FUNDAMENTOS

Desde comienzos de la década del 90’ se implementaron reformas estructurales que tendieron básicamente a transferir competencias al mercado (desregulación, privatizaciones y reducción del gasto público), al que se lo consideró como el instrumento mas apto para sostener los equilibrios sociales y económicos así como el más eficiente asignador de recursos. El estado quedó subordinado a la lógica predominante del mercado.

Dentro del esquema descripto, las privatizaciones adquirieron una magnitud y una dinámica impensada hasta ese entonces, provocando profundas transformaciones en la estructura institucional, social y económica del país.

El proceso de reformas encontraba como antecedente filosófico político las reformas neoliberales de los años 70’ y 80’ con la tesis anglosajona del estado mínimo.

En el plano nacional la transferencia de empresas públicas al sector privado encuentra otros fundamentos de menor contenido ideológico pero basado en la supuesta ineficacia de las empresas públicas y la precaria situación financiera del estado argentino, el cual había soportado una de las mayores crisis de hiperinflación y cambio adelantado de Gobierno.

En este contexto de Reforma del Estado, y dentro de la primera etapa privatizadora, se realizan las concesiones de redes viales.

A pesar de tratarse de una licitación internacional, en el proceso de licitación de los veinte (20) corredores viales participaron solo empresas argentinas.

Por medio de la adjudicación de los distintos corredores viales, se concedieron bajo la forma de Contrato de Concesión de Obra Pública alrededor de 9.600 Km. de red pavimentada. La red concesionada conforma un treinta por ciento (30%) de las rutas nacionales pavimentadas, concentra más de la mitad del transito y conecta las principales áreas urbanas y rurales del país, así como la mayor parte de los puertos y puentes internacionales.

El 24 de agosto de 1993 el Estado Nacional dispuso el llamado a licitación pública nacional e internacional por el régimen de pago de obra pública por el sistema de peaje, en los términos establecidos por la ley 17520 y las modificaciones establecidas por la ley 23696, para

la mejora, ampliación, explotación y administración del Corredor Vial Interurbano Cipolletti – Neuquén de la red vial nacional.

El contrato de concesión denominado Corredor 29 fue concesionado a una Unión de Empresas y suscrito entre el concedente y el adjudicatario el 22 de diciembre de 1994 contrato que fue ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional mediante decreto 427 de marzo de 1995.

Desde entonces la relación estado – empresas concesionarias se vio atravesada por constantes dificultades y procesos de renegociación contractual, así por ejemplo la calidad de concesiones con cargo de canon fueron modificadas por la de subvencionadas. A medida que se fue haciendo evidente la actitud de la empresa de maximizar ganancias sin tener en cuenta sus obligaciones contractuales, los actores y representantes de las comunidades de Río Negro y Neuquén y muy especialmente los usuarios manifestaron en reiteradas ocasiones su más absoluta disconformidad, inclusive planteado la rescisión del contrato de concesión.

En el mes de septiembre del año 2005 la Defensoría del Pueblo de la ciudad de Neuquén recomendó la extinción del contrato de concesión del sistema vial interurbano Cipolletti-Neuquén en virtud de la existencia de graves incumplimientos contractuales por parte de la empresa Caminos del Valle Sociedad Anónima.

La población de la zona supera los setecientos mil (700.000) habitantes y representa la mayor concentración urbana de la Patagonia. Como pobladores de una región tradicionalmente aislada de los centros de decisión del país, los vecinos de estas ciudades tienen una clara conciencia de lo que representan las rutas y puentes para su desarrollo, sabiendo que de éstas depende la integración económica, social y cultural de ambas provincias.

El puente carretero que une las ciudades de Neuquén y Cipolletti constituye un símbolo de la integración regional desde el punto de vista histórico, cultural y económico. Es una vía insoslayable para el intercambio entre las dos (2) ciudades del Alto Valle de Río Negro y Neuquén.

Hoy, bien podemos afirmar que se trata una situación insostenible para todos los habitantes de Cipolletti y Neuquén: pagan un peaje por obras que no se realizan y, por ende que no pueden utilizar. Son numerosos y recurrentes los incumplimientos en los que la empresa incurrió. La recaudación de la empresa concesionaria fue muy suprior a la prevista originalmente en la concesión. La

ecuación económica se hizo sobre la base de un flujo de veintiún mil (21.000) vehículos diarios cuando en realidad circulan más de cincuenta mil (50.000) vehículos.

Una situación totalmente injusta, probada acabadamente por la Universidad del Comahue, por los Concejos Deliberantes y por los municipios de Neuquén y Cipolletti, por el Defensor del Pueblo de la Nación, por el Defensor del Pueblo de Neuquén.

Al respecto un estudio de la Universidad Nacional del Comahue del año 2000, demostró fehacientemente todos los objetivos económicos. No así los de las responsabilidades de las obras que tendría que haber realizado la empresa.

No obstante ellos la empresa concesionaria del servicio solicito una readecuación tarifaria o, dicho en otras palabras, pretende incrementar el valor del peaje, el que deberá ser sufragado por cada uno de los miles de usuarios que día tras día deben cruzar el puente carretero que une las dos Provincias. Peor aun, son los argumentos esgrimidos por la empresa para fundamentar la solicitud elevada al O.C.Co.Vi., utilizando como pretexto un reclamo salarial efectuado por los trabajadores de la citada empresa.

Por todo lo dicho precedentemente, la concreción del incremento del peaje solicitado por la empresa concesionaria no haría otra cosa más que consagrar un acto de injusticia, que como tal no puede ser admitido por la comunidad y las instituciones que representan sus intereses y expectativas.

Por ello:

Coautoría: Luis Bardeggia, María Inés Maza, Luis Bonardo, Facundo López, Beatriz Contreras.

Legislatura de la Provincia
de Río Negro

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

D E C L A R A

Artículo 1°.- Su más absoluto rechazo a la readecuación tarifaria solicitada por la concesionaria del Corredor 29 Caminos del Valle SA ante el Organo de Control de las Concesiones Viales (O.C.Co.Vi.).

Artículo 2°.- Poner en conocimiento de la presente declaración al O.C.Co.Vi., a Vialidad Nacional y al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, al Parlamento Patagónico, y a los representantes de la provincia en el Congreso de la Nación.

Artículo 3°.- Invitar a los Consejos Deliberantes a adherir a la declaración.

Artículo 4°.- De forma.