de los peajes y de muchas cosas que han mencionado hoy; yo de números no conozco mucho, pero sí sé que se puede pensar que esta acción antrópica de mejorar las rutas se puede lograr teniendo en cuenta la naturaleza y un ambiente de bienestar para todos.

Les agradezco por la posibilidad de que me hayan escuchado como buen docente, tenemos palabras de sobra y les pido si es posible un resarcimiento ambiental mediante el cual la empresa se haga cargo de resarcir responsablemente la construcción de buenas rutas con una buena parquización y arbolado. Y ya no digo que pueda ser para recreación porque es peligroso. Los pilarenses hemos usado el río que se nos contaminó –mi primera pileta hace muchos años; el río Luján está medianamente contaminado y ya no es nuestra pileta. Tampoco es bueno que nos estacionemos al costado de la autopista con nuestra familia porque es peligroso. Pero está bueno poner árboles, ya sean de diferentes colores como decían o del verde nada más; nos vamos a conformar.

Muchas gracias por su atención. Buenos días. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Gracias, Dauría.

Invitamos al último orador inscripto, señor Claudio Guerrero, subsecretario de Transporte de la Municipalidad de Pilar. Mil disculpas, parecía que decía Claudio. Mil disculpas, señora Claudia Guerrero.

Sra. Guerrero.- No hay problema. Buenos días a todos. Quiero hacer hincapié sobre algo que me parece que está un poco ausente en esta audiencia pública.

Primero, para nosotros son muy valiosas todas las obras que se están haciendo en este tramo de la Panamericana. Compartimos más o menos 19 kilómetros. Para nosotros es nuestra 9 de julio todos los días, ya sea para hacer un trámite, para hacer una compra, para lo que fuera, porque tomamos la Panamericana. Y lo hacemos con el comportamiento urbano, que es muy riesgoso. Está mal que yo lo diga como subsecretaria de Transporte, pero el uso del celular mientras uno maneja es algo que nos está trayendo bastantes dolores de cabeza. Como nuestros vecinos usan la Panamericana como si fuera un continuo urbano, el comportamiento que tienen sobre la Panamericana es el mismo, pero conviven con aquellos que vienen de viajes largos a velocidades de

130 kilómetros por hora. Con lo cual, creo que una de las primeras cosas que deberíamos hacer es tratar de pensar el tema de la velocidad máxima, por lo menos en este tramo de la autopista. Para nosotros es central y ya lo estuvimos viendo con la gente de AUSOL y con la gente de Vialidad y del ex OCCOVI.

Por otro lado, para nosotros es muy importante el tema de las colectoras. Como siempre decimos con nuestro equipo, hay vida entre puente y puente. Entonces, nosotros necesitamos bajar el transporte público a las colectoras. Con tristeza noté que el gran ausente fue el transporte público y el gran presente fueron los autos. En realidad, tenemos que hacer sociedades sostenibles porque como decía un viejo profesor mío el tránsito es un fluido que ocupa todos los espacios. Con lo cual, si vamos al paradigma de la década del 70, haremos autopistas, autopistas y autopistas, pero siempre van a colapsar.

Entonces, me parece que tenemos que mirar el transporte público y bajar el transporte a las colectoras. Hemos hecho una pequeña intervención en el kilómetro 50, al lado de Torres del Sol, y realmente nos dio muy buenos resultados. La gente que va a trabajar está contenta porque no tiene que caminar a la intemperie o sin piso, que es una deuda que tenemos, es decir, sin veredas, para llegar a sus trabajos. Con lo cual creo que la colectoras es muy importante, no solamente a nivel *hard* sino también en el *soft* que le demos, es decir, los sentidos de circulación, la señalética, y el estacionamiento. Tenemos un gran problema con el estacionamiento sobre las colectoras, pero también se trata de dónde ponemos esos autos que sacamos de la colectoras.

Como dijo el Secretario de Obras Públicas, Pilar tiene el 70 por ciento de sus calles de tierra, con lo cual es un problema, como dijo también quien me antecedió. Pilar se debate entre lo que es, lo que está siendo, lo que fue, su momento de crisis, es campo, es ciudad. ¿Qué cosa es Pilar? ¿Son los históricos? ¿Son los nacidos y criados? ¿Son los nuevos? ¿Qué es esto? ¿Qué es Pilar? Bueno, Pilar es todo esto, es el progreso, es el campo, es la tradición, esto es Pilar. Y a mí me pasa como subsecretaria, que soy de Olivos, aunque todo mi equipo sea de Pilar, que me dicen: toda la vida en Pilar esto fue así. Y Pilar cambió, y Pilar está cambiando, y Pilar tiene muchos siniestros viales. De hecho en el mes de enero tuvimos cinco víctimas fatales en el mismo momento, con lo cual eso me parece que no es posible.

Por otro lado, también insisto con el tema de la velocidad y el tema de la señalética. Es muy importante el tema de la señalización, es muy importante el tema de las colectoras, es muy importante el trabajo conjunto con la exhibición de los vehículos para la venta, que como me dicen todos: es tradición en Pilar. En Pilar es así. Nos vamos a ir y seguirá así. Cuando yo hablo con los concesionarios y les exijo un plan de adecuación me dicen: pero hay cien familias trabajando, o cincuenta trabajando, no nos vamos a ir porque nos fundimos. Con lo cual entiendo esa situación y tendríamos que trabajar todos juntos para encontrar una solución al respecto, Pilar solo no lo puede hacer.

Y otro tema se vincula con algo que hablé mucho con la gente de AUSOL y de OCCOVI, que son los planes de contingencia. Necesariamente tenemos que tener un plan de contingencias cuando hay un incidente sobre la Panamericana. ¿Por qué? Porque siempre pensando en el transporte público- cuando nosotros cortamos ya sea en forma total o parcial, como sucede muchísimas veces, ya sea en sentido ascendente o descendente, eso repercute directamente en el transporte público. Es muy fácil ver qué pasa cuando hay un incidente en el kilómetro 52 por ejemplo. Los invito a que vayan a ver e parador de la 197, está detonado de usuarios y no hay una sola unidad de transporte público. La gente que está ahí, que va a trabajar, que pierde el presentismo,

no tiene idea de por qué no llega el transporte público, no tiene idea de por qué le repercute tanto que el 203 se haya quedado trabado, que el 57 no pueda venir, que el 510 no pueda hacer trasbordo. Tiene un impacto enorme.

Entonces, me parece que tenemos que pensar respecto de la Panamericana, o de esto que estamos hablando ahora, dentro de un concepto de región metropolitana de Buenos Aires, no solamente como la red de acceso. Sé que está concebido como acceso a la ciudad de Buenos Aires. Tratemos de ser un poco menos ciudad de Buenos Aires céntricos, o egocéntricos, y no lo veamos como la red de acceso a la ciudad de Buenos Aires.

Los viajes, ya se dijo que el 60 por ciento de los viajes son de provincia a provincia. Entonces, tratemos de sacar ese concepto de red de acceso a la ciudad de Buenos Aires. Es cómo nos movemos en el tercer cordón, cómo nos movemos en el segundo cordón, a los que la civilización y la ciudad nos han alcanzado, pero me parece que esa sería una buena mirada sobre la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires. Gracias. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente.- Muchas gracias, señora.

Con esto hemos finalizado la lista de oradores y por lo tanto estamos finalizando esta audiencia pública. Lo que resta es imprimir el acta de la audiencia e invitamos a todos los vecinos que quieran firmarla a hacerlo.

Simplemente y antes de terminar quiero revisar brevemente un poco lo que se ha repetido a lo largo del día, porque me parece de una importancia central todo lo que se ha dicho hoy aquí, que nos lo llevamos con la versión taquigráfica, con los videos.

Después de cada una de las exposiciones vemos que tenemos que trabajar bastante. Ha habido obras muy esperadas por mucho tiempo, que no se han hecho y que gracias a Dios están incluidas en el próximo plan.

Se reiteraron muchas veces las colectoras asfaltadas para esta zona de Pilar, algo fundamental. Habló el intendente de Pilar de espacio verde. Hablaron de distribuidores en los kilómetros 50 y 54 como realmente importantes.

Lo mismo hizo el Secretario de obras Públicas de Pilar, y sobre todo se habló de cumplimiento de plazos en algunas otras exposiciones, que las obras se hagan en tiempo y forma. Algo para comunicarles a ustedes: en Vialidad Nacional hacía más de 30 años que no se ponía una multa a un contratista por no cumplir un plazo de obra, más de 30 años. Nosotros estamos hoy trabajando con los contratistas, juntos pero respetando los contratos, como dijimos. Hay empresas que quizá en un mes tienen 15, 20, 30 millones de pesos de multas por no cumplir los plazos de ejecución de obras.

Cuando nosotros decimos que una obra se haga en 24 meses, son 24 meses. No queremos obras que estuvieran y todavía están en construcción, donde el plazo de ejecución era de 24 meses y llevamos más de 120 meses de obra, y la ejecución de la obra no llega al 20 por ciento. Nunca más en Vialidad Nacional van a ocurrir esas cosas. Si nosotros pedimos obras en 12, 24, 36 meses, son para que se cumplan en esos plazos. Si no cumplen los plazos hay multas estipuladas en el contrato. ¿Qué hacemos? Las aplicamos. Y les aseguro que son millonarias. Es como la contratista, cuando la DNV no paga, a los 60 días puede iniciar el reclamo y cobramos mora en el pago de los certificados. Es así, es respetar los plazos. Con lo cual, cuando decimos que el corredor va a tener estas obras terminadas y las inversiones realizadas para los próximos cinco años, nosotros vamos a controlar que sean cinco años.

Nuestro amigo Llorente Martínez habló de la salida a Alberti también, como que miremos hacia ahí, lo tengo anotado. Y habló de la ayuda social, de la responsabilidad social que tanto nosotros, por lo menos en Vialidad, estamos trabajando. Es decir, que

las obras, más allá de dejarle algo al usuario y al vecino, también le dejen algo a la sociedad. Y eso es súper importante.

Tomo lo que dijo Lucero, el comisario. Me pareció interesante. Ver el tema de los lomos de burro en las colectoras, como que es un problema de seguridad vial y de retraso. Lectores de patente también para seguridad. Varios hablaron de luminarias y de colectoras, de buena iluminación en las colectoras.

Nosotros vamos a estar muy atentos a revisar esos proyectos de obra para que efectivamente tengamos y podamos brindarle al usuario no solamente la seguridad vial sino también la seguridad física que el transitar por esos lugares necesita.

También nos agendamos lo de Diego Rey, que habló del acceso a la ruta 26 y la Panamericana como un centro de congestión. Lo tomamos y vamos a estar atentos a cuáles son las obras del proyecto en ese lugar.

Agradecemos a quienes pasaron en representación de desarrollos inmobiliarios. Compartimos ese criterio y creemos que la infraestructura vial cambia la vida de las personas. Es tan simple como eso. Si cuando veníamos a Pilar hace veinte, veinticinco o treinta años nos llevaba dos horas y media, tres, o cuatro horas, seguramente lo hacíamos poco. Hoy creo que más allá de que es un lugar mucho más cercano, como nos pasa con Luján o con Campana, el vecino y el usuario pueden tener una calidad de vida mucho mejor. Y a eso apostamos cuando hablamos de infraestructura vial para mejorar la vida de las personas, la conectividad, la accesibilidad a centros urbanos que quizás hoy no existe.

El señor Ramos habló de un bache de 150 metros y yo confirmo que está dentro del plan de obras. Con lo cual, si Dios quiere, eso va a estar superado.

Tomé nota también de lo de los colegios. Respecto del Corredor Americano, creo que el desarrollo de una ciudad tiene que darse también con accesos, sobre todo en los lugares donde transitan tantas familias.

Lo invito, Ramos, a que en breve no solamente haga el trayecto Santa Fe – San Francisco por autopista, porque también va a poder llegar de Santa Fe a Córdoba por autopista. Estamos ejecutando allí los cuatro tramos de obra en simultáneo; son casi 300 kilómetros de autopista que hoy estamos ejecutando entre San Francisco y la ciudad de Córdoba.

Son las cuestiones más trascendentes que hemos visto o que hemos revisado.

Aceptamos también los planteos de autopistas sin peaje. Está bien, son opiniones. En los países más civilizados y avanzados del mundo hoy el sistema de autopistas se maneja con peaje. Es obvio que si el Estado tiene que subsidiar el costo de cada usuario, es complejo. Cuando hemos incrementado algunos peajes, no es que lo hemos hecho porque estimamos que el 200 por ciento nos parecía algo razonable, sino que lo hemos hecho porque hemos ido bajando subsidios, porque entendemos que es de justicia distributiva que el vecino de Jujuy o de La Quiaca, que no tiene la posibilidad de usar autopistas de esta última generación que tenemos o que vamos a hacer con las obras, no tenga que subsidiar con el pago de sus impuestos a usuarios que transitan diariamente por autopistas o que tienen acceso a servicios viales mucho mejores y funcionales.

Por eso, desde el Ministerio queremos de cierta forma ir bajando los subsidios en el costo de los peajes. Entendemos que en cuanto a la operación y el mantenimiento es el usuario quien debe hacerse cargo y obviamente el Estado colabora en todo lo que puede y sigue subsidiando aún la tarifa de peajes.

Creo que hay un error o una confusión en algunos planteos que se han hecho hoy día. Dentro del plan vial nosotros tratamos de dar seguridad en toda la traza, en la

mayoría de las autopistas y de rutas seguras que estamos construyendo. Hoy se mencionaron algunos corredores viales y que la constitución de Corredores Viales S.A. era un desastre. Son opiniones. Desde el Estado nacional nosotros creemos que había una concesión que era impresentable, como fue la concesión de la autopista Riccheri, con una serie de incumplimientos que dieron lugar a denuncias penales incluso, y lo que hicimos fue rescindir el contrato. Y para no dejar a 500 familias en la calle, ¿qué hizo el Estado? Creó una sociedad anónima. ¿Para hacer qué? Para hacer el mantenimiento y la operación de esa autopista hasta tanto fuera relicitada. Son puntos de vista. Nosotros tratamos de asegurar el trabajo a la gente. Quizás haya personas que tratan esta situación como menor o como insignificante. A nosotros nos parece muy importante.

Aquí se habló nuevamente del SISVIAL. No creo que haya una gestión o un gobierno que haya tomado y haya devuelto a la infraestructura vial lo que es el impuesto al gasoil. El impuesto al gasoil, que existió y existe hace mucho tiempo, nunca en la vida fue utilizado para hacer obras de infraestructura vial, cuando fue su finalidad. Nosotros recuperamos, sobre todo dentro del plan de participación público privada, el ciento por ciento de los fondos que van al SISVIAL para las obras de infraestructura.

Por eso digo que no desinformemos. Hablemos con responsabilidad social, tanto como funcionarios, como usuarios o como representantes de donde seamos. Hablemos con responsabilidad. Nosotros queremos que el SISVIAL se aplique en un ciento por ciento para obras viales, y eso es lo que estamos haciendo dentro de lo que es la participación público privada.

Para terminar, básicamente todas las obras viales tienen una filosofía. Si estamos levantando puentes, no es que queremos gastar plata en levantar puentes; quizás podríamos hacer otras obras que el usuario pueda ver más beneficiosas, pero son corredores viales y comerciales y vamos hacia una nueva época de transporte y demás. En ese sentido, este gobierno como nadie está reactivando lo que es el transporte de carga de trenes. Nosotros creemos que el ferrocarril, en lo que es transporte de carga, es central. Tenemos que recuperar los ramales troncales de trenes de carga para poder descongestionar las autopistas. Y eso es lo que estamos haciendo.

Este gobierno, desde que se inició la gestión de Guillermo Dietrich, está poniendo en valor 700 kilómetros de vías por año; algo inédito en la República Argentina. Hacía 28 años que no se ponían vías nuevas fuera del área del conurbano bonaerense; estamos recuperando 700 kilómetros de vías por año para mejorar el transporte de carga por ferrocarril y así descongestionar un poco lo que es el transporte de cargas automotor. En eso estamos trabajando. Y estamos trabajando también en la posibilidad de que el día de mañana vengan bitrenes y podamos tener en menos unidades de carga mayor transporte de carga. Y quizás lo que necesitemos en función del porte de algunos camiones sea levantar algunos metros los puentes. Lo que quiero decir es que todo tiene una lógica y que no es que estamos tirando la plata en levantar puentes.

Creo que esto fue lo central.

Entendemos que la única forma de tener infraestructura vial de calidad es haciendo inversiones. Y para que haya inversiones, aparte del Estado nacional, bienvenido sea el privado y bienvenido sea que cumplamos los contratos firmados con los privados. Esta es la idea de esta gestión: poner en orden un contrato que está desvirtuado hace dieciocho años.

Nuevamente, no confundan que hayamos pagado por peaje el mantenimiento y operación de la obra construida; es muy caro mantener eso, es muy caro mantener una obra de 120 kilómetros. Es carísimo. A veces el peaje sirvió para pagar esa operación y

el mantenimiento, pero no para pagar la obra ni para pagar las ampliaciones de la obra. De vuelta confundimos la obra con el mantenimiento y la operación. Pero somos inteligentes y nos damos cuenta de que no son lo mismo.

Todas estas cuestiones que conversamos van a estar en la web, van a estar subidas a la página de la Dirección Nacional de Vialidad.

Cerramos el acta y los invitamos a firmar. Muchas gracias por su presencia.
(Aplausos.)

Es la hora 14 y 04.



Guillermo González Calafell
Taquígrafo



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Versión Taquigráfica Audiencia Pública - Acuerdo Integral de Renegociación Contractual
Concesionario
Autopistas del Sol S.A. 09/02/2018

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 44 pagina/s.