

**SESIONES ORDINARIAS**  
**2005**  
**ORDEN DEL DIA N° 2485**

**COMISION PARLAMENTARIA MIXTA  
REVISORA DE CUENTAS DE LA ADMINISTRACION**

**Impreso el día 14 de junio de 2005**

Término del artículo 113: 24 de junio de 2005

**SUMARIO: Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas a fines de regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y explotación de la conexión física Rosario-Victoria; y cuestiones conexas. (60-S.-2005.)

Buenos Aires, 4 de mayo de 2005.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de llevar a su conocimiento que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente

**Proyecto de resolución**

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, solicitando informe sobre las medidas adoptadas a los fines de:

a) Regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y explotación de la conexión física Rosario-Victoria;

b) Determinar el perjuicio fiscal que pueda haberse originado en las referidas situaciones; y

c) Determinar y efectivizar las correspondientes responsabilidades.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

MARCELO A. H. GUINLE.  
*Juan Estrada.*

**FUNDAMENTOS**

Por estas actuaciones la Auditoría General de Nación (AGN) informa sobre el resultado de la auditoría que realizara a los fines de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y explotación de la conexión física Rosario-Victoria.

La tarea realizada arrojó los siguientes comentarios y observaciones.

1. *Etapas de proyecto*

1.1. *Aspectos técnicos*

1. El órgano de control (OC) no puede ejercer su función al no contar con la documentación técnica de la etapa de proyecto.

El órgano de control de las concesiones viales (OCCOVI) no cuenta con los documentos técnicos de la etapa de proyecto lo que evidencia la imposibilidad de efectuar controles respecto del avance de la obra.

1.2. *Aspectos jurídicos*

1.2.1. *Constitución de la sociedad concesionaria.*

2. El concedente autorizó la integración del capital social del concesionario en cuotas contraviniendo las cláusulas contractuales.

La adjudicación y posterior formalización del contrato debe hacerse sobre las bases de la licitación, no pudiendo después de la adjudicación modificar condición o modalidad alguna del pliego sobre el que se efectuó el procedimiento de selección. Si ello se hace, se quiebra el principio de igualdad, favoreciendo al adjudicatario contratista.

“Para analizar si un determinado acto de la administración resulta o no violatorio del principio de igualdad, la ponderación jurídica debe efectuarse en consideración de las circunstancias particulares que lo motivan y le dan origen. Por tanto, considero que deben equilibrarse armónicamente ambos valores: por un lado el principio de igualdad en mira a la situación de los oferentes y por otro lado, aquel mismo principio y su debido respeto frente a razones de bien común, de interés general, que animan el accionar de la administración. Es dable admitir que el tratamiento especial o beneficio que se puede conceder a un adjudicatario, ante nuevas circunstancias ocurridas tiempo después de producida la adjudicación, habría de ser el mismo que se hubiere otorgado a otro oferente de haber resultado cocontratante, en similar situación”. (PTN-Dictámenes, 159:326; 164:82; 202:48.)

De la documentación analizada no constan nuevas circunstancias ocurridas tiempo después de producida la adjudicación que justifiquen el tratamiento especial dado a Puentes del Litoral.

En efecto, el postulante ganador incumplió en la iniciación de los trámites de inscripción ante la Inspección General de Justicia (IGJ) que conforme el contrato vencía el 28 de febrero de 1998. Veintitrés (23) días después de dicho vencimiento (23/03), el MEyOSP dictó la resolución 39/98 que lo proroga hasta octubre de 2004. El trámite fue iniciado el 1° de abril de 1998 y la inscripción fue obtenida el 13 de mayo. (Anexo II.)

Como el contrato prescribe que el decreto aprobatorio del mismo está sujeto a la mencionada inscripción en la IGJ, éste recién fue dictado el 14 de mayo de 1998, al día siguiente a la obtención de la inscripción registral de la sociedad anónima.

El Poder Ejecutivo, entonces, demoró la firma del decreto en virtud de que el concesionario no había finalizado sus tramitaciones, lo que debería haber ocurrido con anterioridad si la sociedad anónima se hubiera inscrito en la fecha prevista originalmente en el contrato.

La resolución 339/98, aprueba también el estatuto social de la concesionaria, el cual reduce el capital social inicial que debía suscribirse al momento de la inscripción ante la IGJ y al sólo efecto de formalizar el acto constitutivo, en \$ 8.400.000 y elevándolo al monto contractual (\$ 30 millones) antes de la toma de posesión, desdoblado así la suscripción inicial.

Dado que las suscripciones se realizaron en dos momentos (la primera el 1/04 y la segunda el 15/07), la concesionaria solicitó que también se desdoblén las diferencias de las integraciones, cada una al vencimiento de dos años (conforme artículo 166, inciso 2°, ley 19.550).

Fecha	Capital suscrito	Capital integrado	Diferencia a integrar
1-4-98	8400.000	2.100.000	6.300.000
15-7-98	21.600.000	5.400.000	16.200.000
14-9-98 (T. de P.)	30.000.000	7.500.000	22.500.000

La C.T. en fecha 10 de mayo de 2000, expresa que el 1° de abril de 2000 venció la primera integración de \$ 6.300.000 (diferencia entre \$ 8.400.000 – \$ 2.100.000) y que la segunda, con vencimiento el 15 de julio de 2000, será de \$ 15.300.000 (diferencia entre \$ 21.600.000 – \$ 5.400.000).

Este cálculo es erróneo, ya que el capital a integrar es de \$ 6.200.000 y no de \$ 15.300.000, (se calculó \$ 900.000 de menos). Este error se trasladó al reclamo que se realizó a la concesionaria (nota C.T. ROS-VIC 275/2000), solicitando integrar la diferencia y dando por efectivamente integrado el monto de \$ 8.400.000, cuando de los estados contables correspondientes al ejercicio 1 de Puentes del Litoral se verifica que se habían integrado \$ 7.500.000, o sea \$ 900.000 menos que los que la CT da por integrados.

No obstante ello, Puentes del Litoral (PdeL) efectuó las integraciones en las fechas contractualmente exigidas.

3. El órgano de control acepta los extractos bancarios no realizando procedimientos sobre los registros contables orientados a verificar la integración del capital social.

El 11 de agosto de 2000 el OC realizó el último reclamo según consta, para que PdeL presente la documentación respaldatoria de la integración total del capital social y el 7 de septiembre de 2000 la concesionaria lo acredita mediante fotocopias de extractos bancarios por la suma de \$ 26.760.000, no resultando a criterio de la CT documentación idónea para demostrar dicha integración.

La auditoría compartió el criterio de no considerar idóneos los extractos bancarios a los efectos de acreditar lo que se pretende, ya que éstos describen los movimientos de una cuenta sin especificar el concepto y el saldo del extracto es modificable, por lo que debería haber realizado verificaciones en los registros contables.

4. El órgano de control no cumple con el rol encomendado, evidenciando desinformación en los asuntos de su competencia.

Según los extractos bancarios, PdeL efectuó las integraciones en las fechas exigidas, pero por una suma inferior a la estipulada. La diferencia aludida, de \$ 3.240.000 se corresponde con la falta de integración del accionista Benito Roggio e Hijos S.A. quien lo efectivizó con tres meses de demora en octubre de 2000.

Al mismo tiempo se ha constatado que la concesionaria no notificó oportunamente las integracio-

nes efectuadas, no constando apercibimiento o sanción alguna por dicha falta.

### 1.2.2. Acta de toma de posesión y acta de inicio de los trabajos.

5. El órgano de control accede a los requerimientos de la empresa apartándose de las exigencias contractuales.

De la documentación analizada se verificó que, en la fecha prevista contractualmente para la toma de posesión, la concesionaria no contaba con la integración de capital que exigía el Texto Jurídico Definitivo.

La toma de posesión se efectivizó el 14 de septiembre de 1998 cuando debió hacerse el 19 de junio de 1998 (fecha contractual), no surgiendo de los documentos los motivos de la demora. (Ver anexo III.)

El concesionario mediante nota 28/98 del 17 de julio de 1998 dirigida a la Secretaría de Obras Públicas (SOP) hace referencia a "...cuestiones pendientes cuya solución se hace necesaria para la toma de posesión...", no obstante que el artículo 15.1 del contrato sólo sujeta la toma de posesión a la publicación del decreto y no a otras circunstancias como interpreta el concesionario.

El acta de inicio de los trabajos se labró el 24 de septiembre de 1998, detallando sólo algunos de los documentos que debía exhibir la concesionaria, omitiéndose la garantía de ejecución. Es decir, se dieron por iniciados los trabajos sin el documento que garantizaba su realización.

Cabe señalar que el inicio de los trabajos estaba contractualmente previsto, a los cuarenta y cinco (45) días de efectuada la toma de posesión, o sea el 29 de octubre de 1998 y que el desembolso de la subvención dependía del referido inicio.

### 1.2.3. Garantías

6. El órgano de control exige extemporáneamente la constitución de la garantía que prevé el artículo 8.2 del Texto Jurídico Definitivo.

El 26 de febrero de 1998 por nota CT ROS-VIC 11/98, se solicitó a la concesionaria que constituya en forma inmediata la garantía prevista en el artículo 8.2. Esta exigencia es injustificada dado que la garantía está sujeta a la publicación del decreto, y éste aún no se hallaba firmado.

7. La concesionaria incumplió con la constitución de la garantía de ejecución de las obras y el OC modificó las obligaciones contractuales conforme a las pretensiones de PdeL. La presentación de la garantía de ejecución (artículo 8°), debía realizarse el 24 de mayo de 1998 [a los cinco (5) días de publicado el decreto].

La concesionaria la presentó bajo la forma de tres cartas de crédito *stand by* el 30 de octubre de 1998

por la suma de "...\$ 143.102.193, que constituye el importe total de la garantía que fuera convenido con la SOP...", cuyo texto especifica que se emiten a fin de garantizar las cláusulas 8.2 y 22.1 b) del contrato.

La concesionaria unifica de esta forma las dos garantías (de ejecución, artículo 8.2 y la de financiamiento o garantía de la garantía de ejecución, artículo 22.1.b) en un único documento, implicando la postergación en el plazo de la primera, (el acta de toma de posesión trasladó la segunda al 30-10-98, ver anexo III) e incumpliendo con las previsiones del artículo 8.2 que fijó la garantía en \$ 171.722.632.

Tres meses después, por resolución MEYOSP 86/99, se aceptó el monto de garantía dispuesto por la concesionaria.

8. El concedente modificó el contrato en detrimento de sus propios intereses.

El contrato en su artículo 7.2 *in fine*, remitía a la aplicación del artículo 30.6 –resolución por mutuo acuerdo del contrato de concesión–.

El 3 de julio de 1998 PdeL solicitó a la SOP se subsane lo que consideran un "error material" del contrato, en el sentido de que, de registrarse el presupuesto fáctico del artículo 7.2, "...la concesionaria estará habilitada para solicitar la resolución del contrato por culpa del concedente...".

La CT, a través de uno de sus asesores, opina que "...la cuestión resulta razonable", aludiendo a que "se trata de una cuestión que los bancos con los que negocia la concesionaria para obtener la financiación, consideran de suma importancia, en atención a que incide significativamente en los riesgos financieros de la operación".

La referida opinión resulta ser el único fundamento de la resolución MEYOSP 1.163/98, que modifica el contrato receptando lo solicitado por la concesionaria, sin constar en el análisis razones de interés público que lo justifiquen, ante nuevas circunstancias ocurridas después de producida la adjudicación.

La modificación fue expresamente plasmada en el apartado d) de las cartas de crédito *stand by*, como una de las causales de extinción de las garantías.

9. El incumplimiento de PdeL y la ineficiencia del OC dejaron al Estado nacional sin garantía.

La presentación con diferimiento de la garantía de ejecución –casi cinco meses después de lo exigido–, dejó sin cobertura los tres rubros que la misma debía garantizar: la toma de posesión, la ejecución de las obras y la constitución de los seguros.

Ello implicó que el OC no dispusiera de las herramientas contractualmente previstas para sancionar la tardanza en la falta de la toma de posesión en la que incurrió el concesionario.

10. El órgano de control modifica los criterios de gestión por lo que sus decisiones carecen de continuidad.

Mediante nota CT ROS-VIC 103 (6-3-00), el órgano de control solicitó a PdeL que sustituyera las cartas de crédito que habían sido presentadas y aceptadas por la misma CT por otras, que receptaran el criterio de tener una vigencia ininterrumpida e irrevocable hasta el 14 de octubre de 2003 y que fueran emitidas en dólares estadounidenses. Cuatro meses después y por nota CT ROS-VIC 248 (3-7-00), el mismo organismo se desdice de lo expresado y acepta que éstas sean en pesos y renovables anualmente.

#### 1.2.4. Seguros

11. La concesionaria no dio cumplimiento a las obligaciones previstas en el artículo 12 en sus cinco (5) incisos del contrato de concesión.

Puentes del Litoral presentó los modelos de pólizas proforma correspondientes a los seguros y lista de compañías el 17 de febrero de 1998, cuando según las previsiones contractuales debió hacerlo el 2 de febrero de 1998, o sea quince (15) días antes. [Artículo 12.1 Texto Jurídico Definitivo (TJD)].

En cuanto a la obligación de contar con los seguros contratados al momento de la toma de posesión y del análisis de la póliza 128 de la Compañía Winterthur Internacional, se verifica que los dos riesgos que contempla esta póliza (el riesgo por los bienes y obras y la responsabilidad civil), tiene vigencia desde el 23 de septiembre de 1998, resultando entonces que no existió cobertura desde el 14 de septiembre de 1998 (fecha de la toma de posesión) hasta la referida vigencia (artículo 12.2 TJD).

El seguro de riesgo de trabajo y el de vida fueron contratados en término, no obstante no fueron presentados por la concesionaria al órgano de control sino ante el requerimiento de éste. (Artículo 12.2 TJD).

Se verifica, a través del memorando CT ROS-VIC 02/99, que PdeL no acreditó ante el requerimiento del organismo de control, la vigencia de las pólizas (artículo 12.3 TJD).

El concesionario no ha incorporado en las pólizas las cláusulas referidas a la obligación del asegurador de notificar al OC omisiones e incumplimientos de la concesionaria (artículo 12.4 TJD) ni tampoco la renuncia de las compañías aseguradoras de reclamar contra el concedente (artículo 12.5 TJD), incumplimientos que fueron subsanados por PdeL a través del endoso a la póliza 128 mencionada el 14 de enero de 1999 y ante lo solicitado por la CT ROS-VIC.

La CT a través del referido memorandum de fecha 13 de enero de 1999 manifiesta que los seguros contratados "...se ajustarían en principio a las exigencias del artículo 12 del TJD...", denotando una demora en la aprobación de documentos cuya trascendencia es notable.

12. El órgano de control no cumple eficientemente con el control de las proformas de los modelos de pólizas.

Se verifica que la póliza 128 de la Compañía Aseguradora Winterthur Internacional tiene un endoso por el que se incorporan las exigencias previstas en el artículo 12.4 y artículo 12.5 del TJD, corrección hecha en virtud de la observación que realiza la CT casi un año después de presentados los modelos.

#### 1.2.5. Acuerdo de financiamiento

13. El concedente no actuó conforme lo previsto en el contrato de concesión ante el incumplimiento de PdeL de presentar "el financiamiento necesario para afectar a la ejecución de la obra".

La presentación del acuerdo de financiamiento vencía el 28 de abril de 1998.

En cumplimiento de la exigencia prevista en el artículo 22.1 a) el postulante ganador presentó en la oferta una intención de financiamiento del Banco Río de hasta u\$s 150.000.000, el cual debía ser materializado a los 90 días de firmado el contrato. En la documentación que se ha tenido a la vista no consta dicha materialización, quedando sin efecto la intención del Banco Río.

En el acta de posesión (14-9-98) artículo 3º, el secretario de Obras Públicas otorgó un plazo hasta el 30 de octubre de 1998 para que el concesionario proceda a entregar el compromiso financiero firme e irrevocable. Ello implica otorgar seis meses de gracia para cumplir con una obligación fundamental en el desarrollo de la concesión.

En el acta se menciona que el secretario de Obras Públicas actúa en virtud de la autorización conferida por la resolución 1.122/98, no surgiendo de ésta la mencionada autorización.

La concesionaria presentó entonces mediante nota PL 53/98 (30-10-98), cartas de compromiso de crédito de cada uno de los socios, a ser destinados al financiamiento de las obras, (en respuesta al punto 22.1 a)). Los compromisos de los socios serían reemplazados por un crédito BID, que se encontraban gestionando.

El 3 de noviembre de 1998 mediante nota CT ROS-VIC 42/98, la CT comunicó a la concesionaria que a fin de poder considerar las notas suscritas por los accionistas de PdeL, "deberán salvarse las siguientes observaciones..." es decir que inicialmente van

a ser consideradas las cartas de compromiso de los accionistas en reemplazo de los acuerdos firmes e irrevocables.

14. La autoridad de aplicación legitima los incumplimientos de PdeL por la no presentación del acuerdo de financiamiento.

El 29 de enero de 1999, mediante resolución SOP 86/99, se proroga nuevamente la presentación del acuerdo de financiamiento (AF) hasta el 28 de febrero de 1999, aceptando hasta tanto el compromiso asumido por las sociedades accionistas de aquella de suministrar subsidiariamente la financiación pertinente.

Vencidos los plazos de las sucesivas prórrogas otorgadas, el 9 de diciembre de 1999 por nota CT ROS-VIC 530/99 se intimó a la concesionaria para que en el plazo de quince (15) días hábiles presente el acuerdo de financiamiento (A.F.) establecido en el artículo 22.1 *a*), bajo apercibimiento de aplicar las sanciones fijadas contractualmente, implicando de hecho una nueva prórroga.

Las resoluciones MEyOSP 86/99 y 639/99 fueron recurridas el 25 de febrero de 1999 y el 24 de marzo de 2000 por decisión administrativa 28 del jefe de Gabinete. A través de la misma, se dejó firme la obligación de Puentes del Litoral de presentar los AF bancarios por u\$s 143.102.193, mencionando que los aportes de los accionistas no constituyen el cabal cumplimiento del contrato.

No obstante las sucesivas prórrogas acordadas Puentes del Litoral persistió en su accionar, por lo que la SOP mediante nota 723/00 le expresa que el incumplimiento incurrido es motivo de rescisión pero que adoptará un criterio gradualista como es el legítimo ejercicio de la excepción de incumplimiento, procediendo en consecuencia a suspender todos los pagos en concepto de subvención a partir del certificado de obra a abril de 2000, hasta tanto se presenten los AF.

Puentes del Litoral remite el 7 de agosto de 2000 copia del contrato de préstamo celebrado con el BID, sujeto a condiciones, intentando reemplazar la presentación de los acuerdos firmes e irrevocables.

15. La gestión del OC resulta inconsistente al variar sus decisiones sin fundamentos que lo avalen.

La SOP, mediante nota 1020/00 (1-9-00) a PdeL, informa que procede a flexibilizar la suspensión de los pagos anteriormente dispuesta por considerar que ha cambiado el escenario; se incluyen la firma del contrato con el BID -u\$s 73.751.000-, el incremento del capital social convenido con este banco -u\$s 29.039.000- y la no paralización de las obras no obstante la suspensión.

El 20 de octubre de 2000 se firmó un acta acuerdo donde, respecto de este tema, la concesionaria se obligó a invertir la suma de \$ 132.790.000 (\$ 30.000.000 más \$ 73.751.000, más \$ 29.039.000).

El 26 de julio de 2002 PdeL solicitó al ministro de Economía el otorgamiento de un subsidio para la finalización de la obra, acompañando los antecedentes de la concesión. Funda el pedido en el contexto de la época, la caída del crédito del BID las deudas con terceros, y explica los motivos por los cuales el Estado nacional debería hacerse cargo de la continuidad de la construcción de la obra, mencionando la inviabilidad de ejecutar las garantías y de rescindir por culpa de la concesionaria, por existir responsabilidad del Estado en la caída de la financiación que impide su terminación.

El Estado nacional estudió la posibilidad de otorgar el subsidio solicitado, lo que no fue operativamente posible, acordándole en febrero de 2003 un préstamo de asistencia financiera.

## 2. Etapa de ejecución

### 2.1. Aspectos técnicos

#### 2.1.1. Avance de obra

16. El concesionario no cumple con el plazo que fija el contrato (artículo 17) para la puesta en servicio de las obras y el concedente sujeta erróneamente dicha exigencia a la toma de posesión.

El corrimiento de los plazos que hace el órgano de control con esta interpretación es de cuatro (4) meses (8,33 % del período total para la ejecución de las obras).

Este corrimiento de la fecha de finalización se debe a la incorrecta interpretación de los artículos correspondientes que efectúa el OC.

17. La empresa no cumple con la fecha para la puesta en servicio de las obras erróneamente calculadas por el OC.

La fecha de puesta en servicio del puente debía ser el 14 de septiembre de 2002. Sin embargo, debido a las demoras que acumulaba la obra, no fue posible cumplirlo. El monto certificado acumulado a septiembre de 2002 (inclusive) es de \$ 341.870.644 y el costo total de las obras a valores de la oferta debía alcanzar \$ 377.673.560.

El monto pendiente de inversión a esa fecha era de \$ 35.802.916 (\$ 377.673.561 - \$ 341.870.644), lo que representa cerca de un 10 % de la inversión comprometida.

En el lapso enero-septiembre de 2002, las obras avanzaron sólo un 2,78 %, lo que evidencia las dificultades de la empresa para continuar el ritmo de trabajos comprometidos desde inicio de dicho año.

## Cuadro comparativo entre el avance real certificado y el avance comprometido

Año	Mes	Monto de inversión (\$)		Porcentaje s/total obra	
		Certificado	Comprometido	Certificado	Comprometido
1998	Sep.-Dic.	25.851.245	25.757.324	6,84	6,82
1999	Ene.-Abr.	18.394.317	17.750.648	11,72	11,52
	May.-Ago.	28.177.064	25.304.116	19,18	18,22
	Sep.-Dic.	33.265.956	30.440.473	27,98	26,28
2000	Ene.-Abr.	36.194.182	32.517.677	37,57	34,89
	May.-Ago.	62.386.416	51.363.578	54,09	48,49
	Sep.-Dic.	48.506.950	43.281.368	66,93	59,95
2001	Ene.-Abr.	18.392.648	46.944.800	71,80	72,38
	May.-Ago.	20.313.939	50.192.790	77,18	85,67
	Sep.-Dic.	39.895.679	25.039.744	87,74	92,30
2002	Ene.-Abr.	6.125.667	18.166.089	89,36	97,11
	May.-Ago.	4.322.359	10.348.250	90,51	99,85
	Septiembre	44.223	556.510	90,52	100,00
Acumulado (\$)		341.870.644	377.673.367		

Nota: Cronograma vigente a la fecha prevista contractualmente de habilitación de las obras (revisión 8 del 4-2-00).

Tal como surge del cuadro anterior, a abril del año 2001, sobre un compromiso de obras de 72,38 %, se certificó el 71,38 % que corresponde a

la obra ejecutada. Luego, las demoras se hicieron más significativas acumulando 8,9% hasta septiembre de 2002.

Período	Porcentaje ejecutado del total de obra	Porcentaje comprometido total de obra
Mayo/2001 a septiembre/2002	18,72 %	27,62 %

Desagregado por año del cumplimiento de lo comprometido:

18. La SOP modificó el cronograma de obras y las condiciones fijadas en el contrato sin tener las facultades para hacerlo.

El 17 de julio de 2002 mediante nota PL 049/02 Puentes del Litoral solicita al OCCOVI una reprogramación de las obras debido a dificultades económicas. La prórroga solicitada es de cuatro (4)

meses más treinta días para el período de movilización final. (Expediente 3007/02.)

Por último, la prórroga fue concedida por resolución SOP 93 (5-9-00), nueve (9) días antes de producirse el vencimiento. La referida resolución reprogramó las obras otorgando un nuevo plazo para su culminación hasta el 19 de marzo de 2003, sucesivamente ampliado al 15 y 24 de mayo/03.

Norma	Plazo para puesta en servicio y sus prórrogas
Artículo 17 del T.J.D.	19 de mayo de 02 (4 años a partir de la fecha de publicación del decreto)
Resolución SOP 93 - 5-9-02	19 de marzo de 03
Resolución SOP 56 - 21-2-03	15 de mayo de 03
Resolución SOP 213 - 21-5-03	24 de mayo de 03 - Habilitación provisoria *

\* Dictada ya vencido el plazo de prórroga. La fecha para la terminación de los trabajos de protección de terraplenes se fijó para el 30 de septiembre.

La SOP prorroga en total un año la finalización de los compromisos y crea la figura de la "habilitación provisoria" no contemplada en el TJD, para lo cual no tiene competencia pues debería haberse dictado una resolución del MEyOSP.

Según la resolución, "el suscrito es competente para el dictado de esta medida en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 7° de la resolución del ex MEOySP 86 de fecha 29 de enero de 1999 y el decreto 448 de fecha 7 de marzo de 2002".

La resolución 93/2002 fue dictada por el señor secretario de Obras Públicas, considerando que tiene facultades para hacerlo en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 7° de la resolución 86/99.

La resolución 93/2002 fue dictada por el señor secretario de Obras Públicas, considerando que tiene facultades para hacerlo en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 7° de la resolución 86/99.

Realizando una correcta interpretación de esta última resolución, se desprende que las facultades enumeradas en el artículo 7° nunca pueden ser entendidas en forma independiente de los temas y cuestiones resueltas en dicha norma.

Es así que dicho artículo sólo puede ser interpretado en el sentido de que la enumeración guarda una estricta vinculación con los temas desarrollados a lo largo de la norma, es decir: ampliación de un carril en el puente principal sobre el río Paraná (descripción técnica); tope máximo a desembolsar por el Estado nacional; monto de la carta de crédito y, por último, prórroga para la presentación del compromiso financiero.

Cualquier otra interpretación se encuentra desvirtuada con la lectura de la última parte del artículo en cuestión, el cual concluye, (facúltese al secretario de Obras Públicas) “a realizar cuantos más actos y diligencias fueren menester para la adecuada tramitación y diligenciamiento de los temas que se resuelven en la presente resolución”.

Es decir, el artículo 7° de la resolución SOP 86/99 nunca puede conferir atribuciones al secretario de Obras Públicas para el otorgamiento de prórrogas relativas al tiempo de obra, ya que dicha cuestión no se encuentra incluida en ninguno de los temas sobre los que resuelve dicha norma.

### 2.1.2. *Habilitación de las obras*

19. El OCCOVI habilitó con restricciones la puesta en servicio de la obra sin estar ejecutada la “totalidad de las obras e instalaciones”.

Si bien el contrato no especifica las condiciones que debe reunir la obra para su habilitación, el artículo 26 –cobro del peaje– establece que deben estar ejecutadas en su totalidad, situación que no se cumplió ya que la obra se encontraba con un avance del 94,6 % y que, según se verifica en el acta de puesta en servicio provisoria, el órgano de control reconoce con algunas restricciones.

El numeral 3 especifica que “en el anexo 1 que forma parte integral del acta de puesta en servicio provisoria de obras se listan los trabajos pendientes de ejecución a la fecha, en las áreas de competencia técnica, económico-financiera y de atención al usuario...”.

La obra fue habilitada al público el 22 de mayo de 2003, ocho meses después de la fecha erróneamente fijada por el concedente (14-9-02), representando este desvío un 16,7 %.

### 2.1.3. *Ampliación 4° carril*

20. El presupuesto definitivo del cuarto carril fue aprobado por la SOP tres años después de iniciados los trabajos, cuando acumulaba un avance del 91,4 %.

El Estado nacional solicitó a PdeL el 25 de agosto de 1998 (previo a la toma de posesión) la confec-

ción del presupuesto para la ampliación a cuatro carriles de la obra original, el que fue aceptado mediante resolución SOP 115 (28-5-99), en base al cual el órgano de control aprobó los certificados de obra.

La resolución MEyOSP 86 (29-1-99) aprobó la modificación del diseño a cuatro carriles de la obra y estableció un monto máximo a desembolsar por el Estado nacional.

Es con el dictado de la resolución SOP 171 (30-8-01) que se aprueba el presupuesto definitivo de la ampliación (\$ 27.471.368), con una demora de treinta y un meses desde la aprobación de la modificación al diseño de la obra y cuando la misma se encontraba al 91,4 %, según surge del avance acumulado del certificado de obra 29 correspondiente al mes de agosto de 2001 (\$ 25.103.841).

La autoridad de aplicación mediante sucesivos actos administrativos modifica plazo y/o condiciones para la aprobación del presupuesto definitivo, aumentando innecesariamente el riesgo de litigio, ya que por un lado prorroga la aprobación del presupuesto y por otro va certificando en base a un presupuesto “aceptado” que no tiene carácter definitivo.

## 2.2. *Aspectos económico-financieros*

### 2.2.1. *Recursos de la concesión*

#### 2.2.1.1. *Pago de la subvención*

21. La modificación de los términos contractuales efectuada por el Estado concedente otorga a PdeL una sustancial ventaja.

Ante el incumplimiento de las obligaciones asumidas por PdeL, conforme lo establecen el artículo 8.2 y el artículo 22.1 b) del contrato, la SOP, por nota 723 de julio de 2000, decidió suspender los pagos de los certificados de obra.

Atento a la modificación del artículo 7.2 ya comentada, la decisión de suspender el pago pudo haber desembocado en la rescisión del contrato por culpa del concedente y en la caída de la garantía de ejecución.

22. El concedente pagó certificados de obra fuera de término poniendo en riesgo la continuidad de la concesión.

Del total de certificados de obra (30) sólo se pagaron en término los números 28 y 29, lo que refleja la morosidad del Estado, que en el caso del certificado 24 superó los cinco meses. (Ver anexo IV.)

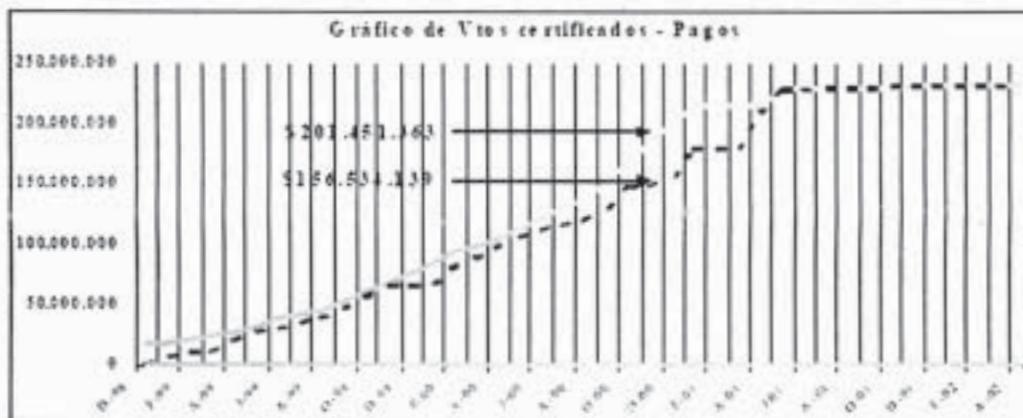
Si bien fue superado ampliamente el 10 % que fija el contrato (artículo 7.2. TJD), la obra no alcanzó a estar paralizada. Esta situación de mora se verificó a partir de noviembre de 2000, ya que en diciembre del mismo año la deuda alcanza el 19 % de la subvención involucrada, casi el doble del porcentaje fijado por el contrato para que la concesionaria quede habilitada a paralizar las obras. La situación se normaliza a partir del mes de abril de 2001.

El gráfico siguiente muestra la evolución de los certificados acumulados y de los pagos realizados.

La curva continua representa el monto certificado acumulado, mientras que la segunda representa

los pagos.

El máximo adeudado por el Estado es de \$ 44.917.224, monto alcanzado durante el mes de diciembre de 2000.



Cálculo de intereses sobre aportes efectivizados en mora por el Estado concedente y las provincias:

	Días	Interés (\$)
Estado nacional (A) .....	3.950	2.755.657
Provincia de Santa Fe (B) ....	280	66.202
Provincia de Entre Ríos (C) .	983	228.312
Total .....	5.213	3.050.171

La suspensión de los pagos ya mencionada –notificada por nota SOP 723/00– ocasiona un perjuicio financiero a la empresa que puede derivar en una reducción del ritmo de los trabajos (por ende retraso en el cronograma de obras), o incluso en la paralización de las obras, situación contemplada en el contrato que, sumada a otros extremos, permite la rescisión del mismo por culpa del concedente.

Sin embargo, a pesar de la decisión de suspender los pagos, se verificó un desembolso el 4 de agosto de 2000 correspondiente al certificado de obra 20 –mes de abril de 2000– por la suma de \$ 1.670.734.

Se aclara que el Estado desembolsó en concepto de subvención un total de \$ 232.527.233 sobre \$ 234.571.367 comprometidos en la oferta y adicional por la incorporación del cuarto carril, lo que representa el 99,13 %. La diferencia se origina en que el incumplimiento de PdeL respecto de la obligación de presentar acuerdos firmes e irrevocables [artículo 22.1.a)] ocasiona un “beneficio financiero” a su favor, el que es determinado por el OC y deducido de la subvención comprometida, ascendiendo a \$ 2.044.134.

Por otra parte, Puentes del Litoral aportó un total de \$ 43.650.000 sobre \$ 143.102.193, que fue lo comprometido en la oferta, representando el 30,5 %.

#### 2.2.1.2. *Financiamiento de Puentes del Litoral S.A.*

##### 2.2.1.2.1. *Endeudamiento*

23. Puentes del Litoral S.A. incumplió la disponibilidad del financiamiento previsto contractualmente.

El siguiente cuadro resume las condiciones de financiamiento contenidas en la oferta.

Recursos financiamiento	Total	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
Subvención Estado .....	207.100.000	80.000.000	127.100.000	0	0
Capital propio .....	30.000.000	7.500.000	22.500.000	0	0
Préstamos bancarios .....	113.102.193	17.792.258	-16.563.617	78.750.092	33.123.460
Subtotal Puentes Litoral .	143.102.193	25.292.258	5.936.383	78.750.092	33.123.460
Total recursos financ. ....	350.202.193	105.292.258	133.036.383	78.750.092	33.123.460
Inversión obra .....	350.202.193	105.292.258	133.036.383	78.750.092	33.123.460

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la oferta.

Los préstamos bancarios, representaban un 32,3 % del total de las inversiones para la realización de las obras y el 79 % de los compromisos de financiamiento a cargo de la empresa concesionario (\$ 143 millones). De acuerdo con la información contable, al 31 de diciembre de 2003 –fecha de cierre del último ejercicio– PdeL no registra ningún préstamo bancario.

24. La no obtención de los préstamos financieros por PdeL es reemplazada parcialmente por endeudamiento comercial y aumento del capital social.

El incumplimiento de PdeL en conseguir el financiamiento no es consecuencia de la situación económica por la que atravesó el país –como argumenta el concesionario–, dado que estaba previsto desde el primer año de la concesión. Aun el 69,6 %

de los desembolsos de fondos que se requerían para el tercer año de concesión (entre octubre de 2000 y septiembre de 2001), eran anteriores a la crisis económica que se desata en diciembre de 2001.

El capital social comprometido por el contrato es de \$ 30 millones, aporte al que se le adicionaron \$ 13.650.000 en oportunidad de las tratativas para un préstamo del BID.

El cuadro muestra el flujo de fondos de la concesión, esto es, los egresos por inversión en obra, los ingresos por pago de las certificaciones de obra con la subvención del Estado, la integración del capital social, las necesidades de financiamiento, los desembolsos por asistencia financiera y los reintegros de intereses y capital.

*Flujo de fondos – Año 1 a 6 de la concesión*

s/Enfoque regulatorio de la ejecución	Total \$	1 \$	2 \$	3 \$	4 \$	5 \$	6 \$
Inversión en obra .....	361.119.830	72.422.626	131.846.554	87.213.536	50.343.705	17.311.688	1.981.721
Capital propio .....	43.650.000	7.500.000	0	22.500.000	13.660.000	0	0
Subvención .....	232.527.233	47.531.764	83.261.375	97.960.389	3.783.705	0	0
Subtotal recursos disponibles .....	276.177.233	55.031.764	83.261.375	120.450.389	17.433.705	0	0
Subtotal necesidad fondos superávit financiero .....	-89.942.597	-17.390.862	-48.595.179	33.236.853	-32.910.000	-17.311.688	-1.981.721
Acumulado necesidad financiera/superavit .....		-17.390.862	-65.976.041	-32.739.188	-65.649.188	-82.960.876	-84.942.597
Asistencia financiera .....	39.616.523					39.616.523	
Pago de intereses (y capital) reintegro .....	-11.680.342					-2.269.034	-8.691.308
Subtotal ingreso neto de fondos .....	-27.986.181					-36.627.489	-8.691.308
Deficit financiero/ Superávit financiero .....	-57.006.416	-17.360.862	-48.595.179	33.236.853	-32.910.000	-17.315.801	-10.673.029
Acumulado déficit financ./ Superávit financ. ....		-17.390.862	-65.976.041	32.739.188	-65.649.188	-46.333.387	-57.006.416

*Fuente:* Elaboración propia en base a datos del ente regulador y los estados contables.

*Nota:* Los años de la concesión comprende los meses octubre a septiembre, mientras que los estados contables coinciden con el años calendario.

Se muestra que PdeL no tomó ningún préstamo bancario (tal como lo había formulado en la oferta), aun cuando son manifiestas las necesidades de financiamiento desde el año 1° de la concesión. En el quinto año, y a solicitud de PdeL, el Estado conviene en asistirlo financieramente por \$ 51.648.352, de los cuales se desembolsaron \$ 39.616.523.

Se destaca que, según la oferta, el concesionario se comprometió a obtener préstamos financieros por \$ 113 millones. Al no concretarse la obtención de los mismos, PdeL se financió con deuda comercial (con subcontratistas y proveedores), registrando al finalizar el cuarto año de la concesión la máxima exposición de las necesidades de financiamiento por \$ 65,7 millones.

Es decir, la falta de créditos bancarios fue reemplazada por endeudamiento comercial con proveedores, subcontratistas y las sociedades vinculadas al grupo accionista de la concesión (sociedades, artículo 33 -ley 19.550).

*2.2.1.2.1.1. Deuda comercial*

25. Puentes del Litoral no aplicó los recursos de la subvención a la cancelación de las obligaciones con los contratistas.

El primer antecedente documentado consiste en un informe del apoderado de la UTE Boskalis-Ballast (UTE BB) al concedente del 30 de junio de 2000 (segundo año de la concesión), informando la morosidad de PdeL.

Consecuentemente, la subvención del Estado, desembolsada por las certificaciones de obra por la realización en este caso, de las tareas de dragado y refulado para la construcción de los terraplenes a cargo de la UTE BB no fueron aplicados al pago del subcontratista de la obra. No existen constancias de que, a la fecha de cierre de las tareas de campo, en mayo de 2004, se hubieren regularizado las sumas adeudadas. Tampoco se han obtenido evidencias que muestren la voluntad de pago.

El Estado concedente, aunque con demora, cumplió su compromiso de pago del subsidio, no obstante la concesionario no lo hizo con sus subcontratistas.

A través de la documentación que certifica el pago de la subvención, se puede verificar que los fondos llegaban al concesionario pero se interrumpía la cadena de pagos a los subcontratistas.

Cabe señalar que el contrato de obra celebrado entre la concesionario y su principal subcontratista –UTE BB– en el numeral 1.9.2 dispone que “el contratista reconoce y acepta expresamente que constituye una condición del cumplimiento de las obligaciones de pagar que en este contrato asume el comitente, haber recibido el pago por parte del concedente de los certificados de obra que presentare al cobro”.

El comportamiento de la concesionario de no honrar sus deudas, a pesar de recibir la subvención, se acentúa cuando la misma se agota.

26. La concesionaria se financió a través de deuda comercial de corto plazo.

De la información provista por el OC y de los estados contables de Puentes del Litoral surge que el pasivo del concesionario se compone:

AI	Pasivo total	Pasivo corriente	Pasivo no corriente
31-12-1998	23.359.519	23.344.927	14.592
31-12-1999	30.149.887	29.940.872	209.015
31-12-2000	60.608.449	60.178.433	430.016
30-06-2001	45.006.888	44.443.515	563.373
31-12-2001	70.305.351	69.751.671	553.680
30-06-2002	176.356.498	176.345.498	11.000
31-12-2002	177.141.149	177.130.149	11.000
30-06-2003	212.672.985	212.661.985	11.000
31-12-2003	256.776.926	256.765.926	11.000

Fuente: Estados contables de puentes del litoral S.A.

En el cuadro se aprecia un incremento significativo en el monto de las deudas, agravado por su concentración en el corto plazo, lo cual empeora el endeudamiento tanto en términos de cantidad como de calidad.

Dentro del pasivo corriente el rubro “cuentas a pagar” representaba a junio de 2001 el 97%.

AI	Cuentas a pagar
30-06-2001	43.069.680
31-12-2001	54.047.389
30-06-2002	66.100.129
31-12-2002	73.540.729
30-06-2003	75.674.477
31-12-2003	89.483.967

Fuente: Estados contables de puentes del litoral S.A.

Dicho rubro (compuesto por seis ítems, ver anexo VI) incluye “subcontratistas en moneda extranjera/nacional” y “facturas (intereses) a recibir de subcontratistas en moneda extranjera/nacional”, donde ha sido imputada la deuda con UTE BB junto con otros proveedores y con las sociedades pertenecientes al grupo accionario (artículo 33 de la ley 19.550).

AI	Subcontratistas en moneda extranjera/ en moneda nacional	Facturas a recibir (provisiones) de subcontratistas en moneda extranjera/ en moneda nacional	Total
31-12-1999	3.878.746	5.255.433	9.139.179
31-12-2000	21.796.680	14.149.352	35.946.032
30-06-2001	29.030.019	3.688.980	32.718.999
31-12-2001	32.682.783	1.472.438	34.155.221
31-12-2002	33.222.976	19.658.388	52.881.364
31-12-2003	32.191.466	43.536.487	75.727.953

Fuente: Estados contables de Puentes del Litoral S.A.

La deuda con UTE BB según el OC:

AI	Total
30-06-2000	31.757.734
31-12-2000	32.909.324
30-06-2000	34.063.147

Fuente: Informe GEF del 30 de diciembre de 2002.

En notas a los EE CC al 31 de diciembre de 2003 PdeL estima la deuda mantenida con la UTE BB en u\$s 25.000.000 más intereses.

27. El accionar de Puentes del Litoral afecta el normal funcionamiento de la concesión por cuanto impide la culminación de la obra prevista y el desarrollo de la asistencia financiera tal cual fue formulada inicialmente.

La empresa holandesa UTE BB, inició una demanda arbitral por ante la Corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional con sede en París, por el pago de una suma pendiente de PdeL, por los trabajos ya realizados.

El 15 de diciembre de 2003, la Corte notificó a la sociedad demandada el laudo arbitral que condena a PdeL a pagar, entre otros: (i) la suma de pesos necesarios para adquirir la suma de aproximadamen-

te u\$s 28,4 millones, con más los intereses desde la fecha de vencimiento de cada una de las facturas y por el 90 % del importe nominal de cada una de ellas hasta la fecha del efectivo pago, (ii) el pago de los cálculos que determinen las demandantes en relación a los importes contenidos en dos facturas determinadas con relación a intereses moratorios, (iii) el importe que se liquide en concepto de IVA por los rubros de la condena gravados por este impuesto y (iv) el pago de las costas y gastos del proceso que en su totalidad asciende a u\$s 579.500.

Ante la petición de UTE BB a la Justicia argentina, la Cámara Nacional de Apelaciones confirmó el embargo de las cuentas bancarias de titularidad de Puentes del Litoral S.A. decretado por el Juzgado Nacional en lo Comercial 12, Sec. 24 el 28 de enero de 2003, complementando esa cautela con una medida de no innovar, que impida a Puentes del Litoral disponer de los derechos de cobro provenientes del Convenio de Asistencia Financiera. (ver anexo VII).

El Estado nacional fue notificado en julio de 2003 de lo resuelto en autos.

La subcontratista UTE BB pudo demostrar suficientemente en el ámbito judicial que mediante la cesión de derechos instrumentada a la UTE conformada por los accionistas de Puentes del Litoral, la concesionaria pretendió eludir la cautela decretada por el juez de grado.

A modo de aclarar lo expuesto en el párrafo anterior se pone de relieve que la concesionaria celebró un contrato de locación de obra el 7 de febrero de 2002 con la UTE conformada por los accionistas de PdeL, encomendándole la ejecución de las obras faltantes para habilitar la conexión, atento las previsiones del artículo 16.2 del TJD.

Además celebró el contrato de cesión de derechos al cobro de la asistencia financiera el 12 de febrero de 2002, mediante el cual Puentes del Litoral, cede y transfiere a favor de la UTE la totalidad de los derechos de cobro derivados del convenio de AF, como contraprestación de la locación de obra referida.

#### 2.2.1.2.1.2. Asistencia financiera

28. El incumplimiento de PdeL de lograr el financiamiento previsto en el artículo 22.1 del TM, desemboca en la asistencia financiera prestada por el Estado, instrumentada por decreto 172/03 y como excepción al artículo 21 del decreto 976/01.

El 26 de julio de 2002 por nota enviada al ministro de Economía de la Nación, la concesionaria manifiesta que necesita obtener “una disponibilidad del orden de los \$ 33.800.000 para concluir con la obra y ponerla en funcionamiento, a lo cual se debe agregar un monto de \$ 43.564.500 que es lo adeudado a proveedores y subcontratistas (\$ 77.364.500), con carácter de subsidio”.

El Estado nacional estudió la posibilidad de otorgar el subsidio solicitado mediante un procedimien-

to de compensación, similar al utilizado en el resto de las concesiones viales para resarcir a los concesionarios por la rebaja de las tarifas de peaje por subsidios al transporte. La compensación sería financiada con el fideicomiso creado por el decreto 976/01.

Para ello, el OCCOVI utilizó un modelo regulatorio (representa la oferta reformulada, sin considerar la indexación) para evaluar dos alternativas: con y sin devolución del capital, manteniendo la rentabilidad del concesionario representada por una TIR de 8,64 %, quedando como variable a determinar el valor de la tarifa.

Del análisis realizado por el OCCOVI surge que para una compensación de \$ 51.648.352 (que fue el monto finalmente prestado) sin devolución, la tarifa sin IVA para la categoría 2 podría reducirse de \$ 7,40 a \$ 5,53. Analizada la alternativa con devolución del préstamo, la tarifa ascendería a \$ 6,96 (ver anexo VIII). La formulación del modelo regulatorio y los análisis realizados por la gerencia económico-financiera del OCCOVI no consideraban el costo financiero, es decir, en el mejor de los casos, la concesionaria reintegraría únicamente el capital.

El Ministerio de Economía solicitó opinión a la Comisión de Renegociación (hoy Unidad de Renegociación) con el fin de que considerara la posibilidad de otorgar el financiamiento a la concesionaria como compensación por peaje. Esta, mediante nota CR 578/02, entendió que las compensaciones son de aplicación una vez comenzado el cobro del peaje, es decir, durante el período de explotación, por lo que no correspondía en el caso de marras.

Cabe señalar que el artículo 1°, apartado II, inciso c) de la ley 25.414 admite la percepción de las tasas o recursos no tributarios para proyectos de infraestructura siempre que se efectúe con posterioridad a la habilitación de las obras.

En virtud de ello, se decidió otorgar un préstamo con carácter de asistencia financiera, por lo que el OCCOVI solicitó a la Facultad de Ingeniería de la UBA la valorización de la “obra faltante” para acordar el monto. Como surge del siguiente cuadro la valorización del OCCOVI supera en \$ 17.848.342 (53 %) a lo solicitado por Puentes del Litoral.

Solicitado por PdeL para finalizar la obra	Análisis de la compensación GEF-OCCOVI	Valorización UBA
\$ 33.800.000	\$ 51.648.342	\$ 51.648.342

La asistencia financiera fue instrumentada finalmente por el convenio firmado el 22 de octubre de 2002, obrante como anexo I del decreto 172/03 (3-2-03) por \$ 51.648.3412. Dicho decreto, invocando las facultades del artículo 99, inciso 3 de la Constitución Nacional, autorizó “como excepción” al artículo 21 del decreto 976/01 el otorgamiento de la financiación con recursos líquidos del fondo fiduciario

de infraestructura, en lo concerniente al sistema integrado del transporte (SISVIAL).

El artículo 21 del decreto 976/01 expresa que el fiduciario podrá invertir los recursos líquidos del fideicomiso en títulos o valores públicos de corto plazo y/o en depósitos a plazo fijo en bancos oficiales nacionales con vencimientos que no excedan de un año así como titularizar ingresos futuros. De donde surge que el decreto 172/03, por una parte, asimila la asistencia a PdeL a una inversión financiera y, por otra, se trata de una inversión de largo plazo, a tasa variable, como se verá más adelante.

El decreto 172/03 al otorgar la AF como excepción al artículo 21 del decreto 976/01, modifica para el caso el espíritu de la última norma que autoriza la colocación de fondos a corto plazo y sin riesgo. El préstamo a Puentes del Litoral no tiene la condición de liquidez de corto plazo, al mismo tiempo que el Estado asume los riesgos propios del negocio vial y los asociados a la situación financiera de la empresa, perdiendo la condición de inversión segura.

La resolución SOP169/03 (9-4-03) que fija los procedimientos para efectuar los desembolsos consigna un adelanto de \$ 10.000.000, otorgado el 21 de

marzo de 2003, a cuenta del préstamo. El reintegro del adelanto se efectivizaría con descuentos sobre los desembolsos en función del grado de avance en la ejecución de los trabajos. Con el último desembolso debería quedar saldado el anticipo.

29. Puentes del Litoral S.A. no se encuentra en condiciones de ser receptora de un préstamo al momento de otorgársele la asistencia considerando su situación financiera medida a través de indicadores.

Los estados contables (EE. CC.) de Puentes del Litoral S.A cerrados al 31 de diciembre de 2002 –previo al otorgamiento de la asistencia financiera– muestran un alto nivel de endeudamiento, 99,99 % con plazos de vencimiento menores al año por \$ 177,1 millones, de los cuales \$ 41,7 millones se encuentran vencidos.

El índice de liquidez (activo corriente: \$ 4,5 millones/pasivo corriente \$ 177,1 millones) es de 0,025; el índice de endeudamiento (pasivo \$ 177,1 millones/patrimonio neto \$ 95,2 millones) de 1,86 y el índice de calidad de la deuda (pasivo corriente/pasivo) de 1,0 (no puede ser peor); todos los cuales no se corresponden con la decisión de otorgarle financiamiento a la empresa concesionaria.

	31-12-98	31-12-99	31-12-00	31-12-01	31-12-02	31-12-03
Liquidez	1,106	1,895	1,717	0,121	0,025	0,041
Endeudamiento	0,779	1,005	1,389	1,611	1,860	3,248
Calidad de la deuda	0,999	0,993	0,993	0,992	1,000	1,000

Fuente: Elaboración propia en base a los estados contables de Puentes del Litoral S.A.

Si se considera la evolución de los índices financieros desde el primer ejercicio del año 1998 hasta el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2002, se aprecia el deterioro permanente de la situación financiera, situación que al evaluar la posibilidad de otorgamiento de créditos no puede ser dejada de lado. Este riesgo se acrecienta si se tiene en cuenta que la capacidad de repago aparece comprometida, en virtud de que la demanda de tránsito del primer año resultó inferior a las proyecciones de la oferta.

Al riesgo financiero hay que adicionarle el riesgo del negocio, que en este caso se refiere a los ingresos por peaje y particularmente a la validez de las estimaciones de tránsito y su impacto en la rentabilidad.

En este sentido y en el marco de las negociaciones de la concesionaria con el BID para lograr el financiamiento a que estaba comprometida contractualmente, ya en abril de 1999, PdeL trasmite a la SOP las dudas manifestadas por la entidad financiera respecto a las estimaciones de tránsito contenidas en la oferta particularmente sobre la capacidad de crecimiento del tránsito inducido y autogenerado una vez finalizada la obra, aspecto que posteriormente se confirma con los registros de tráfico de los primeros doce meses, que resultaron un 14,10 % inferiores a los previstos.

Dada estas características, la asistencia financiera se convierte, para el Estado nacional, en una inversión de riesgo, contrario al espíritu del decreto 976/01.

30. No existe acto administrativo que ordene la efectivización de la asistencia financiera a un beneficiario distinto al señalado por el Poder Ejecutivo en el decreto 172/03.

Se verifica una íntima relación cronológica entre las acciones judiciales planteadas por el principal acreedor del concesionario y la implementación de la asistencia financiera por parte del Estado. (ver anexo VII).

Del análisis de documentación tenida a la vista se verifica una realidad de hecho en cuanto a la necesidad de efectivizar los desembolsos de la AF a la UTE (conformada por las empresas integrantes de la S.A. concesionaria) en su calidad de cesionario de PdeL ante la posibilidad cierta de ser alcanzados por la medida cautelar dispuesta y una realidad de derecho, la voluntad del Poder Ejecutivo manifestada a través del decreto 172/03, de asistir financieramente a la concesionaria para culminar las obras faltantes. En este sentido resulta llamativo que el director del OCCOVI, por nota 1.572 (18-3-03), aclare que el certificado de adelanto debe ser abo-

nado a la UTE y seis días más tarde, mediante nota 1.664 (24-3-03) menciona que se acreditó el mencionado adelanto a favor de PdeL y no de la UTE.

La voluntad del Estado plasmada en el convenio celebrado, en el decreto aprobatorio y las resoluciones que establecen los procedimientos tanto de desembolsos como de reintegros, fue la de asistir financieramente a la empresa concesionaria Puentes del Litoral, decisión que se vio desvirtuada al transferirse los desembolsos de la A.F. a la UTE, con lo que se pretende evadir la resolución judicial.

No obstante, el 11 de marzo de 2003 la Dirección General de Asuntos Jurídicos (DGAJ) por el dictamen 10.355 considera que dicho contrato de cesión celebrado entre el concesionario y la referida UTE, tiene plena validez en el entendimiento que ha sido celebrado y tramitado conforme la normativa vigente en la materia. El mencionado dictamen fue remitido a la Unidad Coordinadora de Fideicomiso.

Sin embargo, la DGAJ no se expidió sobre la incidencia de la cesión respecto de las normas relacionadas con la A.F. y específicamente respecto del desembolso de fondos del Estado hacia un tercero.

31. La SOP demoró la determinación de los procedimientos para efectuar los desembolsos y los reintegros derivados de la asistencia financiera.

El 24 de marzo de 2003 el OCCOVI, mediante nota 1.664 y ante la efectivización del adelanto de \$ 10.000.000, solicitó a la SOP que cumplimente lo preceptuado en el artículo 5° del decreto 172/03 y artículo 7° del convenio. La mencionada secretaría pidió al Banco Central información sobre la tasa de interés que correspondería aplicar para calcular los reintegros de la asistencia financiera. El 9 de abril de 2003 dictó la resolución SOP 169, la que aprueba el procedimiento pero sólo para efectivizar los desembolsos, mas no se hace mención de los reintegros. Es por resolución SOP 14 (30-6-03) que se dispone el procedimiento para el reintegro diario. PdeL garantiza la devolución o reintegro por el monto total y el costo financiero, cediendo a favor del fondo fiduciario su derecho al cobro del peaje.

Es de resaltar que en la fecha que la SOP dictara la resolución aprobando dicho procedimiento, el Estado había desembolsado \$ 39.616.523, lo que representa el 76,70 % del total comprometido.

32. A partir de la habilitación provisoria acaecida el 23 de mayo de 2003 y hasta el 2 de julio de 2003 no se registran los reintegros debidos por parte de PdeL en virtud de la demora incurrida por la SOP en implementar el procedimiento para el reintegro ordenado por el artículo 5° del decreto 172/03.

Previo al dictado de la resolución SOP 14, la Gerencia Económico-Financiera emite un informe en el que deja expresado que se ha contemplado el reintegro de la asistencia, por los días transcurridos desde el inicio de la percepción del peaje. A los efectos del cálculo de intereses, para los importes co-

rrespondientes al lapso que media entre la fecha antes indicada y la comunicación a PdeL de la cuenta e importe a depositar, van a considerar como fecha de efectivo pago el día siguiente de cada recaudación, asumiendo el criterio que la concesionaria no es responsable por la determinación de los intereses sino el Estado nacional y que por ende aquélla no se encuentra en mora, lo que representa un perjuicio patrimonial para el Estado por la tardanza en que incurriera la SOP en determinar el procedimiento para el reintegro de la A.F.

La documentación disponible para el seguimiento del reintegro es la planilla de cálculo con las registraciones diarias ("Proyección diaria") desde el inicio del cobro de peaje hasta mayo de 2004, con lo cual se dispone de un período de doce meses completos con los ingresos del peaje, haciendo posible su consideración respecto de las previsiones realizadas en la oferta en cuanto a las proyecciones de tránsito, y por otra parte analizar la situación de la concesionaria frente a la obligación de pago que se desprende de las condiciones determinadas para el reintegro de la asistencia financiera.

En el primer caso se realizó un análisis comparativo entre el tránsito medio diario anual (TMDA) en la oferta y los registros de tránsito pasante en las cabinas de peaje para cada una de las cantidades a valores comunes de unidades de tránsito equivalentes a los fines de utilizar una medida homogénea (UTEqui) que pueda ser entre el tránsito medio diario anual (TMDA) previsto en la oferta y los registros de tránsito pasante en las cabinas de peaje para cada una de las categorías de vehículo. En ambos casos se llevaron las cantidades a valores comunes de unidades de tránsito equivalentes a los fines de utilizar una medida homogénea (UTEqui) que pueda ser calculada aplicándole los valores de la tarifa básica categoría 2 (automóviles y *pick up*).

Sobre los ingresos de la concesión hubo diferentes estimaciones de tránsito: las contenidas en la oferta con su impacto en los ingresos y beneficios de la empresa concesionaria y la del BID para la determinación de los montos del préstamo financiero y cuantificar la capacidad de pago para el cumplimiento de los compromisos para hacer frente a la amortización e intereses de las obligaciones de financiamiento.

La comprobación de que las UTEqui y los ingresos del concesionario en los primeros doce meses de cobro de peaje fueron el 85,90 % de los previstos para el mismo período en la oferta, es un hallazgo a tener presente al momento de analizar la viabilidad del reintegro de la asistencia financiera y cualquier otro análisis del flujo de fondos generado por las operaciones de la concesión asociada a rentabilidad, equilibrio económico financiero, toma de fondos, el nivel y estructura del endeudamiento alcanzado por el concesionario, etcétera.

Con el propósito de hacer un análisis comparativo entre los datos de la oferta y los de la ejecución

del primer año de peaje, se conformó el siguiente cuadro con datos del tránsito y los ingresos:

Período	UTE equivalentes	Ingresos sin IVA	Ingresos con IVA
Primeros 12 meses peaje .....	1.953.077	14.452.765	17.544.683
12 meses de la oferta .....	2.273.585	16.824.529	20.357.680
Porcentaje .....	85,90 %	85,90 %	86,18 %

En el cuadro se observa que el tránsito pasante resultó ser un 14,1 % menor que el previsto en la oferta.

33. Al finalizar el primer año de cobro de peaje el saldo de deuda es mayor que el monto desembolsado.

#### REINTEGRO MENSUAL DE LA ASISTENCIA FINANCIERA

	Ingreso por peaje	Gasto operación y manten.	Reintegro devengado	Intereses devengados	Importe imputable a capital	Importe imputable a intereses	Saldo deuda capital	Importe acumulado de pagos	Saldo deuda capital+ interés
May-03	370.411	141.813	228.598	1.452.540	7.233	221.364	34.518.997	228.598	35.750.172
Jun03	1.265.248	472.710	792.538	-875.027	54.155	738.384	39.555.135	1.021.136	40.922.954
Jul-03	1.274.927	488.467	786.460	-794.373	73.488	712.973	39.481.648	1.807.596	40.930.867
Ago-13	1.092.942	488.467	604.475	-722.840	59.294	545.182	39.422.354	2.412.072	41.049.231
Sep-03	1.049.671	472.710	576.961	-688.407	20.333	556.629	39.402.021	2.989.034	41.160.677
Oct-03	1.122.302	488.467	633.835	-658.994	63.723	572.215	39.338.298	3.624.972	41.183.733
Nov-03	937.987	472.710	465.277	-639.472	17.460	447.818	39.320.838	4.090.250	41.357.927
Dic-03	1.025.240	488.467	536.773	-662.759	17.027	519.747	39.303.811	4.627.024	41.483.912
Ene-04	1.115.528	488.467	627.061	-664.801	49.190	577.871	39.254.620	5.254.084	41.521.652
Feb- 04	1.310.229	456.953	853.276	-620.681	240.607	612.669	39.014.014	6.107.361	41.289.057
Mar-04	1.556.372	488.467	1.067.905	-657.983	409.922	657.983	38.604.092	7.175.266	40.879.135
Abr-04	1.339.751	472.710	867.041	-631.369	259.515	607.527	38.344.577	8.042.307	40.643.463
May-04	1.362.566	499.672	862.894	-648.672	247.122	626.893	38.097.455	8.916.412	40.418.030
últ. año	14.452.765	5.778.267	8.674.498	-8.265.379	1.511.835	7.175.980			

Fuente: OCCOVI sobre la base de la planilla de "Proyección diaria".

Las referencias a las columnas y las operaciones mencionadas en el encabezamiento de la primera fila reflejan las operaciones diarias, ya que la información procede de una base de datos de la cual se obtuvieron los valores mensuales que se muestran en este cuadro.

Al finalizar los primeros doce meses de cobro de peaje, el saldo de la deuda de capital e intereses asciende a \$40.418.030, monto que supera el desembolso de la asistencia financiera de \$39.616.523.

34. La deuda en concepto de asistencia financiera de PdeL no podrá ser cancelada en las actuales condiciones.

Con la información del primer año se proyectó el reintegro de la A.F. para el resto del período concesionado –hasta el año 25– considerando la secuencia de los algoritmos de la planilla de proyección diaria a la última tasa de interés vigente (la menor del primer año) y tomando los costos de operación y mantenimiento anuales contenidos en la oferta del concesionario.

El resultado de la proyección del reintegro de la A.F. se muestra en el siguiente cuadro:

Concepto	Fecha computable de reintegro	Importe acumulado de pagos	Saldo de deuda (capital)	Saldo de deuda (capital + intereses)	Tasa nominal anual %	Pago anual de interés y capital \$
Año 5	30-9-03	2.989.034	-39.402.021	-41.160.677	18,85	2.289.034
Año 6	30-9-04	11.680.342	-37.872.910	-40.193.485	18,85	8.691.308

Concepto	Fecha computable de reintegro	Importe acumulado de pagos	Saldo de deuda (capital)	Saldo de deuda (capital + intereses)	Tasa nominal anual %	Pago anual de interés y capital \$
Año 7	30-9-05	18.488.106	-38.632.449	-40.953.023	18,85	6.807.764
Año 8	30-9-06	24.520.537	-40.561.105	-42.882.180	18,85	6.032.431
Año 9	30-9-07	32.164.400	-41.040.397	-43.360.972	18,85	7.643.864
Año 10	30-9-08	39.641.715	-41.826.405	-44.146.980	18,85	7.477.314
Año 11	30-9-09	46.844.263	-43.049.047	-45.369.622	18,85	7.202.548
Año 12	30-9-10	53.825.557	-44.775.922	-47.096.497	18,85	6.981.295
Año 13	30-9-11	60.776.112	-46.896.060	-49.216.635	18,85	6.950.555
Año 14	30-9-12	67.201.336	-50.029.872	-52.350.447	18,85	6.425.223
Año 15	30-9-13	71.714.747	-55.852.639	-58.173.214	18,85	4.513.412
Año 16	30-9-14	75.735.743	-63.557.757	-65.878.332	18,85	4.020.996
Año 17	30-9-15	81.157.427	-71.248.674	-73.569.249	18,85	5.421.684
Año 18	30-9-16	86.345.387	-80.835.800	-83.156.375	18,85	5.187.960
Año 19	30-9-17	91.152.837	-92.778.570	-95.099.145	18,85	4.807.450
Año 20	30-9-18	95.655.455	-107.546.479	-109.867.054	18,85	4.502.618
Año 21	30-9-19	100.042.628	-125.497.117	-127.817.691	18,85	4.387.173
Año 22	30-9-20	102.206.846	-149.576.972	-151.897.547	18,85	2.164.218
Año 23	30-9-21	103.320.194	-179.962.341	-182.282.916	18,85	1.113.348
Año 24	30-9-22	106.826.885	-213.896.887	-216.217.462	18,85	3.506.691
Año 25	30-9-23	109.967.611	-255.271.127	-257.591.702	18,85	3.140.727

La proyección fue realizada teniendo en cuenta las variables contenidas en la A.F. y en el procedimiento definido para el reintegro, esto es, una tarifa para la categoría 2 de \$7,40 sin IVA, los gastos de operación y mantenimiento formulados en la oferta, la tasa de interés de préstamos del Banco Nación al valor de la última registrada (18,85%, la menor). Para el tránsito se adoptó el registrado en los primeros doce meses suponiendo que no varía hasta el final de la concesión (año 25).

De la proyección del reintegro de la A.F. para todo el período de la concesión se advierte que bajo estos supuestos, no se logra cancelar (ni reducir en el tiempo) la deuda, mostrando que se acumularían pagos por valor de \$110 millones, quedando un saldo de deuda por valor de \$258 millones.

## 2.2.2. Viabilidad de la empresa concesionaria

35. La concesión resulta de viabilidad dudosa desde el punto de vista económico-financiero, por lo que no se encuentra en condiciones de cumplir con el objeto de la concesión.

Considerando los datos de la ejecución de los primeros seis años de la concesión fue incorporada al referido modelo la información correspondiente a la capitalización, el subsidio, la certificación a diciembre de 2003, el cuarto carril, la asistencia financiera, los datos del primer año de cobro de peaje y reintegro y la tarifa para la categoría 2 (de \$7,40 sin IVA). Adicionalmente se realizaron las proyecciones hasta el año 25 donde se tuvieron en cuenta las mismas hipótesis formuladas utilizadas en la simulación para todo el período concesional del reintegro de la A.F.

CONCEPTOS	AÑOS						
	TOTALES	1	2	3	4	5	6
<b>INGRESOS</b>							
Ingresos por peaje	293.872.988					4.817.590	14.452.770
Debito IVA	61.713.327					1.011.694	3.035.082
Subsidio (Original)	232.527.233	47.531.764	83.261.378	97.950.389	3.783.705	0	0
Subsidio (4° Carril)	27.471.367	8.259.578	10.435.940	6.177.498	2.598.347		
ASISTENCIA FINANCIERA	39.616.523	0	0	0	0	39.616.523	0
PAGOS DE INTERESES (y Capital)	-109.967.611	0	0	0	0	-2.989.034	-8.091.308
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>545.233.820</b>	<b>55.791.342</b>	<b>93.697.321</b>	<b>104.127.887</b>	<b>6.382.052</b>	<b>42.456.773</b>	<b>8.796.543</b>

EGRESOS							
Curos (Original y 4° cont)	315,877,247	63,349,220	115,329,273	76,287,064	44,036,435	15,142,806	1,733,443
Gastos de explotación (Original)	166,264,614	0	0	0	0	1,674,117	5,219,755
Gastos de explotación (4° Cont)	1,909,202	0	0	0	0	31,298	93,895
Gastos de administración	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento de Flota	19,964,810	0	0	0	0	242,960	896,093
Grandes Reparaciones	25,395,290	0	0	0	0	0	0
Equipos de percepción de peaje	240,000	0	0	0	0	0	0
Ley 17530	1,489,363	0	0	0	0	24,008	72,264
Ingresos Brutos	2,774,932	0	0	0	0	0	0
Crédito IVA (Original y 4° cont)	76,116,320	9,073,905	16,518,281	10,926,472	6,307,267	2,448,242	1,152,619
Crédito IVA (4° Cont) - Mantenimiento	278,216	0	0	0	0	4,561	13,683
Posición IVA	0	0	0	0	0	0	0
Impuesto a las ganancias	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>610,289,995</b>	<b>72,422,620</b>	<b>131,846,554</b>	<b>87,213,536</b>	<b>50,343,705</b>	<b>19,568,066</b>	<b>9,271,755</b>
<b>RESULTADO NETO</b>	<b>-65,053,174</b>	<b>-16,631,284</b>	<b>-38,149,233</b>	<b>18,914,349</b>	<b>-43,961,653</b>	<b>22,868,708</b>	<b>-475,212</b>
<b>RESULTADO NETO ACUMULADO</b>		<b>-16,631,284</b>	<b>-54,780,517</b>	<b>-37,866,168</b>	<b>-61,827,821</b>	<b>-58,939,113</b>	<b>-36,414,325</b>

Tasa Interna de Retorno

VAN(12%) -60,715,333

El resultado de la evaluación de la concesión muestra que la empresa registra un valor negativo de \$50,7 millones en términos del VAN (valor actual neto) descontado a la tasa del 12% (tasa del modelo regulatorio).

Esta pérdida es producto de la combinación de menores ingresos que los estimados originalmente en la oferta y la incorporación del costo de la A.F.

Debe tenerse en cuenta que, para este análisis, no se ha tomado en cuenta el endeudamiento que mantiene el concesionario con terceros y, por ende, su correspondiente costo financiero, condiciones que agravarían la situación de PdeL.

36. La concesión se encuentra comprometida por el resultado operativo de la explotación, el monto de endeudamiento alcanzado y el costo financiero asociado.

Los estados contables del sexto ejercicio muestran el primer Estado de Resultados de Puentes del Litoral S.A. producto del comienzo del cobro del peaje, el cual arroja una pérdida de \$16,9 millones en siete meses de explotación.

Ingresos	Estado de resultados \$
Ingresos por peaje	8.135.179
Otros ingresos netos	1.068.011
<b>Total de ingresos</b>	<b>9.203.190</b>

Fuente: Estados contables ejercicio 2003.

En el análisis del primer estado de resultados de la concesión se observa que los ingresos por peaje (\$8.135.179) son similares a los mostrados en las proyecciones diarias del reintegro de la asistencia financiera (\$8.138.730) y adicionalmente en el estado de resultados aparecen otros ingresos netos por valor de \$1.068.011.

Costos	Estados contables	
Costo de explotación	10.731.354	
Amortizaciones	-7.897.337	
Subtotal costo explotación		2.834.017
Administración y comercialización		3.875.172
<b>Total de costos</b>		<b>6.709.189</b>

Fuente: Estados contables ejercicio 2003.

Por otra parte, la información de costos que presentan los EE.CC. difiere significativamente de la que se tiene en cuenta para el cálculo del reintegro de la A.F. En efecto, en este último caso se consideran para un período de siete meses y nueve días, los costos de operación y mantenimiento de la oferta por valor de \$3.513.811 anuales, mientras que el estado de resultados incluye costos de explotación, de administración y de comercialización por un total de \$6.709.189 (ya corregidos con la deducción del valor de las amortizaciones por \$7,9 millones).

Flujo de fondos	Estados contables \$
Ingresos producto de las operaciones	9.203.190
Egresos producto de las operaciones	6.709.189
Fondos generados por las operaciones	2.494.001

Fuente: Estados contables ejercicio 2003.

El flujo de fondos generado por las operaciones del concesionario en los primeros meses de habilitación al tránsito (cobro del peaje) fue positivo por valor de \$2.494.001, pero resultó muy inferior (19%) al equivalente resultado neto que se previó en la oferta para el mismo período (7 meses y 9 días) por valor de \$13.127.387, antes de considerar los efectos financieros.

Por otra parte, tal como se mencionó anteriormente, la información de los EE.CC. del concesionario revelan un aumento permanente del endeudamiento caracterizado por ser casi en su totalidad de corto plazo, que adicionalmente genera un resultado financiero negativo. Los resultados financieros y por tenencia del ejercicio 2003 alcanzaron un valor negativo de \$11.451.289.

Adicionalmente se había analizado el resultado del primer año de implementación de la A.F. y cobro del reintegro, donde se observó que el saldo de la deuda era algo superior al monto desembolsado y la proyección de esa situación hasta el final de la concesión mostraba el aumento del nivel de endeudamiento.

El flujo de fondos generado por las operaciones en el primer ejercicio que ascendió a \$2.494.001, resultó ser inferior a los pagos acumulados de capital e intereses de la A.F. en los siete meses y nueve días de explotación, que alcanzaron a \$4.627.024.

Por lo tanto, la conjunción de las tres situaciones –reducido flujo financiero, creciente endeudamiento a corto plazo y alto costo financiero–, se potencian contribuyendo al deterioro de la situación económico-financiera de la empresa concesionaria. En estas condiciones, no resulta viable ni financiera ni económicamente la presente concesión, existiendo causales serias que amenazan la continuidad de la prestación del servicio vial en condiciones aceptables de tránsito y seguridad.

Sin perjuicio de lo anterior Puentes del Litoral, efectuó en abril/2002 una presentación ante la Comisión de Renegociación de los Contratos de Obras y Servicios Públicos, de acuerdo con los artículos 8° y 9° de la ley 25.561 (emergencia económica) refiriendo los impactos producidos por las medidas dispuestas por el Estado nacional de acuerdo a la mencionada ley. Tal presentación efectuada conforme lo dispuesto en la resolución ME 20/02, principalmente, reclama los siguientes efectos: a) caída del tránsito; b) pesificación de las tarifas, c) supresión de reajustes tarifarios. Su valorización alcanza un monto de u\$s130.854.000, según consta en la me-

moría correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2002.

Oscar S. Lamberto. – Mario A. Losada. –  
Floriana N. Martín. – Luis E.  
Martinazzo. – Alejandro M. Nieva. –  
Héctor R. Romero.

## ANTECEDENTES

1

### Dictamen de comisión

*Honorable Congreso:*

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas, ha considerado el expediente oficiales varios 658/04, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución sobre una auditoría, a los fines de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y explotación de la Conexión Física Rosario-Victoria, en el ámbito del Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente

### Proyecto de resolución

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVEN:

1. Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, solicitando informe sobre las medidas adoptadas a los fines de:

- Regularizar las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación en su verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de obra pública por peaje para la construcción, mantenimiento y explotación de la Conexión Física Rosario-Victoria;
- Determinar el perjuicio fiscal que pueda haberse originado en las referidas situaciones; y
- Determinar y efectivizar las correspondientes responsabilidades.

2. Comuníquese al Poder Ejecutivo y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.\*

De acuerdo con las disposiciones pertinentes del Reglamento del Honorable Senado de la Nación, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 17 de febrero de 2005.

Oscar S. Lamberto. – Mario A. Losada. –  
Floriana N. Martín. – Luis E.  
Martinazzo. – Roque T. Alvarez. –  
Alejandro M. Nieva. – Héctor R. Romero.

2

Ver expediente 60-S.-2005.

\* Los fundamentos corresponden a los publicados con la comunicación del Honorable Senado.