



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

Informe

Número:

Referencia: INFORME FINAL AUDIENCIA PÚBLICA - PROYECTO DE ACUERDO INTEGRAL DE RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO DEL ACCESO NORTE – AUTOPISTAS DEL SOL S.A.

PROYECTO DE ACUERDO INTEGRAL DE RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO DEL ACCESO NORTE – AUTOPISTAS DEL SOL S.A.

INFORME FINAL AUDIENCIA PÚBLICA

I. INTRODUCCION - ANTECEDENTES

En el marco de los objetivos y políticas establecidas por la actual gestión de gobierno, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016 mediante el cual instruyó a los Ministros a cuyas orbitas corresponden los respectivos contratos sujetos a la renegociación dispuesta por el artículo 9 de la Ley N° 25.561 a proseguir los procedimientos pendientes y concluir los procesos de renegociación respectivos (artículo 2°)

A tales fines se contempló expresamente la celebración de acuerdos integrales de renegociación contractual en los que se estipulen las condiciones en las que concluirán los procesos de renegociación (artículo 4°) que impliquen una modificación de las condiciones del contrato y que tengan por objeto recomponer su ecuación económico financiera, poniendo fin al proceso de renegociación contractual (considerando 12)

Asimismo, el artículo 5° del citado decreto dispuso que en el proceso de realización de la revisión tarifaria integral que surja de los acuerdos integrales de renegociación contractual, mediante el cual se fijará un nuevo régimen tarifario del servicio de que se trate, deberá instrumentarse el mecanismo de audiencia pública conforme el Decreto 1172/2003.

Conforme el marco normativo reseñado, el ex ORGANO DE CONTROL DE CONTROL DE

CONCESIONES VIALES (OCCOVI) emitió la resolución 886/2016 mediante la cual se invitó a la Concesionaria AUSOL S.A. a continuar con las tratativas reiniciadas a comienzos del 2016 con el objeto de concluir el acuerdo integral que daría por finalizado el procedimiento de renegociación entre el CONCESIONARIO y el CONCEDENTE.

El CONCESIONARIO aceptó la invitación y se dio comienzo a la renegociación que concluyó con el acuerdo integral, cuya parte tarifaria fue puesta a consideración de la ciudadanía a los efectos de cumplimentar lo dispuesto en el Decreto N° 367/2016.

La Audiencia Pública habilita la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones a través de un espacio institucional en el que todos aquellos que puedan sentirse afectados, manifiesten su conocimiento o experiencia y presenten su perspectiva individual, grupal o colectiva respecto de la decisión a adoptarse. Dichas opiniones no obstante su carácter no vinculante deben ser analizadas adecuadamente

Por Resolución de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD N° 83 del 16 de enero de 2018 se dispuso, en el marco del Acuerdo Integral de Renegociación Contractual con AUTOPISTAS DEL SOL S.A., la convocatoria a Audiencia Pública a fin de posibilitar la participación ciudadana conforme lo establece el Artículo 5° del Decreto N° 367 del 16 de febrero de 2016.

La Audiencia Pública tuvo por objeto considerar, en el marco del Acuerdo Integral de Renegociación Contractual con la concesionaria del Acceso Norte, autopistas del sol S.A., el nuevo régimen tarifario de los servicios.

La Audiencia Pública se llevó a cabo contemplando las previsiones del “Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional” aprobado por el Artículo 1° del Decreto N° 1172 del 3 de diciembre de 2003.

La Audiencia Pública fue convocada para el día 9 de febrero de 2018 en la localidad de Pilar, provincia de Buenos Aires, en la sede del Teatro Municipal Lope de Vega, sito en la calle Pedro Lagrave 725.

Conforme lo estipulado en el Artículo 17° del “REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL”, aprobado por el Artículo 1° del Decreto 1172/2003, se originó el expediente electrónico EX-2018-03329663-APN-DNV#MTR.

La Resolución de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD N° 83 del 16 de enero de 2018 fue publicada el 17 de enero de 2018 en el BOLETÍN OFICIAL. Así también y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° de la mencionada resolución, se procedió a la publicación del aviso de Convocatoria a la Audiencia Pública por DOS (2) días consecutivos en el BOLETÍN OFICIAL y en DOS (2) diarios de circulación nacional, cuyas constancias se agregaron en el expediente EX-2018-03329663-APN-DNV#MTR en los Números de Orden 3, 4, 5 y 8.

Fueron convocados especialmente a participar en la Audiencia Pública las autoridades nacionales, provinciales y municipales de las jurisdicciones involucradas, conforme constancias agregadas en el expediente electrónico mencionado en los Números de Orden 10 al 37.

A los fines de la inscripción fue habilitado el Registro de Inscripción de Participantes en la página web de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, desde el día 18 de enero de 2018 y hasta el día 6 de febrero del 2018, en el cual se inscribieron todos los interesados en formar parte en la Audiencia Pública. La inscripción también pudo realizarse de manera presencial de lunes a viernes en el horario de 10:00 horas a 15:00 horas en la sede de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, Mesa de Entradas del Servicio de Asuntos Jurídicos, sita en Avenida Julio A. Roca 738, Piso 8° de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

Los interesados pudieron tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública, entre los días 18 de enero de 2018 y 6 de febrero de 2018, de lunes a viernes en el horario de

10:00 horas a 15:00 horas en la sede de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, Mesa de Entradas del Servicio de Asuntos Jurídicos, sita en Avenida Julio A. Roca 738, Piso 8° de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

Conforme las constancias del REGISTRO DE PARTICIPANTES resultaron inscriptos TREINTA Y NUEVE (39) participantes, según planilla obrante en el expediente electrónico EX-2018-03329663-APN-DNV#MTR en el Número de Orden 38.

Con fecha 9 de febrero se llevo a cabo la audiencia pública en los términos del Decreto N° 1172/2003 conforme lo ordenado por el Decreto N° 367/2016.

Con fecha 27 de febrero de 2018 se emitió el INFORME DE CIERRE (IF-2018-08744907-APN-AJ#DNV) conforme lo dispuesto por el artículo 36 del Anexo I del Decreto 1172/2003, en el número de orden 45.

Con fecha 6 de marzo de 2018 se emitió el DA CUENTA (IF-2018-09736680-APN-PYC#DNV) de la realización de la audiencia pública en el numero de orden 47.

II. CONSIDERACIONES ACERCA DEL REGIMEN TARIFARIO DE LA RENEGOCIACIÓN

La Renegociación Integral del Contrato se realiza en el marco de las disposiciones establecidas por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el Decreto N° 367/2016, el cual asigna las funciones vinculadas a la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos a los respectivos Ministerios.

El Proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral tiene por objeto preservar la continuidad, calidad y seguridad del servicios, así como restablecer el equilibrio económico financiero del contrato de concesión del Acceso Norte y la ejecución de un nuevo plan de obras orientado a brindar mayor seguridad vial y comodidad a los usuarios. A su vez, el Proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral contempla el levantamiento de todas las demandas judiciales contra el Estado Nacional en los tribunales internacionales por parte de los accionistas del AUTOPISTAS DEL SOL SA.

El proyecto de acuerdo permitirá a la Concesionaria afrontar sus gastos de operación y mantenimiento, administración, así como cumplir los pagos contraídos y la ejecución del plan de inversiones

El Proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral dispone una REDETERMINACION TARIFARIA anual que –en síntesis – reflejará la incidencia en el Plan Económico Financiero y en la tasa interna de retorno de las variaciones de precios de los distintos tipos de egresos de la Concesión, mediante el cómputo de índices de precios específicos, indicados en el ANEXO XII de dicho instrumento. Semestralmente, está prevista una ACTUALIZACION TARIFARIA por aplicación del Coeficiente de Estabilización de Referencia (CER), sobre los valores tarifarios vigentes, que será a cuenta de la ya citada REDETERMINACION TARIFARIA anual.

Por otra parte, la REDETERMINACION TARIFARIA, también estará determinada por la cantidad de obras que sean llevadas a cabo.

III. AUDIENCIA PÚBLICA DEL DIA 9 DE FEBRERO DE 2018. LOCALIDAD DE PILAR – BUENOS AIRES.

Autoridades: Dr. Ricardo Stoddart, Lic. Ma. Soledad Segovia.

Expositores por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD: Ricardo Stoddart, Jorge Felizia, Daniel Dreizen.

Participantes Presenciales: Nicolás Ducoté, Intendente de Pilar; Analía Moreda, Agencia Nacional de Seguridad Vial; Esteban Maineri, Agencia Nacional de Seguridad Vial; Guido Lorenzino, Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires; Mariano Campos, Dirección de Vialidad de la provincia de

Buenos Aires; Diego Esses; Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Tres de Febrero; Darío Anpiñolo, Director de Tránsito de la Municipalidad de Vicente López; Roberto Caratozzolo, Director de Obras Públicas de la Municipalidad de Malvinas Argentinas; Guillermo Iglesias, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar; Ricardo Lasca, CONADUV; Gustavo Brambatti, CESVI, Leandro Gamizo, Policía Vial Acceso Norte; Tomás Llorente Martínez, ONG “Ayuda a soñar”; Carlos Mourelle, representación propia; Sabina Fortunato, representación propia; Juan Esteban Gavilán, representación propia; Bernardo Schiffrin, representación propia; Marina Esquivel, representación propia; Hugo Quintero, representación propia; Ezequiel Noailles, representación propia; Gonzalo Villanueva, representación propia; Manuel Quintana, Representación propia; Gastón García, representación propia; Eduardo Bisognin, representación propia; Cecilia Isa, Representación propia; Eduardo Duplán, representación propia; Diego Rey, representación propia; Roberto Pereira, representación propia; Manuel Fernández, representación propia; Virginia Esoin, representación propia; Sandra Sosa, Subsecretaria de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar; Carlos Frutos, Director de Transporte de la Municipalidad de Pilar; Walter Lasagno; Director de Asuntos Legales de la Municipalidad de Malvinas Argentinas; Alejandro Cornejo, J.P. Urruti y Asociados; Santiago Barrenechea, Grupo Eidico.

III.1 Desarrollo de la Audiencia

La Audiencia Pública se llevó a cabo el día 9 de febrero de 2018 en el Teatro Municipal Lope de Vega, sito en la calle Pedro Lagrave 725 de la localidad de Pilar, provincia de Buenos Aires, a partir de las 10:26 horas y hasta las 14:04 horas, con la Presidencia del Dr. Ricardo Stoddart y como Secretario de Acta la Lic. Ma. Soledad Segovia.

La misma se desarrolló contemplando las previsiones del “REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL”, aprobado por el Artículo 1° del Decreto 1172 del 3 de diciembre de 2003.

La Audiencia fue registrada en forma taquigráfica y videograbada, realizándose asimismo el Acta correspondiente en la que se mencionan las intervenciones efectuadas por los representantes de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, las autoridades presentes, los participantes registrados y de toda otra persona a quien le fuera concedida la palabra. El Acta de la Audiencia Pública se agregó al expediente electrónico Ex-2018-03329663-APN-MTR#DNV en el Número de Orden 40. La versión taquigráfica ha sido incorporada al Expediente electrónico antes mencionado en el Número de Orden N° 43.

El total de asistentes autoridades, participantes presenciales y público fueron CIENTO SESENTA Y NUEVE (169) conforme las planillas de asistencias que obran en el Expediente EX 2018-03329663-APN-DNV DNV #MTR en el número de orden N° 38.

III.2 PRESENTACION DEL REGIMEN TARIFARIO DEL ACUERDO DE RENEGOCIACIÓN

El presidente de la audiencia, Dr. Ricardo Stoddart inició la exposición desarrollando los antecedentes del contrato de concesión del Acceso Norte al mencionar que en el año 1994 el Estado Nacional otorgó en concesión el mencionado acceso, para la construcción, ampliación, mantenimiento, conservación y explotación, a Autopistas del Sol SA.

Stoddart señaló que el contrato de concesión establecía una tarifa en dólares y que con la sanción de la Ley N° 25.561 de Emergencia Económica en el año 2002 - que dispuso la pesificación de las tarifas - se provocó un serio desequilibrio en la ecuación económico financiera del contrato.

Luego -continuó Stoddart- se firmaron readecuaciones parciales, sin llegar a la Readecuación Contractual Integral. Y agregó que en el marco del Decreto N° 367/2016 el Poder Ejecutivo Nacional busca renegociar los contratos de servicios públicos de modo tal que el contrato sea saludable para ambas partes, para el Estado Nacional y para el Concesionario y que el servicio sea de calidad para los usuarios.

El presidente de la Audiencia mencionó que este Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual ha cumplimentado las instancias establecidas en el marco del Decreto N° 367/2016. Señaló además, que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en Decreto N° 202/2017 referente a conflictos de intereses.

Seguidamente el Ing. Daniel Dreizzen, en representación de la Dirección Nacional de Vialidad explicó los términos del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación contractual alcanzado con Autopistas del Sol SA. Dreizzen señaló que con el proyecto de Acuerdo confeccionado, el Grupo Abertis, principal accionista de Autopistas del Sol SA retira las demandas iniciadas ante los tribunales internacionales y que se logra una reducción de deuda del 72 % respecto del monto demandado. Además, se acuerda extender el contrato de concesión hasta que el Estado Nacional le devuelva a la empresa la inversión realizada y adeudada estableciendo como máximo el año 2030, señaló Dreizzen.

Asimismo, el técnico de Vialidad Nacional mencionó que en el acuerdo se establece una tasa de interés de 8 % (menor al contrato original) y que se incluye un Plan de Obras que la empresa concesionaria debe ejecutar. Respecto del régimen tarifario, Dreizzen explicó que se realizará de forma automática de acuerdo al índice CER de forma semestral y anualmente según el Plan Económico Financiero para alcanzar todos los rubros contemplados.

Luego Dreizzen presentó un video explicativo del Plan Obras previsto para el Acceso Norte en el marco del Acuerdo Integral de Renegociación Contractual con Autopistas del Sol SA. En el mismo se mencionó que la inversión prevista es de PESOS DIEZ MIL SEISCIENTOS DOS (\$ 10.602) millones y que se destinará un SESENTA POR CIENTO (60%) a la puesta en valor de la infraestructura existente y nueva tecnología y un CUARENTA POR CIENTOS (40%) a obra nueva con el objetivo de brindar mayores condiciones de circulación, seguridad y servicio a los usuarios. Además se señaló que, entre las principales obras, se destacan las siguientes: la construcción de la segunda etapa de los terceros carriles y banquetas en el Ramal a Tigre, la terminación de los terceros carriles en el final del Ramal a Pilar, la pavimentación de 20 kilómetros de calles colectoras frentistas, la construcción del nuevo acceso al Puerto de Campana, entre otras obras y mejoras en la infraestructura vial.

Por último, el Ing. Jorge Felizia, de la Dirección Nacional de Vialidad, explicó que el "beneficio del usuario" es el beneficio que los usuarios en su conjunto reciben por la ejecución de una mejora. Este beneficio puede representarse en la disminución de tiempo de circulación, menores costos operativos, o reducción de accidentes, ejemplificó. El especialista sostuvo que en el cálculo de estos beneficios se establece una tarifa límite, pero que solo se contempla el ahorro que se origina al usuario, no se considera la inversión que se realiza para generar ese ahorro. Y consideró que cuando el volumen de tránsito de una ruta es mucho, los beneficios también lo son, porque son muchos usuarios los que reciben ese beneficio. Felizia explicó que para la realización del cálculo se utilizó el modelo desarrollado por el Texas Transportation Institute y también el modelo HDM4 utilizado por los bancos internacionales. Y mencionó que en el análisis del Ramal Tigre del Acceso Norte resultó que un 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 PESOS CIENTO TREINTA Y UNO (\$ 131).

III.3 EXPOSICIONES DE LOS PARTICIPANTES (AUTORIDADES Y PARTICIPANTES)

Autoridades presentes:

- Nicolás Ducoté, Intendente de la localidad de Pilar.
- Sebastián Abella, Intendente de Campana.
- Jorge Arena, Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Pilar.
- Guillermo Iglesias, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar.
- Ezequiel Christie Newbery, Gerente Ejecutivo de Planeamiento y Concesiones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
- Lucas Logaldo, Gerente Ejecutivo de Relaciones Institucionales, Comunicaciones y Política de la

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

Durante el desarrollo de la Audiencia se convocó a hacer uso de la palabra al:

- Sr. Nicolás Ducoté, intendente de la Municipalidad de Pilar

Celebró la realización de la audiencia pública entendiendo su importancia para el sostenimiento de las buenas prácticas en el reordenamiento y renegociación de contratos que afectan la vida de los vecinos de Pilar. Se manifestó a favor de continuar con los trabajos de elevación de puentes y solicitó calles colectoras asfaltadas. Hizo un pedido para mejorar el mantenimiento de los espacios verdes y la limpieza a los costados de la Autopista. Además, solicitó mejorar la coordinación entre Municipio y la empresa concesionaria para mejorar la atención sanitaria en los accidentes que suceden en la Panamericana. Por último, mencionó las mejoras que se están proyectando en el acceso del km 50, como también pidió por la realización de mejoras en otros accesos, como el del km 54, cruce con RP N° 25 y RP N°26.

- Sr. Guillermo Iglesias, secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar

Coincidió con el intendente de Pilar en el pedido en la construcción de colectoras y mejoras en los accesos, especialmente el Acceso del km 54. Pidió además, que el producido de reparaciones y fresados realizados en la Autopista pueda ser utilizado por la Municipalidad para la mejora de sus calles.

- Sr. Carlos Arena, secretario de Obras Públicas del Municipio de Pilar

Celebró el acuerdo integral que se está llevando adelante entre el Estado y la empresa concesionaria del Acceso Norte. Resaltó la importancia que la Autopista no se convierta en una barrera arquitectónica y coincidió con las demás autoridades de Pilar en solicitar colectoras asfaltadas. Destacó el rol que el Estado debe tener entre la concesionaria y los usuarios.

- Sr. Guido Lorenzino, defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires, quien no se encontraba presente.
- Sr. Gustavo Brambati, presidente de CESVI y vecino de Pilar

Manifestó que más del TREINTA Y CIENTO POR CIENTO (35%) de las víctimas en siniestros viales son producto de choques frontales, por lo cual mencionó que las rutas deberían contemplar o atenuar los errores de los conductores y destacó que las obras previstas en Plan de Obras propuesto tienden a contemplarlos. Señaló la contribución a la seguridad vial que producirá el cambio de los guardarrail de chapa por barreras New Jersey de hormigón.

- Sr. Ricardo Lasca, presidente de CONADUV

Destacó la realización de la Audiencia Pública, pero lamentó su carácter no vinculante. Recordó que el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial ha presentado varios proyectos de infraestructura vial pero no han sido tratados en las respectivas comisiones del Congreso Nacional. Negó que se haya producido un atraso tarifario en los peajes y señaló que muchas veces se toma como un pago a cuenta de futuras obras. Por último, pidió por una red vial sin sistema de peaje. Sugirió la igualdad de tarifas de peaje en los accesos y corredores y que se cobre por el real kilometraje recorrido. Destacó la realización de las obras aunque manifestó que no comparte la metodología de financiamiento.

- Sr. Tomás Llorente Martínez, titular de ONG, Ayudar a Soñar

Pidió por mejoras en el acceso a Manuel Alberti y destacó el impacto social que el Plan de Obras previsto puede tener en la creación de puestos de trabajo y en la generación de proyectos solidarios.

- Sr. Carlos Mourelle, quien no se encontraba presente en la Audiencia.
- Sr. Sergio Lucero, jefe del Departamento Autopistas de la Policía Vial, quien solicitó hablar en

nombre de Leandro Gamizo.

Destacó la importancia de la construcción de colectoras, aunque solicitó que en la misma no se construyan lomos de burro como medida de control de velocidad. Mencionó además, la necesidad de instalación de cartelera inteligente, como también video cámaras y lectores de patentes. Entendió como elemental radarizar la panamericana, ya que la velocidad es un factor determinante en los accidentes de tránsito.

- Sr. Juan Esteban Gavilán, quien no se encontraba presente.
- Sr. Fortunato Sabina, no se encontraba presente
- Sr. Bernardo Schiffrin, quien no estaba presente en la Audiencia.
- Sra. Marina Esquivel, no estaba presente.
- Sr. Hugo Quintero

Solicitó la finalización de colectoras y destacó el trabajo de levantamiento de puentes. Manifestó su agrado con la obra prevista en el cruce del km 50, y solicitó que se replique en otros puntos de acceso. Por último, se refirió a la cantidad de accidentes viales que son atendidos por el municipio.

- Sr. Ezequiel Noailles, no se encontraba presente.
- Sr. Gonzalo Villanueva, no estaba presente en la Audiencia.
- Sr. Manuel Quintana, no estaba presente.
- Sr. Gastón García, quien no se encontraba presente.
- Sr. Eduardo Bisognin

Se manifestó en contra del cobro de peaje en la autopista Panamericana ya que la concesión terminó. Sostuvo que el mantenimiento de la Autopista debe ser solventado con el impuesto a los combustibles. También manifestó su desacuerdo con la extensión de las horas pico en el cobro de tarifa. Finalmente, solicitó que los proyectos de colectoras se construyan sin lomos de burro de manera que sea una alternativa de tránsito. Finalmente, manifestó su desacuerdo con la renegociación. Refirió a las obras del levantamiento de los puentes y pidió que haya foto multas y controles para los camiones en los puentes.

- Sra. Cecilia Isa, no se encontraba en la Audiencia
- Sr. Eduardo Duplan

Destacó el crecimiento que la localidad de Pilar y toda la zona norte ha tenido y sigue teniendo y la importancia que este desarrollo sea acompañado con obras de infraestructura vial.

- Sr. Diego Rey

Recordó lo tedioso que era viajar a Pilar cuando él era chico y no existía la Autopista, señaló que en la actualidad se complica circular por el alto tráfico que tiene la misma. Destacó la necesidad de mejorar la circulación en el acceso de la ruta 26 y Panamericana.

- Sr. Roberto Pereira, no se encontraba presente.
- Sr. Manuel Fernández, no se encontraba presente.
- Sra. Virginia Esoin, no estaba presente en la Audiencia.
- Sr. Alejandro Cornejo, en representación de JP Urruti y Asociados.

Destacó la importancia de la Autopista en el desarrollo de la zona Norte y señaló que Tigre y Pilar - anteriormente zonas de casas de fin de semana - son ahora zonas de vivienda permanente debido a la infraestructura vial. Comentó que los cambios urbanísticos que se han suscitado en estos años son sumamente importantes y hacen a la vida de cada uno de los habitantes de la zona Norte. Manifestó necesario trabajar en los accesos. Y por último celebró que el Estado Nacional respete los contratos.

- Sr. Walter Lasagno, no se encontraba en la Audiencia.
- Sr. Santiago Barrenechea representante de EIDICO

Celebró poder participar de la Audiencia Pública y consideró alentador el Plan de Obras propuesto. Mencionó que al viajar por el interior del país se observan avances en infraestructura vial. Finalmente, destacó la importancia de respetar los contratos.

- Sr. Luis Ramos, presidente de la Cooperativa de Servicios de Fátima

Agradeció el espacio y la posibilidad de expresarse. Solicitó tener en cuenta en la renegociación que en la RN N°8 hay un sector entre el fin del tramo concesionado a Autopistas del Sol y el tramo concesionado a Corredor Americano, que no está a cargo de ninguna de las empresas concesionarias. Mencionó la necesidad de una solución a la salida desde Fátima a la autopista en RN N° 8. Y planteó la preservación de la arboleda y las áreas verdes.

- Sr. Omar Canteros, no estaba presente en la Audiencia.
- Sr. Joaquín Gargo, no estaba presente en la Audiencia.
- Sr. Fernando Dauría, vocal del Consejo Escolar Pilar

Manifestó que las vías de comunicación aportan beneficios a los vecinos pero también pueden alterar la serenidad de una localidad, para lo cual solicitó tener en cuenta el entorno y a los vecinos frentistas en la planificación de las obras. Como también, la plantación de mayor arboleda.

- Sra. Claudia Guerrero, sub secretaria de Transporte de la Municipalidad de Pilar

Mencionó que en la zona de Pilar, los ciudadanos utilizan la autopista como si fuera parte de la ciudad por lo cual conviven con el tránsito de Autopista, debido a ello solicitó revisar las velocidades máximas. Además señaló que el tema del transporte público estuvo ausente en la Audiencia y destacó la importancia de la construcción de colectoras para que el transporte público pueda circular por las mismas. Por último, planteó la necesidad de tener un plan de contingencia cuando se producen incidentes en la Autopista en relación a su impacto en el transporte público de pasajeros.

La Audiencia Pública finalizó a las 14:04 horas suscribiéndose el Acta pertinente junto con las autoridades y participantes que así quisieron hacerlo. La misma obra en el expediente Ex2018-03329663-APN-MTR#DNV en el Número de Orden 40.

Además, en la sede de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD se recibió la siguiente documentación:

- Nota DP N° 764/IV del 6 de febrero de 2018 remitida por la Defensoría del Pueblo de la Nación.

Dicha presentación fue agregada al Expediente electrónico EX 2018-03329663-APN-DNV#MTR en el Número de Orden 9.

III.4 EVALUACIÓN Y RESPUESTA A LAS PRESENTACIONES Y PLANTEOS RECIBIDOS DURANTE LA AUDIENCIA PUBLICA.

1) Sr. Nicolás Ducoté - Intendente de la Municipalidad de Pilar

Solicitó continuar con los trabajos de elevación de los puentes.

RESPUESTA: En marco de la obra “MEJORA DE GÁLIBO VERTICAL DE 5 PUENTES EN RAMAL PILAR, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS” en el Acceso Norte se han izado cuatro de los cinco puentes: Camelias en el mes de septiembre pasado, Florida en octubre, Chacabuco en noviembre, Oliden en febrero de este año quedando aún pendiente el izaje de Puente Champagnat. En el desarrollo de la obra se han

presentado algunos sucesos que no resultan imputables a la contratista, a la empresa concesionaria ni a Vialidad Nacional, pero la obra está prevista que se finalice en los próximos meses.

Por otro lado, dentro del Plan de Obras que contempla el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual, se incorporó el izaje de NUEVE (9) puentes adicionales del ramal Pilar para mejorar las condiciones de seguridad vial.

Solicitó colectoras asfaltadas.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual, se ha contemplado la pavimentación de la totalidad de las calles colectoras del Ramal Pilar.

Solicitó el mantenimiento del espacio verde y mayores esfuerzos en la higiene y limpieza a los costados de la autopista.

RESPUESTA: El Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato no contempla cambios en ese aspecto. De todos modos, la Dirección Nacional de Vialidad toma la inquietud planteada por el Sr. intendente a fin de mejorar el mantenimiento en la Autopista.

Solicitó mayor arboleda, para mejorar el impacto visual y amortiguar el impacto sonoro.

RESPUESTA: Cada año se desarrollan proyectos de reposición de árboles mediante los cuales se busca complementar las zonas con mayor deficiencia de árboles, para lograr una armonía en toda la extensión de la autopista y con el tiempo evitar la disparidad. Este plan se desarrolla en línea con la generación de una barrera verde que ayude a la reducción del sonido generado y del dióxido de carbono del ambiente. No obstante lo anterior y junto con cada proyecto de obra que se realice, se podrá analizar la conveniencia de incrementar la cantidad de árboles en cada sector.

Solicitó mejorar la coordinación respecto de los accidentes que se producen sobre la Panamericana.

RESPUESTA: Desde el segundo semestre del año 2017 se vienen llevando a cabo reuniones entre la concesionaria Autopistas del Sol, la Dirección Nacional de Vialidad y el Consorcio Región Norte 2, participando autoridades de Tránsito de los municipios de Pilar, Malvinas Argentinas, Campana, Escobar y Exaltación de la Cruz. En los mencionados encuentros se trabaja en mejorar la coordinación y operatividad entre la concesionaria, el servicio de emergencias contratado por la misma y municipios en los accidentes.

Planteó la posibilidad de incorporar un esquema de colaboración y compensaciones por el gasto que insume al municipio la atención de accidentados.

RESPUESTA: El Reglamento de Explotación al que está obligado a cumplimentar la Concesionaria estipula que ésta deberá adoptar las medidas de emergencia necesarias para lograr el auxilio a personas y vehículos involucrados en caso de accidentes.

La Concesionaria está obligada a prestar gratuitamente, por sí o mediante contratos con terceros, primeros auxilios y transporte sanitario a usuarios lesionados en accidentes de tránsito. Para ello la Concesionaria celebra contratos con prestadoras de asistencia médica y traslado sanitario. No obstante ello y siendo éste un Contrato de índole privado, la Concesionaria puede celebrar los acuerdos que estime convenientes con privados o entidades públicas para brindar el servicio estipulado.

Mencionó el proyecto para mejorar el cruce en el km. 50 y solicitó propuestas similares en el km 54, como también en los cruces con la RP N° 25 y RP N° 26.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se contempló el distribuidor de la calle Magnolias, Km 50.3 del Ramal Pilar. No se prevén efectuar intervenciones similares en otros lugares del ramal Pilar. No obstante, se podrá analizar

oportunamente la necesidad de realizar obras similares en otros distribuidores.

Solicitó que las obras se realicen en tiempo y forma de modo de ocasionar el menor impacto negativo a los vecinos.

RESPUESTA: Desde la Dirección Nacional de Vialidad coincidimos en señalar que las obras deben comenzar y desarrollarse dentro del cronograma previsto.

2) Sr. Guillermo Iglesias - secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar

Mencionó la necesidad de un distribuidor en el km 54.

RESPUESTA: Como se ha señalado anteriormente, dentro del Plan de Obras previsto en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se contempló el distribuidor de la calle Magnolias, km 50.3 del Ramal Pilar. No se prevén efectuar intervenciones similares en otros lugares del ramal Pilar. No obstante, se podrá analizar oportunamente la necesidad de realizar obras similares en otros distribuidores.

Solicitó que el producido de las reparaciones y fresados realizado en la Autopista sea entregado al Municipio para realizar mejoras de calles en barrios periféricos.

RESPUESTA: Todo material extraído de la Concesión es propiedad del Estado Nacional. No obstante, ante el requerimiento de satisfacer necesidades de los Municipios, éstos deben solicitarle a la Dirección Nacional de Vialidad dicho material, lo cual será evaluado por esta repartición.

3) Sr. Carlos Arena - secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Pilar

Mencionó la necesidad de tener colectoras asfaltadas.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual, se ha contemplado la pavimentación de la totalidad de las calles colectoras del Ramal Pilar.

4) Sr. Gustavo Brambatti - presidente de CESVI

Mencionó que las rutas deberían contemplar o atenuar de alguna manera los errores que cometen los conductores y señaló la contribución a la seguridad vial que producirá la construcción de defensas centrales.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual, se encuentra la obra “Sistemas de contención – Actualización a nuevos estándares internacionales”, a través de la cual proyecta adecuar los actuales sistemas de contención y separación de medianas existentes en la autopista a los niveles de contención recomendados a nivel internacional, tanto por las normas americanas como las normas europeas.

Asimismo, el mencionado Plan de Obras contempla dentro de las obras proyectadas de expansión la construcción de una defensa de hormigón armado a lo largo de toda la mediana de los ramales Campana y Pilar, la que tendrá un nivel de contención TL-5 (obra prevista de expansión a llevarse a cabo durante los años 5 a 9).

5) Sr. Ricardo Lasca - presidente de CONADUV

Se expresó sobre el carácter no vinculante de las audiencias públicas.

RESPUESTA: Sobre el tema planteado -si bien no es objeto de la Audiencia Pública- es oportuno mencionar que la Dirección Nacional de Vialidad ha implementado en los últimos dos años distintos mecanismos de participación ciudadana que otorgan mayor protagonismo a usuarios viales y ciudadanos tanto en el diseño como en el monitoreo y control de las políticas públicas viales; tales como formularios on

line, consultas públicas, espacios abiertos de intercambio información, audiencias públicas virtuales, entre otros. Asimismo, el procedimiento implementado dentro de la Audiencia Pública es el establecido por el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003 que aprueba en uno de sus anexos el Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional, cumplimentando con ello lo establecido en el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016.

Planteó que no hubo atraso tarifario.

RESPUESTA: Las adecuaciones de tarifas por variaciones otorgadas mediante la aprobación del Acta Acuerdo de Renegociación ratificada por Decreto N° 296/2006, se dieron en el marco de la Cláusula OCTAVA de dicho Instrumento, según se analizará seguidamente.

Cabe recordar en primer término que el Contrato original preveía tarifas en DOLARES ESTADOUNIDENSES, y su adecuación anual en base a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor – todos los rubros – (Consumer Price Index – AllItems) de los Estados Unidos de América (CPI), publicado oficialmente por el Departamento de Comercio de ese país.

Posteriormente, con fecha 6 enero de 2002, tuvo lugar el dictado de la Ley N° 25.561, cuyo Artículo 8° dispuso que en los Contratos celebrados por la Administración Pública quedaban sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier otro mecanismo indexatorio. Los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas, quedaron establecidos en pesos a la relación de cambio UN PESO (\$ 1) = UN DOLAR ESTADOUNIDENSE (US\$ 1).

Por su parte, el Artículo 9° de la misma normativa autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar dichos contratos, bajo los lineamientos allí establecidos.

Como resultado de dicha renegociación, el Concedente y AUTOPISTAS DEL SOL S.A., celebraron la ya citada Acta Acuerdo que fue ratificada por Decreto N° 296/2006. En lo que hace a los aspectos económicos financieros de la Concesión, los puntos más salientes de dicho Instrumento fueron los siguientes:

- Dispuso la aplicación del cuadro tarifario agregado como ANEXO IV al Acuerdo, con el objeto de recomponer parcialmente la ecuación económico financiera del Contrato.
- La Cláusula OCTAVA estableció un nuevo sistema de adecuación de tarifas por variación de precios, que – en síntesis – dispone que las mismas serán adecuadas en caso de verificarse variaciones superiores al 5% de un parámetro de revisión consistente en el valor medio del Índice de Precios Internos al por Mayor (IPIM) y el Índice de la apertura Mano de Obra del Índice de Costos de la Construcción (ICC), ambos publicados por el INDEC.

En tales casos, se calculará la incidencia que dicha variación de precios produce en los costos relacionados con la operación, mantenimiento e inversiones incluidas en el PLAN ECONOMICO FINANCIERO (PEF) de la CONCESION, en los términos descriptos en el primer párrafo del presente punto, con lo cual elevará su solicitud de redeterminación tarifaria al ORGANO DE CONTROL

- Se convino establecer una instancia de revisión contractual entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO a fin de acordar la actualización del PLAN ECONOMICO FINANCIERO (PEF) de la CONCESION que regirá hasta la finalización del CONTRATO DE CONCESION y que permita recomponer la ecuación económico financiera del CONTRATO DE CONCESION.

Debido a que la instancia de revisión indicada en el último punto nunca se llevó a cabo, desde 2008 hasta la fecha se vinieron otorgando aumentos al Concesionario en virtud de la Cláusula OCTAVA, los cuales fueron cubriendo, en su mayor parte, las variaciones de precios de los costos de operación y mantenimiento de la Concesión, sin perjuicio de que – además – muchos de tales incrementos iban autorizándose en forma parcial, y a cuenta de la futura instancia de revisión que nunca se alcanzó.

Esta aplicación parcial consta en las Resoluciones DNV N° 2736/2009, N° 1881/2010 y N° 2582/2011.

Cabe señalar, asimismo, que las tarifas de las Categorías 3 a 7 se mantuvieron invariables desde la salida de la convertibilidad (año 2001) hasta octubre de 2010, y que los incrementos que se dieron desde ese momento fueron significativamente menores a los previstos en el Contrato. Una consecuencia de esto se reflejó a lo largo del tiempo en la no aplicación de los multiplicadores de cada categoría previstos en la escala tarifa del Capítulo III, punto 3.3. del Anexo de Especificaciones Técnicas Generales del Contrato de Concesión.

En el caso del año 2008, sólo se otorgó un aumento a la Categoría 2 (automóviles), el cual comenzó a regir a partir de enero de 2009, y en Estaciones Pilar y Campana pasó de PESOS DOS CON VEINTE (\$ 2,20) a PESOS TRES CON CUARENTA (\$ 3,40) en horario normal, es decir, un CINCUENTA Y CUATRO POR CIENTO (54%) de incremento. Asimismo, se introdujo el horario Pico que pasó a costar PESOS CUATRO CON CINCUENTA (\$ 4,50). El resto de las categorías no tuvieron aumento alguno. Todo esto fue dispuesto por Decreto N° 2322/08. Tal como surge de dicha normativa – y sudocumentación anexa – este incremento reflejaba la incidencia de las variaciones de precios hasta el mes de octubre de 2007, y no tenía por objeto la financiación de las obras de la Avenida General Paz, toda vez que los adicionales tarifarios previstos en el Artículo 3° del mismo Decreto, nunca se aplicaron.

Cabe recordar que el incremento indicado en el párrafo precedente, era el segundo que se otorgaba luego de la salida de la convertibilidad, y que el primero de ellos (que estaba previsto en el Acta Acuerdo y rigió desde abril de 2006) había significado sólo un aumento del QUINCE POR CIENTO (15%) en automóviles (cuyo valor pasó de PESOS UNO CON NOVENTA (\$ 1,90) a PESOS DOS CON VEINTE (\$ 2,20), manteniéndose sin variación las restantes categorías.

En definitiva, todos estos atrasos tarifarios demoraron la amortización de la inversión ya realizada, situación que se intenta solucionar con este nuevo acuerdo.

Señaló que existe desigualdad tarifaria en los Accesos a Buenos Aires y que se debería cobrar por el real kilometraje recorrido.

RESPUESTA: Debe tenerse presente que los esquemas tarifarios de las Concesiones señaladas no son nuevos, y fueron definidos en el proceso licitatorio de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, que tuvo lugar en el año 1993, es decir, hace ya más de VEINTE (20) años.

En tal sentido, cabe destacar que desde el inicio, las Concesiones se planificaron y otorgaron como gratuitas, en el marco del Artículo 2, inciso b) de la Ley N° 17.520. Es decir, ninguna de las Concesiones preveía el pago de un canon ni el cobro de una subvención por parte de las Concesionarias, por lo que el repago de las inversiones y de los restantes costos de los proyectos, mas la rentabilidad asociada, estaba prevista hacerse exclusivamente con los ingresos de peaje abonados por los usuarios, sujeto al riesgo empresario derivado de la tarifa de oferta solicitada y el transito proyectado por cada postulante.

En este orden de ideas, cabe recordar que el Decreto N° 2637/92 dispuso textualmente en su Artículo 6° que en el caso de los Accesos: “La o las concesiones que se otorguen no contarán con aportes financieros, avales o garantías a proporcionar por parte del Estado, ni tendrán garantías de ingresos o tráficos mínimos asegurados. Las concesiones serán, a todos los efectos, contratos de riesgo”.

En este contexto, resulta claro que debe tenerse presente que los distintos niveles tarifarios de las Concesiones son resultantes de las particulares características de cada proyecto, en donde sobresalen los niveles de inversión requeridos, los gastos de mantenimiento asociados, el plazo de Concesión, y los tránsitos esperados; elementos éstos que pueden variar significativamente de una concesión a otra

Si se intentara unificar un costo por kilómetro en estas Concesiones, la resultante sería que se desequilibrara la ecuación económico financiera de los Contratos, haciendo que el Concedente deba abonar

subvenciones, con lo cual se alteraría la naturaleza gratuita de las Concesiones, amén de que debería buscarse una fuente de financiación presupuestaria para el pago de las mismas.

Por lo tanto, el hecho de que se abonen tarifas distintas en el Acceso Norte y Oeste de ninguna manera obedece a un trato discriminatorio, sino – como ya se indicó – a la naturaleza particular de cada Contrato, de acuerdo a los lineamientos previstos en la Licitación original.

6) Sr. Tomás Llorente Martínez - titular de ONG "Ayudar a Soñar"

Refirió al impacto que las obras tendrán en la creación de puestos de trabajo.

RESPUESTA: Dependiendo de la magnitud de cada obra será la cantidad de puestos de trabajo que se crearán. Es así que una obra de aumento de capacidad, por ejemplo el tercer carril a Tigre requerirá de cientos de trabajadores en forma directa e indirecta.

7) Sr. Sergio Lucero - jefe del Departamento Autopistas de la Policía Vial

Solicitó evitar la construcción de lomos de burro en colectoras.

RESPUESTA: Desde la Dirección Nacional de Vialidad se concuerda en que la colocación de lomos de burro o cualquier otro obstáculo para forzar el cumplimiento de lo establecido no es la respuesta técnica adecuada. Las autoridades municipales deben ejecutar los operativos necesarios para asegurar el cumplimiento de la señalización que esté instalada, ejerciendo el poder de policía de su incumbencia.

Destacó la necesidad de mejorar la zona del Puente de los Olivos, por la cual diariamente se genera congestión.

RESPUESTA: La intersección de la Avda. Olivos en el ramal Pilar era del tipo diamante, vinculándose las ramas y colectoras a la calzada principal de modo independiente. El mayor problema que se presentaba era el giro de los camiones. Si bien los radios de las curvas permitían el giro de los mismos, no impedían que invadiesen parte o todo el carril contrario para completar el movimiento, lo que producía una detención del vehículo que circulase en sentido contrario. Al existir un alto tránsito de camiones se producían en consecuencia grandes congestionamientos.

La construcción de rotondas mejoró el ordenamiento de todos los movimientos generados por las ramas de salida y entrada, la calle transversal y las colectoras, desapareciendo los giros a la izquierda que tanto conflicto generaban. Siendo que está previsto el levantamiento del puente en el marco de la obra de seguridad prevista en el Plan de Obras, se analizará que mejoras adicionales requiere el sector para considerar su ejecución.

Mencionó la necesidad de instalación de cartelería inteligente.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se contempla la instalación de nuevos carteles de mensaje variable de última tecnología, a efectos de optimizar la comunicación con los usuarios de la autopista para anticipar incidentes en la traza o comunicar mensajes masivamente en tiempo real, y brindar así una mayor cobertura informativa en todo el ámbito de la concesión.

Planteó un mejor sistema de cámaras de video y sistema lector de patentes vehiculares.

RESPUESTA: Sobre el tema planteado es importante destacar que ni la Concesionaria ni la Dirección Nacional de Vialidad cuentan con competencia en materia de seguridad, ya que la Concesionaria no tiene poder de policía.

Debe tenerse en cuenta que el contrato de Concesión del Acceso Norte no prevé la obligación de la

Concesionaria de instalar cámaras de video vigilancia, siendo que las cámaras instaladas a lo largo de las autopistas son para el control de tránsito y seguridad vial.

La Dirección Nacional de Vialidad como Autoridad de Aplicación puede elevar las consultas y pedidos efectuados por la ciudadanía a las autoridades competentes y/u organismos de Seguridad Nacionales, Provinciales y Municipales según corresponda, a fin de que tomen la intervención que les compete y así poder gestionar en caso de considerarlo, la instalación de las referidas cámaras para brindar mayor seguridad a los usuarios de los Accesos.

No obstante y si bien no está previsto en el Plan de Obras la instalación de cámaras de seguridad en la traza de la autopista se colaborará junto con los Municipios y Provincia de Buenos Aires en facilitar la implementación de las medidas de seguridad que se dispongan, las que deberán ser llevadas a cabo por la autoridad competente.

En este sentido la colaboración podrá darse a través de los equipos técnicos correspondientes, la cesión de los espacios necesarios para la colocación de cámaras o aquellas tareas que surjan de las propuestas que se hagan.

8) Sr. Hugo Quintero

Solicitó la finalización de colectoras.

RESPUESTA: Como ya se ha señalado, dentro de las Obras proyectadas en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se ha contemplado la pavimentación de la totalidad de las calles colectoras del Ramal Pilar.

Refirió a los trabajos previstos en el cruce de la Panamericana en el kilómetro 50, solicitó que este tipo de obra se pueda hacer en el kilómetro 54 o en los accesos a Pilar.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras previsto en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se contempló una obra de expansión en el distribuidor de la calle Magnolias, en el km 50.3 del Ramal Pilar. No obstante, se podrá analizar oportunamente la necesidad de realizar obras similares en otros distribuidores y su financiamiento.

Mencionó la necesidad de mejorar el cruce con la RP N° 26.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual no se contempla intervención alguna en el sector señalado. No obstante, se podrá analizar oportunamente la necesidad de realizar obras similares en otros distribuidores.

Mencionó el trabajo de mantenimiento de arroyos y canales que circundan la Colectora del Acceso Norte y solicitó su continuación.

RESPUESTA: El Anexo de Especificaciones Técnicas Generales del Contrato estipula que la Concesionaria vial debe mantener permanentemente limpias y desobstruidas las secciones de escurrimiento de las alcantarillas y obras de arte existentes dentro de la zona de camino. Asimismo, debe efectuar la limpieza y desobstrucción de todos los desagües que integran la red de drenaje del Acceso. No obstante ello, el mantenimiento de arroyos y canales en sus tramos que están por fuera de la zona de camino concesionada no compete a la Concesionaria vial sino a autoridades Provinciales.

Refirió a la cantidad de accidentes viales que -desde su punto de vista- son absorbidos y resueltos por parte del área de salud del municipio. Consultó la forma en que la concesionaria podría hacerse cargo de la atención sanitaria para no utilizar recursos municipales.

RESPUESTA: El Reglamento de Explotación que está obligado a cumplimentar la Concesionaria estipula

que ésta deberá adoptar las medidas de emergencia necesarias para lograr el auxilio a personas y vehículos involucrados en caso de accidentes.

La Concesionaria está obligada a prestar gratuitamente, por sí o mediante contratos con terceros, primeros auxilios y transporte sanitario a usuarios lesionados en accidentes de tránsito. Para ello la Concesionaria celebra contratos con prestadoras de asistencia médica y traslado sanitario. No obstante ello y siendo éste un Contrato de índole privado, la Concesionaria puede celebrar los acuerdos que estime convenientes con privados o entidades públicas para brindar el servicio estipulado.

9) Sr. Eduardo Bisognin

Consultó por el objeto de la convocatoria considerando que las tarifas ya habían aumentado.

RESPUESTA: El objeto de la Audiencia Pública es someter a consideración el nuevo régimen tarifario de servicios, según lo dispuesto por la Resolución DNV 83-E/2018 en el marco del Proyecto de Acuerdo de Revisión Integral de Renegociación Contractual entre el Estado Nacional y Autopistas del Sol SA conforme lo dispuesto por el Decreto N° 367/2016..

Expresó su oposición al cobro de peaje en la autopista Panamericana fundamentando que la concesión ya había terminado.

RESPUESTA: De acuerdo con las normas contractuales vigentes, el plazo de Concesión del Acceso Norte finaliza el 31/12/2020. Así consta concretamente en el Artículo 19 de la Quinta Adecuación Contractual.

Solicitó se descuente el Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Ingresos Brutos de la tarifa de peaje.

RESPUESTA: La tarifa de peaje se encuentra gravada por el Impuesto al Valor Agregado, de acuerdo a la legislación tributaria vigente. Lo mismo ocurre con el Impuesto a los Ingresos Brutos. Es decir, la Concesionaria no cuenta con exenciones de ninguna naturaleza al respecto. En cuanto al IVA, aquellos usuarios que revistan la condición de responsables inscriptos pueden computar como Crédito Fiscal el impuesto facturado.

Solicitó que no se coloquen lomos de burro en calles colectoras

RESPUESTA: Desde la Dirección Nacional de Vialidad se concuerda en que la colocación de lomos de burro o cualquier otro obstáculo para forzar el cumplimiento de lo establecido no es la respuesta técnica adecuada. Las autoridades municipales deben ejecutar los operativos necesarios para asegurar el cumplimiento de la señalización que esté instalada, ejerciendo el poder de policía de su incumbencia. Asimismo, es oportuno mencionar que la Ley de Tránsito (Ley N° 24.449) en su artículo 51 estipula que en calles de zona urbana, como lo son las colectoras, la velocidad máxima es de 40 km/h. Asimismo, estipula que en las encrucijadas urbanas sin semáforos la velocidad precautoria no deberá ser nunca superior a 30 km/h y en proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas, como se da en varios lugares de las colectoras, la velocidad precautoria no deberá ser mayor a 20 km/h durante su funcionamiento.

10) Sr. Diego Rey

Destacó la necesidad de mejorar la circulación en el acceso de la ruta 26 y Panamericana.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual no se contempla intervención alguna en el sector señalado. No obstante, se podrá analizar oportunamente la necesidad de realizar obras similares en otros distribuidores.

11) Sr. Alejandro Cornejo - JP Urruti y Asociados

Destacó la importancia de la Autopista en el desarrollo de la zona Norte y consideró necesario mejorar los accesos.

RESPUESTA: Dentro del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual el Plan de Obras considera la construcción de un distribuidor a la altura de la calle Las Magnolias en el km 50,3 del ramal Pilar en el año 1, y la mejora y ampliación de los distribuidores de RP N° 202, RP N° 197, y RP N°25.

12) Sr. Luis Ramos - presidente de la Cooperativa de Servicios de Fátima

Solicitó tener en cuenta en la RN N° 8 el empalme entre la concesión de Autopistas del Sol y Corredor Central.

RESPUESTA: Dentro del Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual se encuentra incorporada la realización del 3er carril entre ambas Concesiones.

Mencionó la necesidad de una solución de una salida desde Fátima a la autopista RN N°8.

RESPUESTA: El sector mencionado se encuentra fuera de la zona de camino concesionada a la empresa Autopistas del Sol S.A. No obstante ello, la Dirección Nacional de Vialidad toma la inquietud del Sr. Ramos.

Solicitó desde la cartelería en Autopistas respetar la identidad de las poblaciones.

RESPUESTA: El diseño de las señales de la Autopista se realiza en base a las disposiciones y especificaciones de la Dirección Nacional de Vialidad, cuyos manuales y normas establecen las dimensiones, forma, color, tamaño de letra y ubicación de las señales informativas.

Destacó la necesidad de preservar la arboleda en la RN N° 8.

RESPUESTA: Cada año la Concesionaria desarrolla proyectos de reposición de árboles mediante los cuales se busca complementar las zonas con mayor deficiencia de árboles, para lograr una armonía en toda la extensión de la autopista y con el tiempo evitar la disparidad. Este plan se desarrolla en línea con la generación de una barrera verde que ayude a la reducción del sonido generado y del dióxido de carbono del ambiente. No obstante lo anterior y junto con cada proyecto de obra que se realice, se podrá analizar la conveniencia de incrementar la cantidad de árboles en cada sector.

13) Sr. Fernando Dauría - Consejo Escolar Pilar

Solicitó tener en cuenta el entorno y a los vecinos frentistas en la planificación de las obras.

RESPUESTA: Dentro de los proyectos ejecutivos de cada obra se realiza el análisis de factibilidad de la traza para afectar lo menos posible a los vecinos y con el objeto de generar el menor impacto posible respecto del retiro de árboles.

Solicitó la plantación de más árboles.

RESPUESTA: Como se ha señalado, cada año la Concesionaria desarrolla proyectos de reposición de árboles mediante los cuales se busca complementar las zonas con mayor deficiencia de árboles, para lograr una armonía en toda la extensión de la autopista y con el tiempo evitar la disparidad. Este plan se desarrolla en línea con la generación de una barrera verde que ayude a la reducción del sonido generado y del dióxido de carbono del ambiente. No obstante lo anterior y junto con cada proyecto de obra que se realice, se podrá analizar la conveniencia de incrementar la cantidad de árboles en cada sector.

14) Sra. Claudia Guerrero - sub secretaria de Transporte de la Municipalidad de Pilar

Solicitó revisar las velocidades máximas.

RESPUESTA: La legislación establece los valores de velocidad máxima en el marco de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 - ARTICULO 51.

Mencionó la importancia de las colectoras para que el transporte público pueda circular por las mismas.

RESPUESTA: Dentro del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual el Plan de Obras ha contemplado la pavimentación de la totalidad de las calles colectoras del Ramal Pilar en los primeros años de vigencia del Acuerdo. Así se podrá ordenar el tránsito del transporte público de pasajeros y mejorar los cruces peatonales.

Planteó la necesidad de un plan de contingencias cuando hay un incidente sobre la Panamericana debido al impacto en el transporte público de pasajeros.

RESPUESTA: Desde el segundo semestre del año 2017 se vienen llevando a cabo reuniones entre la concesionaria Autopistas del Sol, la Dirección Nacional de Vialidad y el Consorcio Región Norte 2, participando autoridades de Tránsito de los municipios de Pilar, Malvinas Argentinas, Campana, Escobar y Exaltación de la Cruz. En dichos encuentros se trabaja en la coordinación y operatividad entre concesionaria, el servicio de emergencias contratado por la misma y municipios en los accidentes.

En nota DP N° 765/IV del 6 de febrero de 2018 remitida por la Defensoría del Pueblo de la Nación, e incorporada al Expediente electrónico EX 2018-03328922-APN-DNV#MTR en el Número de Orden 8, el Dr. Juan José Böckel, sub secretario general realizó una serie de consideraciones:

Mencionó que no se ha difundido información relativa al objeto de la Audiencia Pública de manera online.

RESPUESTA: El procedimiento implementado dentro de la Audiencia Pública es el establecido por el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003 que aprueba el Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional, conforme lo establecido en el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016. Los interesados pudieron tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública, entre los días 18 de enero de 2018 y 6 de febrero de 2018, de lunes a viernes en el horario de 10:00 horas a 15:00 horas en la sede de la Dirección Nacional de Vialidad, Mesa de Entradas del Servicio de Asuntos Jurídicos, sita en Avenida Julio A. Roca 738, Piso 8° de la ciudad de Buenos Aires.

Solicitó que las redeterminaciones tarifarias anuales como también las actualizaciones no se realicen de forma automática sino que sea verificado el cumplimiento de las inversiones previamente.

RESPUESTA: De las disposiciones del texto del Proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato surge expresamente que los futuros ingresos de la Concesión serán destinados al repago de las inversiones ya realizadas en el pasado por la Concesionaria y que aún han quedado sin amortizar. Es decir, se trata de inversiones ya ejecutadas.

En efecto, en los Considerandos del Proyecto de Acuerdo se hace referencia a que el objetivo principal de esta nueva renegociación contractual es restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato para que el Concesionario pueda recuperar su inversión y ejecutar obras fundamentales para mejorar la transitabilidad del Acceso, habida cuenta que en el pasado dada las condiciones generales de emergencia se dificultó alcanzar el equilibrio que permitiera zanjar las diferencias entre las partes. Además, esta renegociación permite al Estado Nacional saldar en forma menos gravosa la obligación generada por la inversión no amortizada debido al atraso tarifario.

Con relación a la consideración referida a que el Concedente pueda observar las actualizaciones tarifarias por incumplimiento de las obligaciones contractuales en general, cabe destacar que, el Estado conserva las facultades sancionatorias para aplicar las multas que correspondan respecto de los incumplimientos contractuales del Concesionario. En caso de corresponder aplicar estas sanciones, las mismas tendrán un

valor pecuniario que deberá ser afrontado por la Concesionaria. La aplicación de estas multas es independiente del régimen tarifario dispuesto.

Señaló que en el Plan Económico Financiero deberían incorporarse parámetros relativos a gestión ambiental y sistemas de control de calidad.

RESPUESTA: Al respecto, debe tenerse presente que el Plan Económico Financiero incluye los conceptos e importes relacionados con los ingresos y egresos gestionales de la Concesión, sujeto a un mecanismo de actualización que está previsto en el Anexo XII de dicho instrumento.

Como se ve, se trata en todos los casos de conceptos mensurables, susceptibles de ser expresados en valores monetarios, a fin de efectuar el seguimiento de la ecuación económico financiera contractual.

Se interpreta que los parámetros relativos a gestión ambiental y sistemas de calidad en los registros de quejas de los usuarios, constituyen conceptos cualitativos, que escapan a los elementos del Plan Económico Financiero, en tanto estos deben ser medibles y expresables en valores monetarios.

Sin perjuicio de ello, se reitera que el Concedente conserva sus facultades para imponer sanciones al Concesionario por los eventuales incumplimientos que este incurra, tanto en gestión ambiental como en la atención a los usuarios.

Señaló que debería establecerse en la web de la empresa concesionaria un canal de reclamo on line para los usuarios, más allá del Libro de Quejas existente actualmente.

RESPUESTA: Los libros de Quejas/Sugerencias de las Empresas Concesionarias se encuentran establecidos mediante obligación contractual. La Dirección Nacional de Vialidad realiza permanentemente controles a fin de garantizar la respuesta por medio fehaciente al usuario como así también se realizan auditorias respecto a la disponibilidad de los mencionados libros. A la vez, los usuarios disponen de los canales del Centro de atención al Usuario de la Dirección Nacional de Vialidad para canalizar sus reclamos por disconformidad o falta de respuesta por parte de la Empresa Concesionaria. A saber: Líneas gratuitas de atención de lunes a viernes de 09 a 18hs: 0800-222-6272 / 0800-333-0073 o medios electrónicos: Formulario Web / atencionalusuario@vialidad.gob.ar

Vale mencionar que cuando un usuario se contacta por falta de respuesta se solicita a la concesionaria que le brinde o reenvíe la respuesta en un plazo de 72 hs hábiles a través de correo electrónico con copia al Centro de Atención al Usuario de la Dirección Nacional de Vialidad. En caso de no realizar dicha acción, se cursa Comunicación a la Empresa Concesionaria.

Finalmente, es importante destacar que en el marco del Proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras mediante Sistema PPP y en el Proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral de los Contratos de los Accesos Norte y Oeste se ha establecido como obligación contractual el reemplazo del Libro de Quejas/Sugerencias por terminales de Autogestión.

A la vez, las Empresas Concesionarias/Contratistas deberán implementar un CRM, el cual estará vinculado a la Plataforma Integral de Atención al Usuario del Centro de Atención al Usuario de la Dirección Nacional de Vialidad, lo que permitirá monitorear en tiempo real el estado de los reclamos que realicen los usuarios a través de cualquiera de los canales habilitados. Es oportuno agregar que – entre otras mejoras al respecto - en mencionados nuevos marcos normativos se han reducido los tiempos contractuales que tendrán las Empresas Concesionarias/Contratistas en brindarle una respuesta a los reclamos de los usuarios.

Destacó que con respecto a Penalidades en los supuestos detallados en el Anexo I del Contrato, como ser semaforización, corte de pasto y maleza, limpieza del tramo, y señalamiento vertical, el Órgano de Control debería labrar actas de constatación sin comunicación previa debido a que las tareas mencionadas afectan a la seguridad vial.

RESPUESTA: Las cláusulas contractuales tienen como objetivo brindar mayor seguridad vial, mejor servicio y mayor comodidad al usuario. Por medio de la comunicación previa el Concedente intenta obtener una rápida respuesta por parte de la Concesionaria, ante la detección de una potencial deficiencia. Dado el conocimiento adquirido en los últimos años sobre las Concesiones Viales y teniendo en cuenta las grandes extensiones que ellas abarcan y el volumen de trabajo que implica el mantenimiento de las mismas, resulta necesario dar solución a las deficiencias cuando empiezan a manifestarse.

Por ello, la comunicación previa, desprovista de toda formalidad y otorgando plazos cortos y perentorios, resulta un mecanismo apropiado para advertir el inicio de las mismas y obtener una pronta respuesta, brindando así mayor seguridad vial, mejor servicio y mayor comodidad a los usuarios.

Solicitó que se considere en el Plan de Obras la normativa relativa a personas con movilidad reducida, especialmente en pasarelas peatonales y paradas de colectivos.

RESPUESTA: Tanto en el contrato actual como en el Plan de Obras previsto en el Proyecto del Acuerdo Integral de Renegociación se contempla el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad de personas con movilidad reducida. Todas las pasarelas peatonales emplazadas en zona de camino de la autopista cuentan con una rampa.

IV. CONCLUSIONES:

La Audiencia Pública realizada tuvo por objeto permitir la participación de los usuarios y vecinos cumplimentando el requisito exigido por el Decreto N° 367/2016 en su artículo 5° en cuanto establece que “en el proceso de realización de la Revisión Tarifaria Integral que surja de los acuerdos integrales de renegociación contractual, mediante el cual se fijará el nuevo régimen tarifario del servicio de que se trate, deberá instrumentarse el mecanismo de audiencia pública que posibilite la participación ciudadana, la que se llevará a cabo contemplando las previsiones del “Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional” aprobado por el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003.”

En términos generales se entiende que el cuadro tarifario ha sido suficientemente aceptado.

Sin perjuicio de lo expuesto, las consideraciones realizadas por la ciudadanía que impliquen un mejoramiento del Acuerdo en cuanto a su régimen tarifario serán tenidas en cuenta en la redacción final del mismo.