



**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 OESTE – GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A.

---

**PROYECTO DE ACUERDO INTEGRAL  
DE RENEGOCIACIÓN DEL CONTRATO  
DEL ACCESO OESTE – GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE 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) invitó a la Concesionaria GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE 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 Grupo Concesionario del Oeste 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 Oeste, grupo concesionario del OESTE 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 1172 del 3 de diciembre de 2003.

La Audiencia Pública fue convocada para el día 8 de febrero de 2018 en la localidad de Luján, provincia de Buenos Aires, en la sede del Museo Municipal de Bellas Artes, sito en la calle 9 de julio 863.

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-2018-03328922-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-2018-03328922-APN-DNV#MTR en los Números de Orden 3, 4, 5 y 7.

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 9 al 36.

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 CINCO (35) participantes, según planilla obrante en el expediente electrónico EX-2018-03328922-APN-DNV#MTR en el Números de Orden 37.

Con fecha 8 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 26 de febrero de 2018 se emitió el INFORME DE CIERRE (IF-2018-08549652-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-2018-09740218-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 de los servicios así como restablecer el equilibrio económico financiero del contrato de concesión del Acceso Oeste 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 GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A.

El proyecto de Acuerdo de Renegociación Integral, 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 8 DE FEBRERO DE 2018. LOCALIDAD DE LUJÁN – 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: Oscar Luciani, Intendente de la Municipalidad de Luján; Darío Kubar, Intendente de la Municipalidad de General Rodríguez; Analía Moreda, de la Agencia Nacional de

Seguridad Vial; Esteban Maineri de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; Guido Martín Lorenzino Matta, Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires; Mariano Campos, Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires; Santiago Tiphaine, Ministerio de Agro Industria de la provincia de Buenos Aires; Diego Esses, Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Tres de Febrero; Ricardo Lasca de CONADUV; Gustavo Brambatti de CESVI; María Florencia Barros Ferreira de INGEAR; Andrés Fernando Reyes de la Policía Vial Acceso Oeste; Juan Gavilán; Bernardo Schifrin, Agustina Victoriano; Emilse Portela; Manuel Anigstein; Mauro García; Elsa Udaeta; Marina Esquivel; Maximiliano Valli, Municipalidad de General Rodríguez; Eduardo Learreta Ruiz de la Municipalidad de General Rodríguez; Ismael Roberto Maldonado de Tres G Entertainment; Darío Agüero de INC S.A.; Fabián Polverini; Alberto López de la Municipalidad de General Rodríguez; Francisco Cruz Pin, Concejal de General Rodríguez; Alejandro Campic, Concejal de General Rodríguez; Carla Cazzaniga; Concejal de General Rodríguez; Natalia Ruiz, Concejal de General Rodríguez; Omar Cabellero, Concejal de General Rodríguez.

### **III.1 DESARROLLO DE LA AUDIENCIA**

La Audiencia Pública se llevó a cabo el día 8 de febrero de 2018 en el Museo Municipal de Bellas Artes, sito en la calle 9 de julio 863 de la localidad de Luján, provincia de Buenos Aires, a partir de las 10:09 horas y hasta las 12:57 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-2018-03328922-APN-MTR#DNV en el Número de Orden 39. La versión taquigráfica ha sido incorporada al Expediente electrónico antes mencionado en el Número de Orden N° 41.

El total de asistentes autoridades, participantes presenciales y público fueron CIENTO DOS (102) conforme las planillas de asistencias que obran en el Expediente EX 2017-03328922-APN-DNV DNV #MTR en el número de orden N°37.

### **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 Oeste al mencionar que en el año 1994 el Estado Nacional otorgó en concesión el mencionado acceso, para la construcción, ampliación, mantenimiento, conservación y explotación, al Grupo Concesionario del Oeste SA (GCO SA) hasta el 31 de diciembre de 2018. Stoddart señaló que el contrato fue sufriendo modificaciones menores en cuanto al plan económico financiero que tenía acordado, hasta la sanción de la Ley N° 25.561 de Emergencia Económica en el año 2002, que dispuso la pesificación de los contratos, lo que provocó un serio desequilibrio en la ecuación económico financiera de las concesiones.

En el año 2005 -continuó Stoddart- se firmaron readecuaciones parciales, sin llegar a la Readecuación Contractual Integral; lo que afectó la calidad del servicio. Luego, el Estado Nacional creó el Recurso de Afectación Específica (RAE) mediante el cual un monto de la tarifa se destinaba para realizar obras, que terminó alternado aún más el régimen económico del contrato, agregó Stoddart.

El presidente de la Audiencia sostuvo que en el marco del Decreto N° 367/2016 el Poder Ejecutivo Nacional busca renegociar los contratos de servicios públicos.

Seguidamente, 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 MicroBENCOST desarrollado por el Texas Transportation Institute y también el modelo HDM4 utilizado por los bancos internacionales. Y concluyó que para el Acceso Oeste el resultado es una tarifa límite de PESOS CIENTO CATORCE CON SESENTA Y NUEVE (\$ 114, 69).

Por último, 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 GCO SA. En primer lugar, señaló que el Grupo Abertis, principal accionista de GCO SA retira las demandas iniciadas ante los tribunales internacionales y se logra una quita de deuda del 72,3% 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 OCHO POR CIENTO (8 %), es decir menor al contrato original que era de TRECE POR CIENTO (13 %) 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.

Finalmente Dreizzen presentó el video explicativo del Plan Obras previsto para el Acceso Oeste, donde se informó que la inversión será de 4720 millones de pesos entre los años 2018 y 2030, de los cuales, el 80% se concretará en los primeros 5 años. Entre las obras principales se mencionó la construcción de NUEVE (9) kilómetros de cuartos carriles en ambos sentidos, entre las localidades de Ituzaingó y Moreno y de otros DIEZ (10) kilómetros de terceros carriles, también en ambos sentidos, entre Moreno y General Rodríguez. Además, se intervendrán TRECE (13) distribuidores, se repavimentará la traza completa y se construirá una defensa central de hormigón para evitar el cruce de vehículos, entre otras obras previstas.

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

**Total de registrados:** TREINTA Y CINCO (35)

1. Analía Moreda, Directora de Investigación de Accidentología de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
2. Estebán Mainieri, Director de Estudios en Seguridad de Infraestructura Vial y del Automotor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
3. Santiago Tiphaine, Director de Sustentabilidad, Ambiente y Cambio Climático.
4. Andrés Fernando Reyes, particular interesado.
5. Juan Esteban Gavilán, particular interesado.
6. Bernardo Schiffrin, particular interesado.
7. Agustina, Victoriano, particular interesado.
8. Emilse Portela, particular interesado.
9. Manuel Anigstein, particular interesado.
10. Mauro García, particular interesado.
11. Elsa Guadalupe Udaeta, particular interesado.
12. María Florencia Barros Ferreira, de Consultora Ingear.
13. Gustavo Eduardo Brambati, Titular de CESVI Argentina, Centro de Experimentación Vial de Argentina.
14. Marina Esquivel, particular interesado.

15. Darío Kubar, Intendente de General Rodríguez.
16. Maximiliano José Valli, Secretario de Gobierno de la Municipalidad de General Rodríguez.
17. Eduardo Learreta Ruiz, Subsecretario de Gobierno de la Municipalidad de General Rodríguez.
18. Ismael Roberto Maldonado, representante de Tres G Entertainment Argentina S.A.. Desarrolladora Complejo Comercial, turístico e Inmobiliario.
19. Darío Agüero, representante de INC S.A.
20. Fabián Polverini, particular interesado.
21. Ricardo Lasca, representante del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV).
22. Personal de la Subgerencia Concesiones de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.
23. Oscar Ernesto Luciani, Intendente de Luján.
24. Alberto López, Secretario Legal y Técnico de la Municipalidad de General Rodríguez.
25. Guido Martín Lorenzino Matta, Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.
26. Federico Stiz, particular interesado.
27. Juan Manuel Scanga, representante de la Defensoría del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.
28. Luis Alberto Morales, representante de la Defensoría del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.
29. Francisco Cruz Pin, Concejal de General Rodríguez.
30. Alejandro Campic, Concejal de General Rodríguez.
31. Carla Andrea Cazzaniga, Concejal de General Rodríguez.
32. Natalia Ruiz, Concejal de General Rodríguez.
33. Omar Cabellero, Concejal de General Rodríguez.
34. Diego Esses, Secretario de Obras Públicas. Municipalidad de Tres de Febrero.
35. Agustín Porta, representante de la Defensoría del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.

Autoridades presentes:

- Oscar Luciani, Intendente de la localidad de Luján.
- Nicolás Ducoté, Intendente de la localidad de Pilar.
- Darío Kubar, Intendente de la Municipalidad de General Rodríguez.
- Guido Lorenzino, Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires.
- Alfredo Almeida, Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Ituzaingó.
- Ezequiel Christie Newbery, Gerente Ejecutivo de Planeamiento y Concesiones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

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

- Sr. Oscar Luciani, intendente de la Municipalidad de Luján

Celebró la realización de la Audiencia Pública en su distrito y dio la bienvenida a los presentes. Planteó la necesidad de construcción de colectoras entre Luján y General Rodríguez, y demandó mayores accesos desde la Autopista del Oeste hacia y desde Luján.

- Sr. Darío Kubar, intendente de la Municipalidad de General Rodríguez

Agradeció la invitación a la Audiencia Pública y celebró que el Plan de Obras previsto contemple obras oportunamente solicitadas por su Municipio, como el distribuidor de la ruta 28. Mencionó su adhesión al Plan de Obras propuesto y señaló la necesidad de colectoras iluminadas entre General Rodríguez y Luján, pidió contemplar la parada de transporte público en la intersección del Acceso Oeste y la RP 28, la construcción de un puente peatonal, y la colocación de video cámaras. Adhirió al régimen tarifario previsto y solicitó el levantamiento de cabinas de peaje en las ramas de acceso y egreso al Acceso Oeste desde General Rodríguez.

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

Celebró la participación de los presentes en la Audiencia Pública y el reordenamiento del Plan de

Inversiones. Asimismo, solicitó mejorar el parque lumínico y las video cámaras instaladas en la Autopista. Además, pidió mejorar el cuidado y mantenimiento alrededor de la Autopista y destacó la importancia de concretar las obras en tiempo y forma.

- Sr. Guido Lorenzino, Defensor del Pueblo de la provincia de Buenos Aires

Reflexionó sobre el carácter no vinculante de las audiencias y convocó a implementar mejores mecanismos de control ciudadano sobre las inversiones. Señaló que los usuarios han llegado al tope de la capacidad de pago de tarifas de servicios y que son los usuarios los que están financiando las inversiones, sin ningún tipo de riesgo para los empresarios. Sostuvo que es rol del Estado regular la tensión entre los débiles y los poderosos.

- Sr. Enrique Serra, en representación de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, quien no se encontraba presente.
- Juan Micelini, se lo convocó a exponer y aclaró que se encontraba como oyente
- Sra. Analía Moreda, quien se encontraba presente pero prefirió no hablar.
- Sr. Santiago Tiphaine, quien no se encontraba presente
- Sr. Diego Esses, del Municipio de Tres de Febrero. No se encontraba presente, en representación pidió hablar el Sr. Matías González y el presidente lo autorizó.
- Sr. Matías González

Planteó la importancia de la pavimentación de las colectoras y de la iluminación de las mismas. Como también consultó acerca del cronograma de las obras y si el distribuidor de acceso a la Av. Gral. Paz será intervenido. Señaló los beneficios que la Autopista proporciona pero destacó que el barrio quedó dividido luego de su construcción.

- Sr. Gustavo Brambatti, presidente de CESVI

Señaló que el Centro de Estudios que preside investiga siniestros viales y que el 34 % de los accidentes graves son causados por choques frontales. Por lo cual, celebró el Plan de Obras previsto, la sumatoria de carriles, el reemplazo de flex beam por defensas centrales de hormigón, las repavimentaciones y las mejoras en iluminación. Sostuvo que las Autopistas deben estar preparadas para tolerar los errores humanos.

- Sr. Ricardo Lasca, presidente CONADUV

Habló en representación de la CONADU y del Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos y en su carácter de coordinador del Comité de defensa del usuario vial. Agradeció la invitación y celebró la realización de las Audiencias Públicas. Señaló que no se opone al Plan de Obras ya que la seguridad vial es un trípode compuesto por el control, la educación y la infraestructura vial. Señaló que la tarifa de peaje se traduce en un costo para el transporte. Manifestó que existe una desigualdad tarifaria entre los usuarios viales y solicitó que se cobre por el real kilometraje recorrido. Sostuvo que el peaje no es un pago a cuenta, por lo cual se debería construir la obra y después cobrar. Cuestionó las últimas medidas tomadas en cuanto a los temas tarifarios.

- Sra. María Florencia Barros Ferreyra, quien no se encontraba presente
- Sr. Andrés Reyes, representante de la Policía Vial Acceso Oeste

Celebró la construcción de los separadores centrales New Jersey ya que sus resultados son positivos en el marco de la seguridad vial, como también la ampliación de nuevos carriles. Destacó la contribución que haría la colocación de video cámaras de alta definición en la autopista.

- Sr. Juan Gavilán, quien no se encontraba presente.
- Sr. Bernardo Schiffrin, quien no se encontraba presente.
- Sra. Agustina Victoriano, quien no se encontraba presente. En su lugar, solicitó exponer el Sr. Manuel Anigstein y el presidente lo autorizó

- Sr. Manuel Anigstein,

Se presentó en nombre del Bloque de concejales de Unidad Ciudadana de Gral. Rodríguez. Coincidió con el intendente de Gral. Rodríguez en la necesidad de la terminación de la colectora a Luján, como también señaló que los vecinos de su localidad abonaban peaje en todos los accesos a la Autopista, mientras que los usuarios de Moreno y Luján sólo lo hacen en el carril troncal. Resaltó la necesidad de mejorar la iluminación.

- Sra. Emilse Portela, quien se encontraba presente y prefirió no hablar.
- Sr. Mauro García, quien se encontraba presente y prefirió no exponer.
- Sra. Elsa Udaeta, quien se encontraba presente pero prefirió no hablar.
- Sra. Marina Esquivel, quien prefirió no hablar.
- Sr. Maximiliano Valli, quien no se encontraba presente.
- Sr. Ismael Maldonado

Comentó que representa a un desarrollo comercial que generará unos 800 puestos de trabajo, debido a ello plantea la necesidad de la calle colectora entre la calle 192 y el Puente Roca y de mayor accesibilidad a la Autopista desde Luján. Finalmente reclamó la atención de las necesidades de los ciudadanos de Luján por parte de la Dirección Nacional de Vialidad.

- Sr. Eduardo Learreta Ruiz, no se encontraba presente.
- Sr. Darío Agüero, no se encontraba presente.
- Sr. Fabián Polverini, no se encontraba presente.
- Sr. Alberto López, no se encontraba presente.
- Sr. Francisco Cruz Pin, no se encontraba presente.
- Sr. Alejandro Campic, no se encontraba presente.
- Sra. Carla Cazzaniga, no se encontraba presente.
- Sra. Natalia Ruiz, no se encontraba presente.
- Sr. Omar Caballero, no se encontraba presente.
- Sr. Ignacio Castaños, de la Municipalidad de Luján

Manifestó su acuerdo con el Plan de Obras previsto, pero señaló la necesidad de los vecinos de Luján de mayores ingresos y egresos desde y hacia la Autopista. Por lo que alentó a que en un futuro se programe una entrada a la autopista para los vecinos de Luján.

- Sr. Bautista Sartori

Agradeció a las autoridades la posibilidad de participar de la Audiencia Pública y manifestó su acuerdo con la actualización, en tanto el plan de obras se desarrolle de acuerdo a lo estipulado. Además, planteó la necesidad de que se pavimenten las colectoras, que se mantenga el césped cortado y que mejore el mantenimiento y la higiene en las zonas de colectoras. Mencionó la existencia de un basural en la zona del Colegio San Patricio.

- Sr. Alfredo Almeida, secretario de Gobierno del Municipio de Ituzzaingó

Mencionó la dificultad de ingreso y egreso de los vecinos de Ituzzaingó hacia y desde la Autopista en horario pico. Por otro lado, planteó la instalación de cámaras de seguridad públicas en todos los accesos y egresos de la autopista y destacó la importancia de que el material registrado sea conservado por al menos 20 días. Asimismo, remarcó que en otras oportunidades los vecinos de Ituzzaingó han tenido diálogo y respuestas concretas tanto del Concesionario como del Órgano de Control.

Durante la Audiencia Pública se recibió la siguiente documentación complementaria:

- Nota firmada por el Intendente de Luján, Sr. Oscar Luciani la que obra agregada al Expediente electrónico EX 2018-03328922-APN-DNV#MTR en el Número de Orden 42.

La Audiencia Pública finalizó a las 12:57 horas suscribiéndose el Acta pertinente junto con las autoridades y participantes que así quisieron hacerlo. La misma obra en el expediente Ex2018-03328922-APN-MTR#DNV en el Número de Orden 39.

Además, en la sede de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD se recibieron las siguientes presentaciones:

- Nota DP N° 765/IV del 6 de febrero de 2018 remitida por la Defensoría del Pueblo de la Nación.
- Nota del 8 de febrero 2018 suscripta por el Gerente Comercial de Pamani S.A

Dichas presentaciones fueron agregadas al Expediente electrónico EX 2018-03328922-APN-DNV#MTR en los Números de Orden 8 y 43 respectivamente.

### **III.4 EVALUACIÓN Y RESPUESTA A LAS PRESENTACIONES Y PLANTEOS RECIBIDOS DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE AUDIENCIA PUBLICA.**

#### **1) Sr. Oscar Luciani - intendente Municipalidad de Luján**

Solicitó ingresos desde Luján hacia la Autopista del Oeste desde Carlos Keen, el Puente Roca, y la RP N° 192, y construcción de colectoras.

**RESPUESTA:** Los puentes mencionados no corresponden al Acceso Oeste, por lo tanto no corresponden al área concesionada al Grupo Concesionario del Oeste S.A. Asimismo, se informa que la RN N°7, desde el km 63,200 hasta el límite de las provincias de Córdoba y San Luis, forma parte del Corredor C, que integra el Proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras, Etapa 1, que actualmente se encuentra en proceso de licitación bajo la modalidad PPP, Ley N° 27.328, Decreto Reglamentario N° 118/2017, y Resolución N° 147 - E/2018. El Plan de Obras definido para el Corredor C incluye la adecuación de los puentes existentes (ramas de acceso y salida), la construcción de colectoras entre Luján y San Andrés de Giles y la repavimentación de la RN N°7. La documentación licitatoria puede ser consultada en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad (<http://ppp.vialidad.gob.ar/wp-content/uploads/2018/01/PETP-CVC.pdf>) y en el sitio web de la Subsecretaría de Participación Público Privada, dependiente del Ministerio de Finanzas ([https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp\\_com\\_tec.php](https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp_com_tec.php))

#### **2) Sr. Darío Kubar - intendente de Municipalidad de Gral. Rodríguez**

Solicitó mejoras en el distribuidor de la RP N° 28.

**RESPUESTA:** Debido al notable incremento del transporte público de pasajeros y del transporte de carga, se genera congestión en la zona. El Plan de Obras previsto en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste contempla la readecuación de este distribuidor. La nueva configuración, mediante la construcción de dos rotondas, el desplazamiento de las paradas de transporte público de pasajeros y el ensanchamiento de la calzada en la zona de detención del transporte intentará dar solución el problema actual de congestión. Además, la readecuación del distribuidor ampliará las condiciones de seguridad, garantizando movimientos seguros y la eliminación de entrecruzamientos. Se contempla, además, la ampliación de la calzada que une ambas rotondas (bajopuente), llevándola a una configuración de 2+2.

Solicitó mejoras en el distribuidor San Fernando.

**RESPUESTA:** En el Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste está prevista la readecuación del distribuidor, mediante la intervención en las ramas de egreso ascendente y descendente, que son las que actualmente están comprometidas a nivel congestión.

Solicitó mejoras en el distribuidor de la RP N° 24.

**RESPUESTA:** Debido al notable incremento del transporte público de pasajeros y el transporte de carga, se genera congestión en la zona. El Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste contempla la readecuación de este distribuidor. La nueva configuración, mediante la construcción de dos rotondas intentará dar solución al problema actual de congestión.

Solicitó colectoras iluminadas.

**RESPUESTA:** El Plan de Obras previsto en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación contractual contempla el cambio de toda la red de iluminación de la autopista, incluyendo la totalidad de las calles colectoras actualmente iluminadas, a tecnología led. En caso de construirse nuevas colectoras, el proyecto deberá incorporar la iluminación de las mismas. Respecto a aquellas colectoras sin iluminar, se analizará cada tramo en particular a los efectos de definir su factibilidad y conveniencia.

Mencionó problemas que se generan con el transporte público en el cruce del Acceso Oeste y la RP N° 28.

**RESPUESTA:** La readecuación del distribuidor del Acceso Oeste y RP N° 28 -mencionada anteriormente- junto al desplazamiento de las paradas de transporte público de pasajeros y el ensanchamiento de la calzada en la zona de detención del transporte solucionará el problema actual de congestión y brindará seguridad al pasajero del transporte público.

Solicitó contemplar el ensanche del puente, el pasaje por debajo de la RP N° 28

**RESPUESTA:** Está previsto en la readecuación del distribuidor del Acceso Oeste y RP N° 28 obra mencionada anteriormente - la ampliación de la calzada que une ambas rotondas (bajopuente), llevándola a una configuración de 2+2.

Solicitó un nuevo puente peatonal a la altura del nuevo Hospital Municipal.

**RESPUESTA:** Existe una pasarela peatonal a una distancia menor a DOCIENTOS CINCUENTA (250) metros de la ubicación del hospital, por lo cual no está prevista la construcción de una nueva pasarela en el tramo mencionado. No obstante ello, y ante la demanda de peatones que se observe una vez que el hospital se encuentre en plena operación y conocimiento de la zona, se podrá definir la conveniencia de su incorporación al Plan de Obras.

Planteó la necesidad de contemplar mejoras en el cruce peatonal del puente San Fernando, debido que al norte de la ciudad funciona una escuela secundaria.

**RESPUESTA:** Actualmente el puente cuenta con veredas para el cruce peatonal. No está prevista la construcción de pasarelas peatonales en la zona, ni el ensanche del puente. Asimismo, podría estudiarse mejorar la caminería existente con el objetivo de brindar mayor seguridad a los peatones teniendo en cuenta que cruzan el puente alumnos del colegio mencionado.

Solicitó la terminación de los trabajos respecto al cercado de ingreso a la Autopista.

**RESPUESTA:** El Plan de Obras prevé la colocación y reposición de cercos de seguridad en pasarelas peatonales, puentes y en toda la traza de la autopista. Los mismos serán recolocados y repuestos teniendo en cuenta factores de seguridad y confort para la vía, el usuario y terceros.

Solicitó la colocación de cámaras de seguridad que se puedan entrelazar con el sistema de monitoreo del municipio de Gral. Rodríguez en los puentes peatonales y en paradas de colectivos para mayor seguridad de los usuarios.

**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 Oeste no prevé la obligación de las Concesionarias 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 llevada 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.

Solicitó el levantamiento de las cabinas de peaje del Acceso Oeste desde y hacia General Rodríguez.

**RESPUESTA:** La consulta planteada excede el objeto de la Audiencia, asimismo se informa que el Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste no contempla la remoción de ninguna cabina de peaje.

### **3) Sr. Nicolás Ducoté - intendente de Municipalidad de Pilar**

Solicitó mejoras en la Iluminación y renovación del parque lumínico.

**RESPUESTA:** El Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste prevé el cambio de todo el sistema de iluminación existente con la migración a tecnología led.

Solicitó la colocación de cámaras de seguridad en la Autopista.

**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 Oeste no prevé la obligación de las Concesionarias 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 llevada 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.

Solicitó mayor mantenimiento y corte de pasto.

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

#### **4) Sr. Guido Lorenzino - Defensor del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires**

Reflexionó sobre el carácter no vinculante de las audiencias y planteó la implementación de mejores mecanismos de control ciudadano sobre las inversiones públicas.

**RESPUESTA:** Sobre el punto planteado es dable mencionar que la Dirección Nacional de Vialidad ha desarrollado 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 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 lo establecido en el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016.

Señaló además, que el aumento acumulado del peaje en los últimos años fue del 200 %.

**RESPUESTA:** Los aumentos otorgados desde la aprobación del Acta Acuerdo de Renegociación ratificada por Decreto N° 298/2006, 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 dólares 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 (U\$S 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 GCO S.A., celebraron la ya citada Acta Acuerdo que fue ratificada por Decreto N° 298/2006. 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 calcula 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 debía regir hasta la finalización del CONTRATO DE CONCESION y que permitiría 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 Nros.2737/2009, 1879/2010 y 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 definitiva, estos atrasos tarifarios demoraron la amortización de la inversión ya realizada, situación que se intenta solucionar con este nuevo acuerdo.

Consultó si el cuadro tarifario se actualizará por el sistema CER.

**RESPUESTA:** El Proyecto de Acuerdo 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.

Además, está prevista una ACTUALIZACION TARIFARIA semestral (por aplicación del CER) sobre los valores tarifarios vigentes. Sin embargo, debe tenerse presente que esta ACTUALIZACION TARIFARIA semestral será a cuenta de la ya citada REDETERMINACION TARIFARIA anual.

Planteó que el Estado está financiando la inversión que hay que hacer, y que no se hizo, con el bolsillo de la gente.

**RESPUESTA:** De las disposiciones del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste 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.

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.

Los mismos Considerandos agregan que de esta forma el Concesionario logrará recuperar su inversión, y a diferencia de lo previsto en el Texto Contractual originario, los ingresos provenientes del peaje, una vez cubiertos los costos, el repago al Concesionario, y realizadas nuevas inversiones, quedará en beneficio del Estado Nacional. Adicionalmente, la tasa interna de retorno en DOLARES del Concesionario, que originalmente era del 13,06%, se reduce al 8%. Este Proyecto de Acuerdo prevé además, dejar sin efecto el RAE a partir de su entrada en vigencia.

#### **5) Sr. Matías González**

Planteó que las colectoras en la zona de Ciudadela, Partido de Tres de Febrero, han quedado algo oscuras y abandonadas. Señaló el aspecto lumínico, semaforización y pavimentación de las colectoras.

**RESPUESTA:** En el municipio de Tres de Febrero la totalidad de las calles colectoras correspondientes al Acceso Oeste se encuentran pavimentadas e iluminadas. El Plan de Obras en el marco del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste prevé el cambio de toda la red de iluminación de la autopista, incluyendo la totalidad de las calles colectoras actualmente iluminadas, a tecnología led. Además de ello, los semáforos existentes en la red y aquellos que se incorporen también serán con tecnología LED.

Consultó, además, por el esquema y cronograma de obras de re pavimentación.

**RESPUESTA:** Durante los primeros cinco años se prevé completar la repavimentación de la totalidad de las calzadas principales y de las calles colectoras. Luego hacia el final de la concesión se prevé la ejecución de recapados y/o repavimentaciones parciales en sectores que por las condiciones funcionales o estructurales lo requieran, de modo tal que al finalizar el período de concesión, el estado de las calzadas cumpla las condiciones técnicas exigidas.

Preguntó si están contempladas obras en el Distribuidor del Acceso Oeste y Gral. Paz.

**RESPUESTA:** El distribuidor mencionado pertenece a la jurisdicción del Acceso Norte, por lo cual no está contemplado en el Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste.

#### **6) Sr. Gustavo Brambatti - presidente de CESVI**

Señaló como positivo la repavimentación y la iluminación en la reducción de siniestros viales. Pidió autopistas que toleren los errores de los conductores.

**RESPUESTA:** El Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación Contractual contempla durante los primeros cinco años completar la repavimentación de la totalidad de las calzadas principales y de las calles colectoras. Como también, prevé el cambio de toda la red de iluminación de la autopista a tecnología led, incluyendo la totalidad de las calles colectoras actualmente iluminadas.

Además de ello, el Plan de Obras contempla en los canteros centrales de las calzadas principales de la Autopista, la ampliación de las banquetas internas y la construcción de defensas de Hormigón perfil F en ambas calzadas, relleno del espacio entre estas con suelo. En el lado externo (laterales o costado de camino) se proyecta uniformar y dar continuidad estructural a todo el sistema de contención para brindar nivel de contención TL-3 mediante elementos metálicos y TL-5 mediante elementos rígidos en sectores críticos.

#### **7) Sr. Ricardo Lasca - presidente de CONADUV**

Aseguró que en muchos casos el sistema de peaje directo o con cabinas en ruta actúa como un impuesto, un nuevo costo, y esto se traduce en que cuando por ejemplo se contrata un camión de cereales se cobran la tarifa más el peaje.

**RESPUESTA:** El peaje representa la contraprestación al Concesionario, que surge expresamente de las normas contractuales, por las erogaciones que demanda el Contrato de Concesión en cuanto a servicios de conservación, mantenimiento, explotación y servicios al usuario, entre otros; como así también por las inversiones en obras realizadas y la tasa de rentabilidad pactada. Por los tanto, no se trata de un tributo, sino una contraprestación por un servicio prestado a los usuarios, el cual tiene sus costos asociados.

Respecto del precio del transporte de cargas (según el caso planteado, un camión de cereales) se trata de un hecho que excede el ámbito de competencia de la Autoridad de Aplicación, y se interpreta que el mismo surge de un acuerdo privado entre quien presta y contrata dicho servicio. Sin perjuicio de ello, debe tenerse presente que los estudios del beneficio del usuario expuestos en la Audiencia Pública han reflejado claramente las ventajas obtenidas por los usuarios derivadas de las obras ejecutadas en el Acceso, que se traducen en un ahorro significativo de costos de transporte (en cuanto a reducción de los tiempos de viaje, seguridad, confort, repuestos, combustible etc.) que debería verse reflejado en el costo del transporte, el cual sería mucho mayor si las obras no se hubieran realizado.

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

**RESPUESTA:** Debe tenerse presente que las esquemas tarifarios de las Concesiones que nos ocupan 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 tránsito 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.

Planteó que no hubo atraso tarifario.

**RESPUESTA:** 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 pasó de PESOS UNO CON SETENTA (\$ 1,70) a PESOS DOS CON SESENTA (\$ 2,60) en horario normal, es decir, un CINCUENTA Y TRES POR CIENTO (53%) de incremento. Asimismo, se introdujo el horario Pico que pasó a costar PESOS TRES CON

CUARENTA (\$ 3,40). El resto de las categorías no tuvieron aumento alguno. Todo esto fue dispuesto por Decreto N° 2322/08.

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 TRECE POR CIENTO (13%) en automóviles (cuyo valor pasó de PESOS UNO CON CINCUENTA (\$1,50) a PESOS UNO CON SETENTA (\$1,70), manteniéndose sin variación las restantes categorías.

#### **8) Sr. Andrés Reyes - Policía Vial Acceso Oeste**

Destacó la construcción de separadores centrales prevista en el Plan de Obras.

**RESPUESTA:** En los canteros centrales de las calzadas principales se prevé la ampliación de las banquetas internas y la construcción de defensas de Hormigón perfil F en ambas calzadas, relleno el espacio entre estas con suelo. De este modo se adecuarán los actuales sistemas de contención y separación de medianas a los niveles de contención recomendados a nivel internacional.

A lo largo de toda la mediana de la autopista, (50,4 Km), se proyecta construir una defensa de H°A° Perfil F, con un nivel de contención TL-5, en los lugares en donde aún no se cuenta con defensas de ese nivel. Esta medida busca disminuir el nivel de severidad de los siniestros en calzada principal ya que tiene como fundamental objetivo minimizar al máximo la posibilidad de que los vehículos, luego de un choque, crucen el cantero central impactando de frente contra vehículos que circulan en sentido contrario.

En el lado externo se proyecta uniformar y dar continuidad estructural a todo el sistema de contención para brindar nivel de contención TL-3 mediante elementos metálicos y TL-5 mediante elementos rígidos en sectores críticos.

Solicitó la instalación de cámaras de alta definición.

**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 Oeste no prevé la obligación de las Concesionarias 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 llevada 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.

#### **9) Sr. Manuel Anigstein - Concejal Gral. Rodríguez**

Solicitó terminación de la colectora mano a Luján.

**RESPUESTA:** En el Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste está contemplada la pavimentación de 12.7 km de calles colectoras que actualmente son de suelo-rap.

Planteó la necesidad de iluminación en colectoras.

**RESPUESTA:** El Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste prevé el cambio de toda la red de iluminación de la autopista, incluyendo la totalidad de las calles colectoras actualmente iluminadas a tecnología led. En caso de construirse nuevas colectoras, el proyecto deberá incorporar la iluminación de las mismas. Respecto a aquellas colectoras sin iluminar, se analizará cada tramo en particular a los efectos de definir su factibilidad y conveniencia.

#### **10) Sr. Ismael Maldonado**

Solicitó la calle colectora entre la RP N° 192 y el Puente Roca y planteó la necesidad de mayor accesibilidad a la Autopista desde Luján.

**RESPUESTA:** El sector donde se solicita la colectora se encuentra fuera del área concesionada del Acceso Oeste por parte de GCO S.A. Asimismo, se informa que la RN N°7 desde el km 63,200 hasta el límite de las provincias entre Córdoba y San Luis, forma parte del Corredor C, que integra el Proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras, Etapa 1, que actualmente se encuentra en proceso de licitación bajo la modalidad PPP, Ley N° 27.328, Decreto Reglamentario N° 118/2017, y Resolución N° 147 - E/2018. Entre las obras previstas para este corredor se incluyen la adecuación de los puentes existentes (ramas de acceso y salida), la construcción de colectoras entre Luján y San Andrés de Giles y la repavimentación de la RN N° 7. La documentación licitatoria puede ser consultada en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad (<http://ppp.vialidad.gob.ar/wp-content/uploads/2018/01/PETP-CVC.pdf>) y en el sitio web de la Subsecretaría de Participación Público Privada, dependiente del Ministerio de Finanzas ([https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp\\_com\\_tec.php](https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp_com_tec.php))

Planteó que el Plan de Obras del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste llega hasta Gral. Rodríguez y no contempla Luján.

**RESPUESTA:** El plan de obras prevé la ejecución de las siguientes obras dentro del Partido de Luján:

- Repavimentación de calzadas (Incluye tramo III y IV)
- Recambio de señalización vertical informativa (Incluye tramo III)
- Actualización y ampliación a nueva reglamentación de Sistemas de Contención (Defensas externa, amortiguadores de impacto, cercos de seguridad)
- Actualización del Sistema de iluminación a tecnología LED
- Banquinas internas y separadores centrales de hormigón tipo New Jersey – Entre RP N° 28 y fin de la concesión.
- Ramas de conexión con calles colectoras en RN N° 5 y RN N° 7
- Obras Tramo IV – Sección 1 (RN N° 5 entre RN N° 7 y RP N° 7)
- Pavimentación de calles colectoras Tramo III
- Pavimentación de calles colectoras Tramo IV (RN N° 5)

#### **11) Sr. Ignacio Castaños**

Señaló la necesidad de los vecinos de Luján de mayores ingresos y egresos desde y hacia la Autopista. Mencionó que el puente de la RP N° 192 no tiene acceso a la autopista.

**RESPUESTA:** El sector donde se solicita la obra se encuentra fuera del área concesionada del Acceso Oeste por parte de GCO S.A. Tal como se mencionara en las respuestas brindadas anteriormente al

intendente de Luján, Sr. Oscar Luciani y al Sr. Ismael Maldonado, se informa que la RN N°7 desde el km 63,200 hasta el límite de las provincias de Córdoba y San Luis forma parte del Corredor C que integra el Proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras, Etapa 1, que actualmente se encuentra en proceso de licitación bajo la modalidad PPP, Ley N° 27.328, Decreto Reglamentario N° 118/2017, y Resolución N° 147 - E/2018. Dentro del plan de obras del mencionado corredor se encuentran contempladas las obras de adecuación de puentes existentes (ramas de acceso y salida), la construcción de colectoras entre Luján y San Andrés de Giles y la repavimentación de la RN N°7. Para mayor precisión la documentación licitatoria puede ser consultada en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad (<http://ppp.vialidad.gob.ar/wp-content/uploads/2018/01/PETP-CVC.pdf>) y en el sitio web de la Subsecretaría de Participación Público Privada, dependiente del Ministerio de Finanzas ([https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp\\_com\\_tec.php](https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp_com_tec.php))

## **12) Sr. Bautista Sartori**

Solicitó la pavimentación de colectoras

**RESPUESTA:** El Plan de Obras prevé la ejecución de las siguientes obras:

- Pavimentación de calles colectoras Tramo III – 12,7 km
- Pavimentación de calles colectoras Tramo IV – 1,45 km (RN N° 5)

Solicitó mayor mantenimiento y corte de pasto en la Autopista y en el sector de colectoras.

**RESPUESTA:** De acuerdo al Contrato vigente la concesionaria debe realizar el mantenimiento periódico de la zona parquizada y el corte de pasto en toda la traza de la autopista. El Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del contrato no contempla cambios en ese aspecto, aún así la Dirección Nacional de Vialidad toma la inquietud planteada por el Sr. Sartori a fin de mejorar el mantenimiento de la Autopista.

Solicitó limpieza y prevención de basurales al costado de la Autopista como por ejemplo el que se ubica detrás del Colegio San Patricio.

**RESPUESTA:** El Colegio San Patricio está emplazado aproximadamente en el Km. 65,500 sobre la traza de la RN N° 7, lo que lo ubica fuera del área de la concesión correspondiente a GCO S.A. No obstante ello, la Dirección Nacional de Vialidad toma la inquietud para trasladarla a la Concesionaria a cargo de ese tramo de la RN N°7 y mejorar así el mantenimiento de la Autopista.

## **13) Sr. Alfredo Almeida - secretario de Gobierno del Municipio de Ituzaingó**

Planteó la dificultad de ingreso y egreso de los vecinos de Ituzaingó hacia y desde la Autopista en horario pico.

**RESPUESTA:** El crecimiento demográfico de la zona y del parque automotor sumado al incremento de la cantidad y frecuencia de los medios de transporte públicos que circulan por el lugar han elevado el volumen de tránsito, lo que efectivamente genera importantes demoras en el sector. El Plan de Obras dentro del Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación de Contrato contempla la ampliación y mejora del par rotatorio de las intersecciones de ese sector. La solución prevista busca generar mayor capacidad para el par rotatorio existente, ensanchando las colectoras ascendente y descendente en 1 carril de 3,5 mts de ancho. Asimismo, se ensancharán las colectoras en coincidencia con las ramas de egreso desde la autopista ampliando así la longitud de entrecruzamiento disponible. De igual manera, se semaforizarán todas las intersecciones vehiculares para poder mejorar los cruces peatonales y mitigar los problemas de ordenamiento de la circulación vehicular.

En relación a la problemática planteada sobre los distribuidores de Barcala y Santa Rosa, la empresa concesionaria realizó recientemente obras de ampliación en ambas embocaduras (Norte y Sur) de dichos puentes, agregando una dársena de giro y un carril extra para facilitar el flujo vehicular. El Plan de Obras

no contempla obras adicionales sobre estos dos distribuidores.

Solicitó la instalación de cámaras de seguridad públicas en todos los accesos y egresos de la autopista.

**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 Oeste no prevé la obligación de las Concesionarias 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 llevada 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.

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 de 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 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003 que aprueba los Reglamentos Generales 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 nunca se alcanzó un 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 observación 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 auditorías respecto a la disponibilidad de los mencionados libros. Por otro lado, particularmente el Acceso Oeste dispone de un correo electrónico ([atencionalpublico@auoeste.com.ar](mailto:atencionalpublico@auoeste.com.ar)), para el cual la Empresa Concesionaria utiliza el mismo criterio para responder: tiempo máximo de respuesta 30 días. 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](mailto: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 72hs 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:** 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 contemplan 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.

En nota firmada por el Intendente de Luján, Sr. Oscar Luciani que obra agregada al Expediente electrónico EX 2018-03328922-APN-DNV#MTR en el Número de Orden 42 realizó una serie de solicitudes:

Solicitó pavimentación de calles colectoras entre Luján y General Rodríguez en sus lados Sur y Norte.

**RESPUESTA:** En el Plan de Obras previsto en el Proyecto del Acuerdo Integral de Renegociación contractual se contempla la pavimentación de las calles colectoras entre Luján y General Rodríguez, en una longitud total de 12,75 km, quedando toda la extensión de las calles colectoras del Tramo III de la Autopista correspondiente a la localidad de Luján pavimentada.

Solicitó mejorar el mantenimiento de banquetas y corte de pasto.

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

Solicitó mejorar la intersección de la RN N° 5 con la RN N°7.

**RESPUESTA:** En el Plan de Obras previsto en el Proyecto del Acuerdo Integral de Renegociación contractual está prevista la construcción de la rama de enlace de la RN N°5 (desde Mercedes) con la RN N°7 (hacia San Andrés de Giles).

Solicitó construcción de las calles distribuidoras faltantes en los puentes de intersección con RP 192, Puente Roca, y Puente Carlos Keen.

**RESPUESTA:** Como se ha señalado, los puentes descriptos no corresponden al Acceso Oeste. Aún así se informa que la adecuación de los puentes existentes, (ramas de acceso y salida), la construcción de colectoras entre Luján y San Andrés de Giles y la repavimentación de la RN N°7 forman parte del Plan de Obras del Corredor C, que integra el Proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras, Etapa 1, que actualmente

se encuentra en proceso de licitación bajo la modalidad PPP, Ley N° 27.328, Decreto Reglamentario N° 118/2017, y Resolución N° 147 - E/2018. La documentación licitatoria puede ser consultada en el sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad (<http://ppp.vialidad.gob.ar/wp-content/uploads/2018/01/PETP-CVC.pdf>) y en el sitio web de la Subsecretaría de Participación Público Privada, dependiente del Ministerio de Finanzas ([https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp\\_com\\_tec.php](https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/transp_com_tec.php))

Solicitó considerar una tarifa diferenciada para los residentes de la ciudad de Luján que prestan servicios laborales en la localidad de Gral. Rodríguez.

**RESPUESTA:** El Proyecto de Acuerdo Integral de Renegociación del Contrato del Acceso Oeste no contempla el establecimiento de nuevas tarifas diferenciales.

#### **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 régimen 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.