

## SESIONES ORDINARIAS

2006

# ORDEN DEL DIA N° 1046

### COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO DE LAS FACULTADES DELEGADAS AL PODER EJECUTIVO NACIONAL (LEY 25.561)

Impreso el día

Término del artículo 113:

SUMARIO: **Acuerdo** entre el Poder Ejecutivo nacional y la concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima –CRUSA– para la renegociación del contrato de concesión de la misma. Aprobación.

1. (5.239-D.-2006.)
2. (182-S.-2006.)

- I. **Dictamen de mayoría.**
- II. **Dictamen de minoría.**
- III. **Dictamen de minoría.**

#### I

#### Dictamen de mayoría

*De la propuesta de acuerdo de renegociación del contrato de la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima*

*Honorable Congreso:*

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el expediente 232-O.V.-06, a través del cual tramita la propuesta de acuerdo en el marco de la renegociación del contrato de concesión entre el Estado nacional y Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima - CRUSA –concesión del corredor 18– perteneciente al Grupo V del Sistema Vial Nacional; y, por las razones que se expresan en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

#### Proyecto de resolución

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

RESUELVEN:

#### 1. Aprobación

Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima –CRUSA– para adecuar el contrato de concesión

que fue aprobado por decreto 2.039 de fecha 26 de septiembre de 1990 y sus modificatorios, decreto 1.817 del 29 de septiembre de 1992, decreto 1.019 del 6 de septiembre de 1996 y normas complementarias.

#### 2. Alcances

El acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión concluyendo así el proceso desarrollado conforme lo dispuesto en las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tienen por aprobados la integralidad de las condiciones contenidas en el acta acuerdo, solo en el marco de las recomendaciones y observaciones formuladas en el siguiente punto.

#### 3. Recomendaciones

Recomendar al Poder Ejecutivo nacional que proceda a instrumentar y ratificar el acta acuerdo que es aprobada por la presente resolución formulando las siguientes observaciones:

a) El OCCOVI como órgano de control deberá solicitar la actualización del impacto económico de las concesiones de rutas por el régimen de peaje a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires o en su defecto a una institución pública y/o privada especializada, principalmente el corredor 18, a los efectos de observar la evolución de los indicadores de calidad de prestación del servicio (IE, ISP, tasa de beneficio al usuario).

#### 4. Comunicación

Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación.

Sala de la comisión, 7 de septiembre de 2006.

*Gustavo A. Marconato. – Jorge M. Capitanich. – Luis F. J. Cigogna. – María L. Leguizamón. – Roberto F. Ríos.*

## INFORME

*Honorable Congreso:*

1. *Antecedentes de la propuesta*

El Poder Ejecutivo nacional otorgó mediante decreto 1.039 de fecha 26 de septiembre de 1990 a la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima –CRUSA– la concesión de la obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor vial 18, perteneciente al Grupo V de la red vial nacional, con una duración de 12 años.

Por decreto 1.817 de fecha 29 de septiembre de 1992 se ajustaron tarifas y se extendió el plazo por un año más.

Por decreto 1.019 de fecha 6 de septiembre de 1996 se aprobó la reformulación del contrato de concesión y obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor 18. Las partes contractuales, entonces Secretaría de Obras Públicas del ex Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, como concedente y la empresa Caminos del Río Uruguay S.A., como concesionario, suscribieron el 17 de septiembre de 2001 la primera readecuación al acta acuerdo de reformulación del contrato de 1996, en adelante “Primera readecuación”.

Mediante las estipulaciones contenidas en la ley 25.561, posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las leyes 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077, como también por diversas normas reglamentarias y complementarias, el Poder Ejecutivo nacional quedó facultado para la renegociación de los contratos de los servicios públicos concesionados, siendo reglamentado e implementado en una primera etapa, básicamente, a través de los decretos 293/02, 370/02 y 1.090/02, y en una segunda etapa a través del decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El decreto 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–, organismo presidido por los ministros a cargo de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A través de la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se dispuso que la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos sea integrada además por un Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y por un secretario ejecutivo.

La ley 25.790, en su artículo 4°, establece que, producida la propuesta del acta acuerdo, el Poder Ejecutivo nacional debe remitir al Honorable Con-

greso de la Nación la misma, en cumplimiento de la intervención que le corresponde a la comisión de seguimiento de las facultades delegadas creada por el artículo 20 de la ley 25.561.

La reciente sanción de la ley 26.122 mantiene la competencia de la comisión respecto de la renegociación de los contratos de servicios públicos realizada en virtud del artículo 8° y siguientes de esa norma.

2. *La propuesta de acta acuerdo*

Viene a consideración de esta Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional –artículo 20, ley 25.561– la propuesta de acta acuerdo de renegociación del contrato de concesión del corredor 18 perteneciente al Grupo V del sistema vial nacional en virtud de lo estipulado en los artículos 8° y concordantes de la ley 25.561 y del artículo 4° de la ley 25.790.

Los puntos salientes de la propuesta puesta a consideración son:

2.1. *Carácter del acuerdo*

Se establece que el acta acuerdo tiene carácter de renegociación integral del presente contrato.

2.2. *Plan de inversiones*

Se acuerda un nuevo plan de inversiones, establecido a valores constantes de 2001, que se encuentra relacionado a la proyección de un plan económico-financiero del contrato –PEF– corrido a valores constantes del año 2004. Todas las obras se registrarán solo cuando hayan sido declaradas por el concesionario y no observadas por el organismo de control dentro del plazo de noventa (90) días.

2.3. *Penalizaciones*

Los incumplimientos del concesionario respecto a las obligaciones comprometidas contractualmente y producidos a partir del mes de enero de 2002 en virtud de la situación de emergencia declarada, en los que hubiere incurrido por dicha causa, no son pasibles de las penalidades previstas en el contrato de concesión. Por tal motivo, la concedente ordena a la autoridad de aplicación y al órgano de control a dejar sin efecto los procesos en curso originados en actas de constatación con la entrada en vigencia del acta acuerdo. Las restantes penalizaciones se abonarán conforme contrato de concesión, mientras que aquellas efectivamente abonadas pero cuyo origen fue la situación de emergencia, serán consideradas como inversiones.

Se modifica asimismo la unidad de penalización, establecida oportunamente en el equivalente a un dólar estadounidense (u\$s 1) por una unidad de penalización de un peso (\$) ajustable según la variación que experimente la tarifa básica de peaje en

Zárate para la categoría 1, tomando como base el valor vigente a la fecha de la entrada en vigor del acta acuerdo bajo análisis.

Del mismo modo se pesifican y actualizan las garantías, los seguros y otras obligaciones monetarias del contrato de concesión.

#### 2.4. Tasa interna de retorno

La tasa interna de retorno del nuevo plan económico-financiero para todo el período de la concesión disminuye del 15,92 % calculada en pesos constantes de septiembre de 2001, fecha de la primera adecuación del contrato de concesión, a 5,86 % de acuerdo al nuevo PEF.

#### 2.5. Mantenimiento de tarifas. Método de revisión de precios

La tarifa del concesionario se mantiene sin alteraciones. No obstante lo cual, se establece un mecanismo de revisión tarifaria mediante el cual, a partir del 1° de enero de 2006, el concesionario podrá solicitar al órgano de control, si y sólo si, la variación, que se calculará para la primera revisión tomándose como índice base el mes de diciembre de 2004 y para las posteriores la producida desde la última revisión tarifaria, en el valor medio del índice de precios internos al por mayor (IPIM) y el índice de la apertura de mano de obra del índice del costo de la construcción (ICC), supera el diez por ciento (10 %). El órgano, luego de analizar la pertinencia en un plazo no mayor de treinta (30) días, deberá elevar la propuesta a la autoridad de aplicación, quien la pondrá a disposición del Poder Ejecutivo nacional en el término de ciento veinte (120) días.

#### 2.6. Control de cargas

El concesionario será el encargado de efectuar los controles de exceso de carga dentro de la zona de concesión. En aquellos casos en los que se detectare la existencia de exceso de peso de un vehículo de carga, el concesionario quedará facultado a percibir del usuario, en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, el importe equivalente que surja de la aplicación de la tabla pertinente establecida por la Ley Nacional de Tránsito y sus reglamentaciones.

El órgano de control (OCCOVI) será la autoridad competente para el dictado de las reglamentaciones operativas pertinentes.

#### 2.7. Suspensión y renuncia a reclamos del concesionario y sus accionistas

Como condición previa para la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual se establece la obligación del concesionario a renunciar expresamente y a no iniciar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561 so-

bre el contrato de concesión, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial, de nuestro país o del exterior, y a obtener similares compromisos por parte de sus accionistas. El concesionario deberá presentar los instrumentos debidamente certificados y legalizados en autenticidad y validez en los que consten los compromisos propios y de los accionistas, los que como mínimo deberán representar las dos terceras partes del capital social del concesionario.

#### 3. Cumplimiento de los recaudos del artículo 9°, ley 25.561

Corresponde evaluar la propuesta de acta acuerdo elevada a consideración por el Poder Ejecutivo nacional a través de la unidad de renegociación –UNIREN– con los dictámenes fundados de la Sindicatura General de la Nación y del procurador del Tesoro de la Nación en virtud de los parámetros establecidos en el artículo 9°, ley 25.561, a saber:

##### 3.1. El impacto de la propuesta en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos y en el beneficio del usuario

El corredor corresponde a una conexión interregional que vincula al Gran Buenos Aires con la zona mesopotámica, de Entre Ríos y Corrientes, por la zona este de estas provincias, siendo de vital importancia para el comercio internacional dentro del Mercosur.

La visión del análisis debe centrarse, en el caso que nos ocupa, en la imperiosa necesidad de garantizar el mantenimiento y las mejoras de ese corredor con los estándares de seguridad y calidad de prestación de servicio.

La ejecución de la obra de la autopista Ceibas-Gualeguaychú y Gualeguaychú-Paso de los Libres constituye un reclamo unánime de la población entrerriana y las inversiones no se realizan a expensas de los usuarios del corredor.

El beneficio del usuario se encuentra influido por la variación de consumo de combustible, por el valor tiempo de transporte, por el índice de siniestralidad y/o riesgo de accidentes de tránsito que impacta en el precio del seguro a pagar, todos ellos contemplados al mantener la tarifa.

##### 3.2. La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente

En los contratos de concesión vial por peaje es esencial la determinación de los planes de inversión, ya que éstos establecen esencialmente, fuera de los egresos por operación y mantenimiento, el principal egreso de la concesionaria.

La propuesta presentada por la unidad de renegociación determina un nuevo plan de trabajo e inversiones en el cual el concesionario hará frente a

sus principales obligaciones en materia de operación, mantenimiento y explotación de la concesión en orden a la calidad, continuidad, y seguridad del servicio público provisto. Ello incluye los compromisos de obra que el OCCOVI ha considerado necesarios durante el período de emergencia y hasta el fin de la concesión.

El plan de obras ha sido rediseñado en los términos establecidos en el apartado anterior, lo que en absoluto significa limitar las obligaciones del concesionario por las inversiones, sino redireccionar hacia otras obras.

Sin perjuicio de lo expuesto, corresponde llamar la atención sobre la importancia que reviste la concreción de las obras dentro del cronograma, su auditoría y control, no sólo al concesionario sino también de terceros contratistas, de modo de garantizar el cumplimiento en tiempo y forma, ya que de otro modo se vería afectado el interés del usuario en beneficio de la tasa de retorno del concesionario.

### 3.3. *El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios*

La propuesta de acuerdo cumple con este criterio ya que a partir de las obras realizadas por la concesión ha mejorado la conexión entre las ciudades involucradas, además del tránsito internacional, la seguridad de la misma, habiéndose producido efectos positivos con relación al desarrollo comercial con la consiguiente valorización por vía de la competitividad, que redundará en aumento de los ingresos.

No se afecta la accesibilidad a los servicios porque no hay variación de tarifa al usuario.

### 3.4. *La seguridad de los sistemas comprendidos*

El concesionario ha implementado una serie de medidas que contribuyen a reducir los indicadores de accidentología vial:

- Refuerzo de señalización en zonas de decisión.
- Defensa de canalización de tránsito y de impacto.
- Iluminación de la traza en rotondas y cruces canalizados.
- Mantenimiento y pintura de puentes.

### 3.5. *La rentabilidad de las empresas*

La propuesta en análisis genera a la empresa una disminución de la TIR del 15,92 % al 5,86 %.

Por todo lo expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en el artículo 20 de la ley 25.561, la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional aconseja la aprobación del presente dictamen.

*Jorge M. Capitanich.*

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Congreso:*

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado la nota 957/06 de fecha 20 de julio de 2006 de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– (expediente Honorable Senado de la Nación 232-O.V.-06) por medio de la cual se remite a consideración y dictamen de esta comisión una copia de la propuesta de renegociación contractual de la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima (CRUSA) denominada acta acuerdo de renegociación contractual - contrato de concesión de Caminos del Río Uruguay S.A., de fecha 6 de diciembre de 2005, suscrita por una parte por los señores ministros de Economía y Producción, licenciada Felisa Josefina Miceli, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio de la Nación, arquitecto Julio De Vido, como titulares de la presidencia de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, y por la otra parte por el ingeniero Juan Guillermo Insúa, presidente del directorio de la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima; todo ello en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 20 de la ley 25.561, 4° de la ley 25.790 y 1° de la ley 26.077.

Por los fundamentos que se exponen en el informe acompañado y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

### Proyecto de resolución

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

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional, en el presente proceso de renegociación contractual, actuó en el marco de las facultades que oportunamente se le delegaran (ley 25.561), correspondiendo la aprobación de la propuesta de acuerdo remitida denominada acta acuerdo - contrato de concesión de Caminos del Río Uruguay S.A., de fecha 6 de diciembre de 2005, suscrita por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y por la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima, de acuerdo con los artículos 8°, 9° y 10 de la ley 25.561; los artículos 3°, 4°, 5° y 6° de la ley 25.790 y el artículo 1° de la ley 26.077.

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

Sala de la comisión, 7 de septiembre de 2006.

*Gerardo R. Morales. – Alfredo A. Martínez.*

## INFORME

*Honorable Congreso:*

1. A fin de cumplimentar el mandato conferido por el Congreso Nacional, el Poder Ejecutivo nacional, a través de la UNIREN, ha desarrollado el proceso de renegociación con la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima, concesionaria del corredor 18 perteneciente al Grupo V de la red vial nacional.

2. Como resultado de dicho proceso se ha logrado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de la obra pública concesionada, ad referendum del Poder Ejecutivo nacional.

3. De acuerdo con la cláusula segunda del acuerdo, el mismo comprende la renegociación integral del contrato de concesión del corredor 18, concluyendo el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972 y decreto 311/03, y que finalizará con la suscripción del nuevo acuerdo al finalizar la renegociación a que se hace referencia en la cláusula quinta *in fine* del presente.

*Antecedentes.* (Fuente: Informe de Evaluación de la Audiencia Pública.)

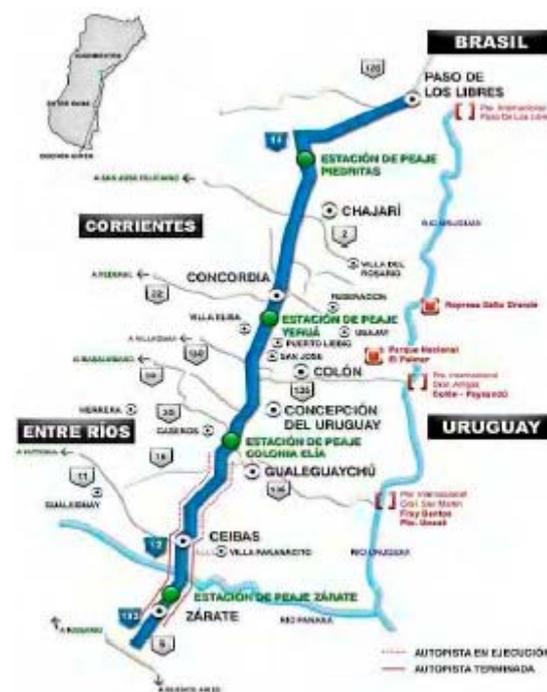
4. El Poder Ejecutivo nacional, por medio del decreto 2.039/90, otorgó y aprobó los contratos de las concesiones de obra pública para la mejora, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración de diversos tramos de la red vial nacional bajo el régimen de la ley 17.520 y de la ley 23.696, conforme a lo establecido en el decreto 823/89 y los pliegos de licitación aprobados por distintas resoluciones del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación.

5. Caminos del Río Uruguay S.A. (CRUSA) es la concesionaria del corredor vial nacional 18, perteneciente al Grupo V de la red vial nacional. Esta concesión fue otorgada a título oneroso por el Estado nacional de acuerdo a lo establecido en la ley 17.520, onerosa, por un plazo de 144 meses.

6. Su traza se inicia en la provincia de Buenos Aires, en la intersección de la ruta nacional 9 con la ruta nacional 193, y prosigue por la ruta nacional 12 hasta la localidad de Ceibas y de allí, por la ruta nacional 14, hasta la intersección con la ruta nacional 117 y por esta última hasta la ciudad de Paso de los Libres. La empresa tiene a su cargo la concesión de obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración de dicho corredor vial 18 –incluye el Complejo Zárate-Brazo Largo– que está constituido por las siguientes rutas: ruta nacional 12: tramo empalme ruta nacional 9 (km 80,67)-Ruta nacional 14 (km 160,59). Ruta nacional 14: tramo bajo nivel ruta nacional 12, Ceibas (km 0,00)-empalme ruta nacional 117 (km 496,35). Ruta nacional 135: tramo

empalme ruta nacional 14 (km 0,00)-puente internacional General Artigas (km 14,48). Ruta nacional A 015: tramo empalme ruta nacional 14 (km 0,00)-acceso a la represa Salto Grande (km 15,00). Ruta nacional 117: tramo empalme ruta nacional 14 (km 0,00)-puente internacional Paso de los Libres (km 12,48). La totalidad del corredor alcanza a 618,17 km. Constituye el nexo clave entre la Mesopotamia y la Capital Federal, como también entre la Argentina, Uruguay y Brasil –al incluir uniones fronterizas entre los mencionados es la vía obligada del transporte–.

## MAPA DE LA CONCESION



7. Según datos extraídos de los informes de la Auditoría General de la Nación (AGN), el concesionario Consorcio CRUSA está integrado por las siguientes empresas:

- Codi S.A.
- Conevial S.A.
- Parenti-Mai S.A.
- Eaca S.A.
- Welbers Insúa S.A.
- Babic S.A.

8. El Poder Ejecutivo nacional, a través del decreto 327/91, suspendió la percepción de peaje en la totalidad de las rutas de jurisdicción nacional, otorgadas en concesión, e instruyó a las autoridades

des competentes a que analizara los contratos de concesión en sus aspectos económico-financieros y operativos evaluando las alternativas que aseguraran la prestación del servicio público de mantenimiento y conservación de los corredores nacionales e invitando a la renegociación de los contratos vigentes en aquel entonces.

Luego, con el dictado del decreto 527/91, se establecieron los nuevos lineamientos a los que debían ajustarse las concesiones, básicamente una reducción de tarifas de peaje, fijándola en \$ 1 cada 100 kilómetros, y el cambio de la modalidad de la concesión, estableciendo un subsidio a distribuir proporcionalmente entre todos los concesionarios sobre la base de la declaración de IVA de cada uno de ellos.

9. Con fecha 29 de septiembre de 1992, a través del decreto 1.817/92, el Poder Ejecutivo nacional aprobó los acuerdos de renegociación contractual suscritos entre los concesionarios y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Básicamente el acuerdo consistió en el alargamiento del plazo de la concesión en doce meses, en la determinación de una compensación indemnizatoria y en un programa de recomposición tarifaria en cada una de las cabinas de peaje autorizadas.

10. El Poder Ejecutivo nacional dicta el 4 de abril de 1995 el decreto 489/95 habilitando al Ministerio de Economía y Obras Públicas para renegociar los contratos de concesión de los corredores viales nacionales a fin de satisfacer las necesidades de interés público no previstas en el contrato originario, y modificatorias, surgidas durante la ejecución de los mismos. Básicamente se entendió por modificación del contrato de concesión a la financiación por parte del concesionario de proyectos constructivos que comprenden la realización de toda obra cuyo precio estimado de ejecución fuera superior al 20 % del valor presente del monto total previsto en el contrato de concesión para obras correspondientes en el corredor vial respectivo, respondiendo al interés público perseguido y atendiendo su factibilidad técnico-económica.

Asimismo, se facultaba al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para aprobar dichas adecuaciones contractuales y para acordar con los concesionarios eventuales extensiones de plazos contractuales en contraprestación de la renuncia total o parcial de éstos a la percepción de cualquier compensación indemnizatoria aprobada por el Poder Ejecutivo nacional.

11. La empresa CRUSA firmó con la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Economía, ad referendum del Poder Ejecutivo nacional, el 12 de abril de 1996, el Acta Acuerdo de Reformulación del Contrato de Concesión del Corredor 18 mediante el cual se modificó el plazo de la concesión estableciéndolo en 28 años contados a partir del 1° de noviembre

de 1990; es decir, su extinción era ampliada hasta el año 2018. Ello surge de adicionar al plazo original otorgado por el decreto 1.817/92, el lapso de 15 años que se otorga en concepto de repago de las nuevas inversiones a realizar en el marco del decreto 489/95, esto es la realización del primer tramo de la autopista mesopotámica, ruta nacional 12 entre Brazo Largo y Ceibas, y 270 kilómetros de banquetas pavimentadas en la ruta nacional 14. El 6 de septiembre de 1996 el Poder Ejecutivo, mediante el decreto 1.019/96, aprobó la mencionada acta acuerdo, previa conformidad de la Sindicatura General de la Nación (nota SIGEN 1.180/96) y de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado.

12. Luego, con el dictado del decreto 802/01, el Estado nacional crea las tasas sobre el gasoil y determina una reducción de las tarifas de peajes vigentes en la red vial nacional. La norma legal resuelve una compensación a favor de los concesionarios viales, a los efectos de restituir el equilibrio de su ecuación económica-financiera afectada como consecuencia de la disminución de ingresos por la baja de tarifas establecida. Esta medida fue luego complementada con el dictado de la resolución MIV 304/01 y el decreto 976/01. Por medio de la resolución MIV 304/01 se aprobaron los nuevos cuadros tarifarios para usuarios de la red vial las cuales resultaban de la aplicación de los descuentos comprometidos en el convenio para mejorar la competitividad y la generación de empleo firmado por el gobierno nacional, el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y entidades empresarias del auto-transporte de cargas.

13. El decreto 976/01 crea el fideicomiso con los recursos provenientes de la tasa del gasoil y de las tasas viales creadas por el decreto 802/01, y donde se designa a los concesionarios viales como beneficiarios de los bienes fideicomitidos, entre ellos específicamente CRUSA, concesionaria del corredor 18.

14. El día 11 de noviembre del 2000, la empresa CRUSA firmó con la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Infraestructura y Vivienda un convenio marco en donde se estipularon las condiciones y objetivos de una renegociación de su contrato de concesión.

15. Entre abril y mayo de 2001, la empresa CRUSA realizó en el ámbito del OCCOVI la renegociación de su contrato de concesión que desembocó en la primera adecuación al acta acuerdo de reformulación contractual cuyo objeto fue rediseñar el plan de obras de la concesión y dar cabida a una serie de obras de interés local entre ellas el segundo tramo de la autopista mesopotámica (Ceibas-Gualeguaychú).

El 17 de septiembre de ese mismo año el secretario de Obras Públicas suscribe la primera adecuación contractual al acta acuerdo, la cual es aprobada posteriormente por la resolución MIV 342/01.

16. Con fecha 2 de junio de 2005 la Secretaría Ejecutiva de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la empresa Caminos del Río Uruguay S.A. suscribieron la carta de entendimiento, que contiene las bases y términos consensuados para la adecuación del contratos de concesión.

El contenido de la carta de entendimiento se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos con el apoyo técnico del órgano de control OCCOVI.

17. Mediante la disposición 17/2005 de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, de fecha 15 de junio de 2005, publicada en el Boletín Oficial 30.676 del 16 de junio de 2005, se fijó fecha para la audiencia pública que había sido convocada mediante la resolución conjunta 234 del Ministerio de Economía y Producción y 389 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del 25 de abril de 2005.

18. La carta de entendimiento, de fecha 2 de junio de 2005, y su adenda aclaratoria, de fecha 12 de julio de 2005, fueron sometidas al procedimiento de audiencia pública, que se llevó a cabo el día 15 de julio de 2005 en el Hotel Howard Johnson Inn Campana-Zárate, sito en ruta Panamericana 9, km 80,5, Campana, provincia de Buenos Aires, y comenzó a las 9 AM. La implementación, organización general y presidencia de la audiencia pública estuvo a cargo de la Secretaría Ejecutiva de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos.

19. Una vez materializada la toma de posesión del corredor, el desarrollo del negocio fue presentando una evolución comercial, operativa y económico-financiera que, por diversos motivos y circunstancias definieron una realidad distinta de las proyecciones originales.

20. Esta realidad y sus diversos efectos en el tiempo han sido explicitadas por el concesionario en distintas oportunidades:

En la audiencia pública la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima, representada por el señor Juan Guillermo Insúa, sostuvo (fuente: Informe Final Audiencia Pública CRUSA):

2.8 En el año 2001, a raíz del dictado del decreto 802/01, el Estado nacional redujo unilateralmente las tarifas de peaje en un 30 por ciento para las categorías 1 y 2 –o sea, los autos– y en un 60 por ciento para las categorías 3 a 6, es decir, transporte pesado. La diferencia generada por esta medida oficial debía ser compensada con el impuesto que integra el llamado Fondo del Gasoil.

2.9 Los pagos de dicho fondo se han atrasado desde hace más de seis meses, lo que ha colocado a Caminos del Río Uruguay en una situación de ahogo financiero insostenible en el corto plazo.

2.21 En el caso de Caminos del Río Uruguay, la emergencia económica y la devaluación se tradujeron rápidamente en: un incremento de aproximadamente el 70 por ciento en los costos de operación y administración; un aumento de un 140 por ciento en el costo de las inversiones a realizar en beneficio del usuario del corredor; una suba del costo laboral entre el 58 y el 161 por ciento, a raíz de los necesarios reajustes salariales decretados por el Estado nacional; un encarecimiento del orden del 200 por ciento en los insumos de origen importado y 125 en los de origen nacional, y una inflación minorista del 55 por ciento, que repercutió directamente sobre el costo financiero de la empresa.

21. Resultan esclarecedoras las explicaciones de la empresa en la audiencia pública, respecto del “sacrificio compartido” alcanzado en el acuerdo:

2.22 Se han realizado inversiones de obra por 40 millones de pesos a lo largo del corredor durante la emergencia y las evaluaciones realizadas nos dieron bien.

2.23 También se realizaron obras en la autopista Ceibas-Gualeguaychú, en la medida en que los ingresos lo permitían. Todo esto en un contexto en el cual las tarifas han permanecido congeladas durante tres años y medio, aparte de la demoras que la empresa padece en el pago de las compensaciones por la rebaja unilateral del peaje que expliqué anteriormente y cuyos recursos provienen del Fondo del Gasoil.

2.24 La ecuación económica del contrato quedó destruida y la tasa de retorno disminuyó casi a cero. El recupero de cualquier inversión a largo plazo se realiza en el tiempo y en el caso de Caminos del Río Uruguay todavía quedan importantes obras por amortizar.

2.25 La carta de entendimiento que se somete hoy a debate público prevé un incremento en las tarifas de peaje de un 15 por ciento, lo que si bien resulta insuficiente para recomponer la estructura económica del contrato abre un sendero de precios más actuales.

2.26 Caminos del Río Uruguay suscribió con la UNIREN una adenda aclaratoria por la cual el concedente tiene la opción de dejar sin efecto este aumento tarifario, pero haciéndose cargo de parte de las obras previstas con recursos del Fondo del Gasoil.

2.27 Dentro del acuerdo alcanzado, Caminos del Río Uruguay prevé invertir aproximadamente 350 millones de pesos en los próximos nueve años. Que incluyen, entre otras, las repavimentaciones segunda, tercera y cuarta de todo el corredor y la finalización de la pintura de los grandes puentes.

2.28 Los flujos de fondos del plan económico financiero del contrato quedan pesificados. La rentabilidad de la empresa no se calcula más en dóla-

res. También se anula la actualización de los ingresos mediante índices de precios extranjeros.

2.29 Caminos del Río Uruguay asume el compromiso de no iniciar acciones judiciales contra el Estado nacional como consecuencia de las medidas adoptadas por la emergencia económica.

2.30 Las inversiones establecidas en la carta de entendimiento para el período 2005-2018 alcanzan 353 millones de pesos. No obstante, se deberán realizar obras adicionales a fin de mantener el nivel de servicio ofrecido al usuario.

2.31 En relación con la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú se ha acordado que, a opción del Estado nacional, la obra la termine Caminos del Río Uruguay o un tercero, previo llamado a licitación. En ambos casos se deberá contar con la asistencia de los fondos del Sisvial, o sea, del Fondo del Gasoil.

2.32 Se ha acordado también que si la inflación crece más de un 5 por ciento –medida por la variación del 50 por ciento de los salarios y el otro 50 por ciento por el costo de la construcción–, se actualizarán los ingresos a fin de mantener la estructura de costos constante.

2.33 Se ha acordado una revisión del contrato dentro de 36 meses a los efectos de que, superada la emergencia de la que estamos saliendo, se pueda recomponer parcialmente la ecuación económica del contrato.

22. En el mismo sentido, y en el marco de la renegociación de los contratos de servicios públicos establecido por la ley de emergencia pública 25.561, según la UNIREN resultaba necesario garantizar la seguridad de la operación y la atención de la demanda de servicios. Así lo expresa:

Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de renegociación, se hace necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos del contrato de concesión, teniendo bajo consideración las evaluaciones realizadas en el ámbito de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios, y establecer condiciones de equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario. (Fuente: carta de entendimiento, página 3.)

En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines del 2001, el Congreso de la Nación dictó la ley 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el Poder Ejecutivo nacional las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia y disponiendo la renegociación de los contratos de obras y servicios públi-

cos concesionados. (Fuente: acta acuerdo, página 2, 2° párrafo.)

23. El ingeniero Roberto Lamdany, por la UNIREN, en la audiencia pública manifestó:

1.1 El decreto 2.039 de 1990 aprobó los contratos de concesión para la mejora de los diversos tramos de la red vial nacional bajo el régimen de la ley 17.520 y la ley 23.696. Caminos del Río Uruguay fue la adjudicataria del corredor vial 18.

1.2 Dicho contrato original sufrió diversas modificaciones menores y fue reformulado totalmente el 6 de septiembre de 1996 por decreto 1.019 de dicho año.

1.3 Esta reformulación cambió parte del marco contractual que originalmente tenía la concesión, pero además incorporó al contrato de concesión la construcción de la autopista Brazo Largo-Ceibas y la pavimentación de parte de las banquetas de la ruta nacional 14.

1.4 El 17 de septiembre del año 2001 este contrato tuvo una nueva adecuación, incorporándose al contrato la realización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú.

1.5 A partir de la reformulación contractual de 1996, el contrato es gratuito en los términos de la ley 17.520, no teniendo previsto la percepción de subsidios ni aportes, ni garantías por parte del Estado nacional. Asimismo, el concesionario asume, de acuerdo con el contrato, tanto el riesgo de la actividad como el riesgo de la modalidad.

1.5 Las tarifas contractuales estaban expresadas en dólares estadounidenses. Anualmente se procedía a la redeterminación de esta tarifa de acuerdo a la variación del índice de costo de vida, publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, CPI en sus siglas inglesas.

1.6 El control de la concesión y la protección del usuario quedó bajo la órbita de la Dirección de Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad hasta el año 2001 y a partir de ese año, pasó a la órbita del OCCOVI.

1.7 Diversos informes han observado el cumplimiento contractual por parte del concesionario. De todos ellos, se rescata el minucioso informe realizado por la Auditoría General de la Nación sobre el período 1997-1998 inclusive, contenido en el informe 206/2001 y el informe del OCCOVI sobre el cumplimiento del cronograma de inversiones a partir del año 2000.

1.8 El informe de la AGN detectó diferencias, en algunos casos considerables, entre los informes parciales y anuales de lo efectivamente invertido en el período por el concesionario. Asimismo, también ha observado incumplimientos de los valores admisibles de rugosidad, ahuellamiento y fisuración en el pavimento en diversos tramos del corredor.

1.9 La AGN detectó también que el órgano de control de concesiones viales de la Dirección Nacional de Vialidad omitió aplicar penalidades por diversos incumplimientos detectados en varios tramos de la ruta 14. Llamativamente, estos incumplimientos correspondían a tramos repavimentados entre noviembre de 1996 y febrero de 1997 evidenciando esto claramente deficiencias en la gestión técnica de la empresa concesionaria.

1.10 Finalmente, la AGN verificó que, a pesar de que el contrato de concesión establece que todo recurso contra una multa debe estar precedido de su pago. Pese a que el concesionario no lo hizo efectivo, el concedente no ejerció el derecho que le confiere el acta de reformulación en el punto 4.2 del capítulo 2 del anexo II, en cuanto le autoriza la ejecución de la garantía contractual prevista. Concluye entonces la AGN que, de los hechos confrontados resulta un gran dispendio burocrático que viola el fin último que se tuvo en miras al celebrarse el acta acuerdo de reformulación para acelerar la aplicación de penalidades, que contradice el principio de ejecutoriedad de los actos administrativos, desnaturaliza la función constrictora de la multa supeditándola al tiempo administrativo de los recursos y violenta de modo frontal lo convenido contractualmente en el punto 4.2 del capítulo II del anexo II del instrumento mencionado.

1.11 El informe del OCCOVI fundamentalmente enfocó el problema acerca del cumplimiento del programa de inversiones. Respecto de las obras comprometidas para el año 11 y 12 de concesión informa:

– Sólo se encuentran finalizadas las obras: intersección RN14 y RN16, acceso a Villa Elisa, y Acceso Sur a Concordia.

– Sólo se ha avanzado en la pintura del puente Gral. Urquiza. El monto invertido representa el 23,3 % de lo contractualmente previsto para el rubro.

– Obras de rehabilitación: se encuentran sólo parcialmente realizadas.

1.12 Estas diferencias de inversiones fueron tomadas por la unidad de renegociación a fin de evaluar cuál fue el impacto de toda esta situación bajo el principio del sacrificio compartido.

1.13 A fin de evaluar el impacto de la emergencia sobre la economía del concesionario, se procedió a la pesificación de su plan económico financiero. En lo que hace a los ingresos del plan, se tomaron los ingresos estimados por el concesionario, a los que se le adicionaron los ingresos percibidos como consecuencia de ajustes tarifarios por aplicación de la variación del CPI.

1.14 Las erogaciones en concepto de gastos de explotación e inversiones se reexpresaron a pesos corrientes mediante la aplicación de índices calculados ad hoc por la UNIREN sobre los montos originalmente previstos por el concesionario.

1.15 Se obtuvo por diferencia las corrientes de fondos libres del plan económico financiero expresada en moneda corriente de cada año. Los valores numéricos de esta corriente de fondos libres fueron divididos por el índice de evolución de las inversiones con base 1 en el año 2001 a fin de obtener los valores de esta corriente de fondos libres en moneda constante del año 2001. A partir de ella fue posible calcular la tasa interna de retorno del plan económico-financiero medido ahora en moneda constante del 2001, dejando de lado definitivamente la anterior dolarización del mismo.

1.16 La metodología utilizada en la construcción de los índices señalados anteriormente es la misma que la UNIREN aplicó en las renegociaciones de otras concesiones viales. Los resultados de estos índices construidos por la UNIREN como demostrativos de la evolución de los costos de mantenimiento y los de inversión fueron observados y comparados, por ejemplo con el índice del costo de la construcción que publica el INDEC.

1.17 Las objeciones surgen, pues omiten considerar que el índice de construcción del INDEC está midiendo la evolución del costo de construcción de viviendas cuyos principales insumos, tales como ladrillos y mano de obra, han incrementado sus precios en una medida considerablemente inferior a los utilizados en la construcción de caminos tales como acero, asfalto y petróleo.

1.18 El contenido de la propuesta de entendimiento que hoy se pone a consideración consiste en acordar con la empresa un nuevo plan de inversiones que sea coherente y sostenible con la tarifa existente, encauzar y delimitar el contrato de concesión y determinar las fuentes de ingresos que puedan sostener el mismo.

1.19 La carta de entendimiento otorga al concedente opciones para la materialización de diversas obras que son necesarias para el buen funcionamiento de la concesión y que no pueden ser solventadas por el concesionario con los ingresos del peaje a la tarifa vigente.

1.20 Originariamente, la tasa interna de retorno del plan económico financiero de la concesión era del 15,92 por ciento. Como consecuencia de la emergencia económica, esa tasa interna de retorno calculada como hemos señalado anteriormente, en moneda constante del 2001, cayó al 1,72 por ciento.

1.21 A fin de recomponer parcialmente la ecuación económica del concesionario se excluye de sus obligaciones de inversión a realizar con los ingresos del peaje la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú que serán solventadas por el Estado nacional con fondos provenientes del fideicomiso del gasoil. El concedente se hará cargo también del 50 por ciento del costo de la segunda y la tercera repavimentación del corredor. Bajo estas condiciones, la tasa interna de retorno medida en

moneda constante del año 2001 asciende al 5,82 por ciento.

1.22 El concedente podrá eventualmente incrementar las tarifas de peaje en un 15 %. En esta hipótesis el concesionario deberá solventar con los recursos de la concesión el costo total de la segunda y tercera repavimentación. La tasa interna de retorno alcanza en este caso al 5,84 por ciento, también en este caso, valor alejado del coeficiente establecido en la reformulación contractual.

1.23 La diferencia en los valores numéricos de la TIR se debe a que en el primer ejemplo en el cual el Estado nacional solventa el 50 por ciento del costo de la segunda y la tercera repavimentación del corredor, la concesionaria absorbe solamente el 50 por ciento del riesgo de la modalidad que era responsabilidad del concesionario.

1.24 Otras cláusulas de la carta proceden a anular los procesos en curso originados en actas de constatación por atrasos en la autopista Ceibas-Gualeguaychú. Las restantes penalidades, una vez firmes, deberán ser canceladas por la empresa como economías en las erogaciones de inversión.

1.25 El concesionario no ha podido cumplir acabadamente con su responsabilidad de realizar el control de cargas en el corredor concesionado, por imperio del decreto 79/98, que estableció que la Secretaría de Transportes de la Nación se constituía en autoridad de aplicación a estos efectos. Esta facultad no ha sido ejercida ni reglamentada hasta la fecha por lo que corresponde reinstalar al OCCOVI como autoridad de aplicación en las constataciones de exceso de carga que realice el concesionario.

1.26 Finalmente, la concesionaria y sus accionistas se comprometen a renunciar a todo reclamo al Estado, ante organismos judiciales o arbitrales, nacionales o extranjeros.

1.27 La ley 25.561 establece que los acuerdos con las empresas deben ser evaluados en función de su impacto sobre la rentabilidad de la empresa, sobre la competitividad de la economía y sobre la distribución del ingreso. En lo que hace al primer aspecto, ya se señaló que la TIR del plan económico financiero de la concesionaria cae del 15,92 a poco más del 5,8 por ciento. En relación a su impacto sobre la competitividad de la economía, en tanto no se prevea incremento tarifario no existirá impacto sobre la competitividad de la economía.

Finalmente, en cuanto a su impacto sobre la distribución del ingreso, las transferencias de ingresos se producirán desde la comunidad en general, en el caso que las obras que no se paguen con peaje se hagan a partir de rentas generales, o bien de la totalidad de los usuarios del gasoil, si se hace a través del fondo creado específicamente para este efecto.

Si por el contrario, se efectiviza el incremento tarifario, serán los propios usuarios quienes pagarán el costo de las mismas.

1.28 Finalmente, debemos destacar que con este acuerdo queda expedita la vía para agilizar y acelerar todos los trabajos que tienen que ver con la continuación de la autopista desde Ceibas hasta Paso de los Libres, corredor vital en la integración de los países de la región.

24. Diversas entidades representativas y personas han manifestado en la oportunidad distintas opiniones sobre el acuerdo de renegociación, por ejemplo:

– El señor gobernador de la provincia de Entre Ríos, señor Jorge Pedro Busti, expresó en la audiencia pública que:

3.3 El cuadro tarifario, que para su provincia no debe cambiarse porque el aumento de un solo peso significaría realmente un golpe muy fuerte para sus economías regionales, no solamente las entrerrianas sino las de la Mesopotamia, que están reactivándose en este momento.

– El diputado por la provincia de Entre Ríos, don Osvaldo Daniel Fernández, dijo:

5.1 Que querría otro tipo de peaje, como el que se implementó en los accesos a la Capital Federal, con una fuerte inversión privada y una posibilidad de recupero, como bien se ha dicho, a largo plazo y con beneficios sensibles y tangibles para los usuarios. Lo que se está proponiendo es una reingeniería económico-financiera a la que por un lado se le quita al concesionario la obligación de ejecutar determinadas obras, y por el otro, se intenta preservar al usuario de soportar incrementos en las tarifas.

5.2 Esperemos se concrete el compromiso de la extensión de la autopista el tramo faltante entre Ceibas-Gualeguaychú y la posibilidad entonces de continuar la autopista mesopotámica hacia el norte.

5.5 Quisiera que quede consignado, que se conteste oportunamente si la posibilidad que establece la cláusula tercera de la adenda en cuanto a que al dejar sin efecto el aumento al que se refiere la cláusula primera y la posibilidad de diferir en tres años el repintado general de los grandes puentes puede provocar algún tipo de consecuencia.

5.6 Que debía quedar absolutamente en claro que la posibilidad de evitar aumentos tarifarios y en contraprestación de esto que el Estado se haga cargo del 50 por ciento de los montos correspondientes a la segunda y a la tercera repavimentación no sea sólo una posibilidad sino que quede de alguna forma la garantía para el usuario de que no van a existir estos incrementos.

– Representada por la Cámara de Comercio Exterior de Gualeguaychú, el señor Jorge Alberto Fontán, expresó que:

11.1 La exportación tiene gran importancia para nuestro país, tenemos productos, tenemos mano de

obra calificada, a veces no tenemos medios para poder sacar la mercadería. Y cuando los tenemos son costosos, con trabas burocráticas, y no tenemos caminos, aunque esta obra ha beneficiado en gran parte a Entre Ríos.

11.2 No existe justificativo para que esta obra se siga demorando. Es hasta inmoral seguir poniendo trabas burocráticas, hacer coeficientes económicos, discutir si corresponde o no una tasa de retorno.

11.3 Esta ruta tiene el 95 por ciento hecho de Brazo Largo para arriba. El corredor sólo tiene 30 kilómetros en la provincia de Buenos Aires y hoy estamos en Campana cuando tendríamos que estar realizando esta audiencia en la Mesopotamia.

11.4 La Cámara da su conformidad al acuerdo preliminar. Deja en claro que no están totalmente convencidos de que esto sea lo mejor, pero pensamos que es la única manera de evitar más trabas y que podamos poner de una vez por todas manos a la obra.

11.5 Toda la Mesopotamia ha pedido, ha solicitado y ha rogado por esta autopista. Yo creo que los tiempos se acabaron. Ya ahora necesitamos la autopista y la necesitamos ya.

– El señor Jaime Pedro Bendetti en representación de la Corporación del Desarrollo de Gualaguaychú, expresó que:

12.1 Solicitaba una pronta concreción de este segundo tramo de la autopista Mesopotámica entre Ceibas y Gualaguaychú.

12.2 En el acta acuerdo se sostiene que la paralización de las obras tuvo su origen precisamente en esta crisis y hoy entendemos que ya se ha superado largamente esta situación.

12.3 Se deben evitar los innumerables daños que provocan los múltiples accidentes por lo se ha denominado a esta vía la ruta de la muerte.

12.4 La situación de crisis del año 2002 ha sido largamente superada y el tramo de la ruta 14 que va desde la ruta 16 a la ruta 20 ya cuenta con financiamiento y con posibilidades concretas de realización.

12.5 No vienen a evaluar las condiciones económicas de este acuerdo, ya que entiende y confía en que han sido y serán verdaderamente controladas y evaluadas por los organismos y por las instituciones competentes de nuestro país. Creemos entonces que será ventajoso tanto para la Nación como para la empresa que aquí es concesionaria.

12.6 La Corporación del Desarrollo de Gualaguaychú y en representación de todas las entidades que agrupa, solicitamos la más pronta concreción del tramo.

– La Asociación Argentina de Carreteras representada por el señor Miguel Angel Salvia, quien sostuvo que:

13.1 En los 80 existían recursos específicos, la isla Talavera estaba destruida, y aquel tramo de la ruta N12 estaba en muy mal estado. El arreglo de la isla Talavera estuvo en los presupuestos desde el 85 hasta el 89 y nunca se pudo realizar por diferentes razones.

13.2 La decisión en su momento de generar un sistema de mantenimiento y rehabilitación de corredores por parte del Estado mediante el uso del sistema de peaje, permitió hacer transitable el corredor.

13.3 La Nación en un acuerdo con las empresas, lo que implicaba la realización por parte de la concesionaria de las obras y después un pago a lo largo de los años mediante la tarifas de peaje.

13.4 Una vez concluida la obra hubo una gran demora en la puesta en marcha de las nuevas tarifas, y el Estado, por decreto 802, redujo sustancialmente las tarifas.

13.5 El objeto de esta convocatoria es emitir opinión sobre la posibilidad de dos decisiones a tomar por la UNIREN: a) si se aumenta la tarifa por peaje actualmente cobrada a los usuarios y b) si por el contrario se la mantiene sin variación alguna.

13.6 En cada una de estas opciones hay diferentes obligaciones por parte del Estado, y también por parte de la empresa. Ambos criterios están en la carta de entendimiento y en la adenda aclaratoria.

13.7 El incremento de costos producido después de la crisis 2001-2002 fue muy sustancial, lo que implica problemas concretos para poder ejecutar la obra.

13.8 La concesión de cualquier ruta implica resultados que tienen que ver con los ingresos y con los egresos.

13.16 Creen que hay que apoyar lo acordado en la carta de entendimiento con el incremento de la tarifa, porque con la experiencia que tenemos de los aportes del Estado, sabemos que los costos del atraso van a ser mucho mayores para los usuarios, que pagar el incremento de la tarifa.

13.17 Tenemos hoy el Fondo del Gasoil, y aunque se están haciendo muchas obras, estos fondos fueron derivados para otros fines.

13.18 El tramo entre Brazo Largo y Ceibas y toda la vía tuvo una importante mejora en cuanto a la accidentología.

13.19 Cree que la posibilidad de que el Estado participe es importante, pero de alguna manera, el sistema de gerenciamiento privado permite, justamente, que los fondos de los usuarios sean ubicados en el momento oportuno en obras concretas.

13.20 El aporte directo de los usuarios a través del peaje, el aporte de los consumidores de combustible, a través de los fondos específicos, y el aporte de la sociedad en general, a través de los impuestos generales, deberían armonizarse de for-

ma tal de permitir su uso de acuerdo a las posibilidades de cada región y a los tránsitos en cada uno de los corredores.

25. El acuerdo sometido a dictamen mejora el esquema de renegociación que hasta el momento el Poder Ejecutivo nacional, a través de la UNIREN, venía presentando al Congreso de la Nación (verbigracia, casos EDELAP, terminales portuarias, autopistas, Aguas Argentinas, etcétera).

26. En esta oportunidad se han acompañado los dictámenes previos de la SIGEN y de la Procuración del Tesoro de la Nación, modificando cuestiones formales observadas por el mismo procurador, y se han salvado otras cuestiones que anteriormente motivaron fuertes rechazos desde nuestra posición (por ejemplo: acuerdos parciales y transitorios, suspensión de acciones y reclamos, etcétera).

27. Este acuerdo contempla, según la cláusula segunda, la renegociación integral del mismo, con reservas, y la renuncia y desistimiento de derechos y de acciones previo a la entrada en vigencia del acuerdo integral suscrito.

28. Sin embargo este acuerdo sigue presentando aspectos objetables que forman parte de una estrategia negociadora contradictoria común a casi todos los contratos de servicios públicos, verbigracia:

La cláusula segunda, denominada “Carácter del acuerdo”, donde se advierte al final que “finalizará con la suscripción del nuevo acuerdo al finalizar la renegociación a que se hace referencia en la cláusula quinta...”.

La cláusula tercera, denominada “Inversiones”, que recoge los cuestionamientos que a continuación se detallan.

La cláusula denominada “Tratamientos de penalidades”, que importa un beneficio desmedido a la empresa.

La cláusula quinta, denominada: “Tasa interna de retorno” que prevé lo siguiente: “Se deja previsto una nueva instancia de renegociación entre las partes a realizarse transcurridos treinta y seis meses de la vigencia del presente acuerdo para evaluar, dentro del contexto de recuperación que evidencie la economía del país, las mejoras y el funcionamiento integral de la concesión y la situación tarifaria, esto último en vistas a aproximarse a las condiciones de equilibrio contractual”.

La cláusula sexta, denominada “Adecuación de tarifas por variación de precios”, donde se le otorga al concesionario el derecho a solicitar redeterminaciones tarifarias, a partir del 31 de enero de 2006 y con “efecto retroactivo”, y así sucesivamente, si se superan ciertos parámetros e índices inflacionarios.

La cláusula decimotercera, denominada “Compensación tarifaria fondo fiduciario”, “fuente de

financiamiento que consagra la discrecionalidad en el manejo de fondos públicos por parte del Poder Ejecutivo”. (Cfr. diputado Polino, infra.)

La cláusula decimocuarta “Autopista Ceibas-Gualeguaychú”, respecto de la cual se refirió el representante de la empresa: “En relación con la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú se ha acordado que, a opción del Estado nacional, la obra la termine Caminos del Río Uruguay o un tercero, previo llamado a licitación. En ambos casos se deberá contar con la asistencia de los fondos del Sisvial, o sea, del Fondo del Gasoil” (citada anteriormente).

La cláusula decimoquinta: “Reequilibrio parcial del contrato”, donde se deja sin efecto el aumento establecido a cambio de diferir inversiones, etcétera.

29. Empresa con reiterados incumplimientos, etcétera, etcétera.

30. Al respecto, algunas opiniones vertidas en la audiencia pública refuerzan nuestra posición:

– Proconsumer, representada por el señor Ricardo Nasio, dijo que:

14.1 Proconsumer es la Asociación de Protección de los Consumidores del Mercado Común del Sur, y va a representar los derechos de los usuarios viales, en especial, sus derechos a la protección de los intereses económicos y a la salud.

14.2 Pensaba que íbamos a tener una buena carta de entendimiento, una carta de entendimiento que concretara la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú, por la cual se le prorrogó el contrato a esta empresa, y que todavía no fue concluida.

14.3 Nos encontramos con una empresa incumplidora, y si una empresa es incumplidora, no debe haber renegociación. Considero que esta carta de entendimiento, con los conceptos y el contenido que tiene, no puede tener lugar de ninguna manera, y por ello se la considero ilegítima.

14.4 Hay un cúmulo de incumplimientos por parte de la concesionaria.

Los representantes de la UNIREN han manifestado que son observaciones de la Auditoría General de la Nación.

14.5 Lee una síntesis de las observaciones: “...la concesionaria ha incurrido en numerosos incumplimientos de sus obligaciones contractuales, varios de ellos de especial gravedad por el riesgo en la seguridad misma de la prestación que significan para los usuarios viales del servicio”.

14.6 “...el órgano de control ha tenido una actitud permisiva o pasiva frente a esa situación, procurando minimizar en algunos casos frente a la requisitoria de la Auditoría General de la Nación la importancia o gravedad de los incumplimientos comprobados [...] en la mayoría de los incumpli-

mientos comprobados, el OCCOVI como organismo de regulación y control no ha ejercido sus obligaciones de control y menos aún sus facultades de sanción.

14.7 Nos encontramos en una carta de entendimiento donde le regalan todas las penalidades a partir de la ley de emergencia. No solamente le regalan, sino que le hacen una cosa que se llama esfuerzo compartido donde pesifican uno a uno el dólar con el peso.

14.8 No hay ninguna resolución judicial en nuestro sistema jurídico donde hoy el dólar es uno a uno; en todo caso, puede ser uno más el CER. Quieren aumentar un 15 por ciento nuevamente los peajes, donde el usuario en este momento está sufriendo un 6 por ciento de inflación, donde cada punto son 200 mil personas indigentes más en nuestro país.

14.9 Para venir acá, recorriendo de Buenos Aires-Ceibas tiene que pagar \$ 1,90...más el incremento y más \$ 4,80 más la Autopista Illia, son alrededor de \$ 7,20 por 150 kilómetros.

14.10 Falta de claridad en el capítulo referido a Ceibas-Gualeguaychú de la carta de entendimiento; donde se tiene que determinar que este concesionario termine la obra o quien la termine, no se ha definido esta situación.

14.11 No solamente bajó el costo de mantenimiento de servicios en los caminos esta empresa, sino que no ha hecho las señalizaciones pertinentes.

14.12 Hay una responsabilidad con los accidentes que están ocurriendo por esa falta de autopista que ya se tendría que haber terminado. Es una responsabilidad por omisión prevista en el artículo 112 del Código Civil.

14.13 Pido que se determine cuándo se termina la obra, ya sea esta empresa u otra, pero necesitamos la autopista. Nada más, señor presidente.

– La señora Adriana del Carmen Garay, como particular interesada, dijo:

15.1 Como representante, como ciudadana de Gualeguaychú y como integrante del Centro de Almaceneros de la ciudad de Gualeguaychú solicito concretamente y brevemente que la obra de la autopista Ceibas-Gualeguaychú se realice.

– El señor Emilio Raúl Martínez, particular interesado, expresó que:

16.1 Exponía el mandato que se aprobó en las dos reuniones-asamblea que se hicieron en Gualeguaychú, que luego de largas horas de intercambio de opiniones acordaron ceñirse a lo que es el reclamo de la región.

16.2 En los años 82, 83, después de las inundaciones, se presentó la denuncia ante la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas vinculada a los defectos constructivos de la obra que después llevaron a su reacondicionamiento.

16.3 Vialidad Provincial hizo un proyecto, donde se plasmaba la realización total de la obra de la autovía mesopotámica en diez años.

16.4 El primer tramo Brazo Largo-Ceibas determinó que la autovía se iniciara así. Fue porque el 67 por ciento de los accidentes que ocurrían en todo el corredor de más de 600 kilómetros se producían en esa zona, y el 80 por ciento de esos accidentes eran frontales.

16.5 Por eso, efectúa el reclamo, y ratifica la voluntad de esta región de que se pueda concretar esta obra.

16.6 Lamentó que estas audiencias públicas no tengan efecto vinculante, con lo cual, la participación masiva de la gente no se da porque meramente quedan después como algo anecdótico.

16.7 Nos pasó cuando se discutía el cuadro tarifario telefónico; nos pasó con el gas, y seguramente esto va a seguir pasando en la medida en que a estas audiencias públicas no se les adose ese efecto vinculante.

16.8 Más allá de los distintos colores políticos la provincia de Entre Ríos siempre ha peleado por la necesidad de que se vuelva a definir lo que es el peaje, y que realmente ese peaje signifique un ahorro y un beneficio para el usuario.

16.9 Es voluntad de nuestra provincia que las obras se realicen con urgencia, pero que esto no signifique un peso más para los usuarios.

– Defensor del Pueblo de la Nación, señor Eduardo Mondino (expediente CUDAP: EXPS01: 0229281/2005).

19.1. Realizado un análisis sobre el grado de cumplimiento de las obras comprometidas de la concesión, “se encuentran pendientes de ejecución las obras: N-1-2, N-1-5, N 2 y N 5, adeudando a precios del 2001 y sin IVA \$22.245.909”. “En cuanto a la pintura de los puentes Zárate-Brazo Largo, obra prioritaria, sólo se invirtió el 23,3 % de lo contractualmente previsto”. Esto fue reflejado en la resolución D.P. N° 61/03 del 18 de junio de 2003, donde además se criticó lo “irrazonable” del exiguo monto de la multa aplicada por el órgano de control.

19.2. En lo que se refiere a las obras complementarias y de repavimentación parcial, al mes de septiembre de 2004, la deuda total para el conjunto de obras comprometidas por la empresa asciende a \$ 26.328.430, a precios de 2001 sin IVA.

19.3. En la carta de entendimiento se establece que para las obras de la autovía Ceibas-Gualeguaychú, el concedente evaluará la reincorporación al plan de inversiones de la concesión de las obras correspondientes a la finalización de la citada autopista, definiendo su forma de financiamiento (aumento de tarifa o mediante recursos provenientes del Fondo Fiduciario del Gasoil), incluyendo la posibilidad de

tercerización de la obra. Dada la demora ocurrida en la finalización de las obras, el OCCOVI deberá calcular el ahorro de los gastos de mantenimiento experimentado por el concesionario.

19.4. Según información del OCCOVI al 30 de mayo de 2005, el saldo faltante a ejecutar por el conjunto de obras Autovía Ceibas-Gualeguaychú asciende a un valor de \$ 31.169.536,30 sin IVA calculado hasta octubre de 2004.

19.5. Debería haberse plasmado en la carta de entendimiento el efectivo ahorro de la concesionaria en los gastos de mantenimiento por la falta de la realización de las obras de la autovía, y cabría preguntarse si la tarifa exigida a los usuarios resultó acorde con las obras realizadas.

19.6. Los retrasos en las obras constituirían un beneficio indebido del concesionario; por lo expuesto, el defensor se opone al incremento tarifario previsto, en el punto quinto de la carta de entendimiento, teniendo en cuenta: *a)* los ingresos recibidos en más por el concesionario, dados los incumplimientos en las inversiones; *b)* que los ingresos provenientes de la compensación tarifaria no fueron traducidos en ejecución de obras; *c)* el usuario no recibió el servicio por el cual pagó a través del peaje.

19.7. Con relación a las multas, en concordancia con lo sostenido en otras audiencias públicas, considero que las multas por falta de inversiones o deficiencias en la calidad del servicio deben ser abonadas con anterioridad a la vigencia de cualquier renegociación contractual o incremento tarifario, toda vez que de lo contrario las sanciones serían abonadas por los usuarios en lugar de la empresa que cometió la irregularidad. Resulta inaceptable, en el marco de un acuerdo, que el Estado permita el incumplimiento de los preceptos del artículo 9° de la ley 25.561.

19.8. Se objeta la reexpresión de las inversiones realizada por la UNIREN, toda vez que constituye una indexación enmascarada, lo cual está expresamente prohibido por la ley 25.561. Asimismo se remarca que el decreto 1.295/02, utilizado como base del procedimiento empleado por la UNIREN para la redeterminación de precios, expresamente excluye su aplicación a los contratos de concesión de obras y servicios.

19.9. Por último, del análisis efectuado a los estados contables de la empresa y sus correspondientes anexos, surge claramente que el Estado nacional debe exigir a la empresa que lleve contabilidad de costos de la actividad concesionada, como única posibilidad para poder analizar y determinar en forma sostenida los futuros valores de la tarifa de peaje.

– Diputado de la nación, doctor Héctor T. Polino (nota EUR 473/05).

20.1. En su carácter de diputado de la Nación y miembro de la entidad de defensa de los derechos

del consumidor y del usuario “Consumidores Libres” Cooperativa Limitada de Provisión de Servicios de Acción Comunitaria, considera que el único objetivo de la renegociación parece ser el de otorgar “ventajas superlativas a la empresa concesionaria”, por lo que en primer lugar rechaza el aumento de tarifas y el mecanismo “disparador” para la revisión de costos y de ingresos que el concesionario podrá solicitar al OCCOVI.

20.2. Lo expuesto lo lleva a hacer dos consideraciones: *a)* “La metodología aplicada permite encubrir un infundado aumento escalonado de las tarifas, para graduar el impacto en la opinión pública”; *b)* “Toda la propuesta de redefinición del cuadro tarifario tiene en cuenta mantener los beneficios de la licenciataria, ya que además de los aumentos porcentuales, se implementa un variado menú de alternativas para aumentar las tarifas por diversas vías y en base a distintas causales”.

20.3. Criticó la utilización de la figura del fondo fiduciario como fuente de financiamiento, toda vez que consagra “la discrecionalidad en el manejo de fondos públicos por parte del Poder Ejecutivo”.

20.4. Todo este dispendio jurisdiccional tiene, como fin último, garantizar al concesionario una tasa interna de retorno (TIR) del 15,92 %. Si tenemos en cuenta que la TIR actual es de 9,19 % en pesos corrientes y de 5,84 % en moneda constante del 2001, podemos darnos una idea del proceso disparador de precios que se está tratando de aprobar en esta instancia.

20.5. Con respecto al plan de inversiones, la actual renegociación (recordemos que en septiembre de 2001 se suscribió la primera adecuación del contrato aprobada por resolución 342 del 20 de septiembre de 2001), fija un monto total para el período 1991/2018 de \$ 809.957.804 según consta en el anexo I de la carta de entendimiento. Sin embargo, el plan económico financiero (PEF) de la empresa que obra en el anexo II, prevé una inversión de \$ 1.496.958.099. Cabe preguntarse por qué se aprueba, entonces, una inversión por debajo de la inicialmente prevista por la concesionaria.

20.6. Criticó el tratamiento dado a la obra para la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú, descrito en el punto decimotercero: “Entonces, ¿de qué inversión empresarial estamos hablando, si en definitiva, serán los usuarios quienes solventarán las obras de infraestructura que la empresa decida llevar adelante?”.

20.7. Objetó que: “Para aquellos incumplimientos no fundados en la emergencia, se prevé que las multas que correspondiere aplicar, se incorporen al plan económico financiero (PEF) y se les dé el tratamiento de economías del valor de los compromisos de obra asumidos por el concesionario”. “De esta manera algunas penalidades se condonan, y otras, en lugar de percibir las el Estado y definir su destino

final, será el concesionario quien se las apropie y las destine a la realización de las obras que en su momento omitió”.

– El ingeniero Roberto Lamdany, por la UNIREN, manifestó en la audiencia pública:

1.7 Diversos informes han observado el cumplimiento contractual por parte del concesionario. De todos ellos, se rescata el minucioso informe realizado por la Auditoría General de la Nación sobre el período 1997-1998 inclusive, contenido en el informe 206/2001 y el informe del OCCOVI sobre el cumplimiento del cronograma de inversiones a partir del año 2000.

1.8 El informe de la AGN detectó diferencias, en algunos casos considerables, entre los informes parciales y anuales de lo efectivamente invertido en el período por el concesionario. Asimismo, también ha observado incumplimientos de los valores admisibles de rugosidad, ahuellamiento y fisuración en el pavimento en diversos tramos del corredor.

1.9 La AGN detectó también que el órgano de control de concesiones viales de la Dirección Nacional de Vialidad omitió aplicar penalidades por diversos incumplimientos detectados en varios tramos de la ruta 14. Llamativamente, estos incumplimientos correspondían a tramos repavimentados entre noviembre de 1996 y febrero de 1997 evidenciando esto claramente deficiencias en la gestión técnica de la empresa concesionaria.

1.10 Finalmente, la AGN verificó que, a pesar de que el contrato de concesión establece que todo recurso contra una multa debe estar precedido de su pago. Pese a que el concesionario no lo hizo efectivo, el concedente no ejerció el derecho que le confiere el acta de reformulación en el punto 4.2 del capítulo 2 del anexo II, en cuanto le autoriza la ejecución de la garantía contractual prevista. Concluye entonces la AGN que, “de los hechos confrontados resulta un gran dispendio burocrático que viola el fin último que se tuvo en miras al celebrarse el acta de reformulación para acelerar la aplicación de penalidades, que contradice el principio de ejecutoriedad de los actos administrativos, desnaturaliza la función constrictora de la multa supeditándola al tiempo administrativo de los recursos y violenta de modo frontal lo convenido contractualmente en el punto 4.2 del capítulo II del anexo II del instrumento mencionado”.

1.11 El informe del OCCOVI fundamentalmente enfocó el problema acerca del cumplimiento del programa de inversiones. Respecto de las obras comprometidas para el año 11 y 12 de concesión informa:

– Sólo se encuentran finalizadas las obras: Intersección RN14 y RN16, Acceso a Villa Elisa, y Acceso Sur a Concordia.

– Sólo se ha avanzado en la pintura del puente Gral. Urquiza. El monto invertido representa el 23,3% de lo contractualmente previsto para el rubro.

– Obras de rehabilitación: se encuentran sólo parcialmente realizadas.

1.12 Estas diferencias de inversiones, fueron tomadas por la unidad de renegociación a fin de valorar cuál fue el impacto de toda esta situación bajo el principio del “sacrificio compartido”.

1.25 El concesionario no ha podido cumplir acabadamente con su responsabilidad de realizar el control de cargas en el corredor concesionado, por imperio del decreto 79/98, que estableció que la Secretaría de Transportes de la Nación se constituía en autoridad de aplicación a estos efectos. Esta facultad no ha sido ejercida ni reglamentada hasta la fecha por lo que corresponde reinstalar al OCCOVI como autoridad de aplicación en las constataciones de exceso de carga que realice el concesionario.

31. Conclusión, nuestro bloque aprueba la renegociación con reservas, advirtiendo los aspectos objetados que deben ser mejorados en definitiva por el Poder Ejecutivo nacional.

32. Como corolario, transcribimos algunas expresiones vertidas en la reunión realizada por la comisión bicameral, ley 25.561, que sustentan nuestra posición de aprobar con reservas esta renegociación.

– El señor vicegobernador de la provincia de Entre Ríos, señor Guastavino, dijo: “En nombre del gobierno de mi provincia, creo que en este tema específico y concreto que tiene que ver con la autopista mesopotámica, los entrerrianos particularmente venimos trabajando y luchando hace muchísimo tiempo; sobre todo, quienes formamos parte de las comunidades que están en la costa del Río Uruguay y la comunidad de Gualeguaychú que ha venido luchando por la concreción de estas obras.

”En este sentido, lo que hoy vine a plantear como gobernador de la provincia conociendo este tema y habiendo participado de innumerables cantidades de reuniones y debates en los más altos niveles, y a partir de la decisión del presidente de la Nación de avanzar en la construcción de esta obra inmensa que es la pista mesopotámica desde Gualeguaychú hasta Paso de los Libres, como una columna vertebral que significa el Mercosur, teniendo en cuenta que cuando se tomó esa decisión no existía ni siquiera un anteproyecto de la construcción de la obra. Hoy se está llamando a licitación, y hay tramos que ya están en ejecución de esta magnífica obra. Pero en el medio ha quedado una obra que es el tramo que va desde Ceibas-Gualeguaychú, el cual ha quedado inconcluso que tiene –si mal no recuerdo– un cinco por ciento de avance de obra; que como entró en este tema de la renegociación de los contratos y las concesiones viales ha cumplimentado todo este proceso y ha quedado en el medio de los otros distintos tramos que ya han comenzado a ejecutarse y en otros casos ya están llamados a licitación. Como dije desde un principio, venimos trabajando hace mucho tiempo con enti-

dades civiles de Gualeguaychú, con la Municipalidad de Gualeguaychú, con legisladores y con el gobierno de la provincia, bregando, luchando y hablando con cuanto funcionario se nos cruzara por delante, desde el presidente de la Nación hacia abajo, para que esto se realice inmediatamente, obviamente, no pidiendo que se pasen por encima cuestiones que tengan que ver con lo que la ley dictaminaba o mandaba, pero con la necesidad y urgencia de que esto se aprobara lo más rápidamente posible. Quizás, hoy el único motivo por lo menos en el caso del gobierno de la provincia aquí presente, después de haber cruzado por lo que fue la audiencia pública de Campana y las conversaciones que hemos mantenido con los diferentes responsables de distintos organismos para que la comisión bicameral apruebe este dictamen con el objetivo de que rápidamente se empiece a construir centralmente la obra que a nosotros más nos preocupa que es el tramo de Ceibas a Gualeguaychú. Este es el pedido que venimos a hacerle formalmente desde el gobierno de mi provincia a la comisión bicameral, más allá de que en el futuro deberemos sentarnos a conversar con la concesionaria para tratar de corregir y hacer una serie de sugerencias como ya lo hemos hecho en su oportunidad y que, además, no hemos logrado casos como del peaje que está cerca de Concordia, el cual hemos planteado en más de una oportunidad y ha habido compromisos que no se han cumplido, y otras cuestiones que tienen que ver con el funcionamiento del corredor concesionado de la autopista mesopotámica.” (Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral, ley 25.561.)

– Señor Osvaldo Daniel Fernández, diputado por la provincia de Entre Ríos: “En honor a la brevedad que se ha planteado, venimos aquí a poner de manifiesto al acompañamiento a todas estas gestiones para que dentro del reglamento que tiene esta comisión, y a la mayor brevedad posible, se expida para que la conclusión sea aprobando este expediente que permita de inmediato poner en marcha el proceso de ejecución de los trabajos con las disponibilidad que hay, para que también a la brevedad, nuestra comunidad vea concretado este anhelo de que se complete la autopista y este tramo Ceibas-Gualeguaychú, el cual se ha definido, de alguna forma, como la ruta de la muerte y hoy podemos llamar el tramo de la vergüenza y que sea parte del pasado y podamos decir que transitamos por nuestros suelos en forma segura y se eviten esos terribles accidentes que hasta hace poco están sucediendo”. (Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral ley, 25.561.)

– Señor Francisco Taibi, presidente del Ente Regulador de la Provincia de Entre Ríos: “...Considero que el señor vicegobernador ha expresado el sentimiento del gobierno y del pueblo entrerriano, sobre todo, de los entrerrianos de la costa del Río Uru-

guay. Así que no voy a agregar nada más sobre ese tema. Simplemente, quiero recomendar un aspecto puntual de esta comisión, sin entorpecer el rápido despacho de esto, para que pueda resolverse este tema del peaje de Yeruá –como bien lo ha señalado el vicegobernador–, porque si bien está decidido su traslado, además, sabemos que se han dado las explicaciones correspondientes respecto de la cuestión que trava al traslado. Pero por lo pronto y expeditivamente creo que se pueden tomar algunas medidas para que ese peaje ubicado a 18 o 20 kilómetros al sur de Concordia y, prácticamente, a la puerta de la intersección de la ruta nacional 18 con la ruta nacional 14 hacen que, por ejemplo, para viajar de Paraná a Concordia 260 kilómetros, y para recorrer los 20 kilómetros finales, haya que pagar el peaje en una ruta en que los otros 240 kilómetros, obviamente, no está concesionada. Lo mismo ocurre para las localidades cercanas, porque para ir desde Concordia a General Campos a 40 o 50 kilómetros de San Salvador se deba transitar esos 20 kilómetros finales para llegar a Concordia. También en un tramo de 40 kilómetros, de los cuales 20 son concesionados y 20 no, tengan que pagar el peaje”. (Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral, ley 25.561.)

– El contador Miguel Angel Bizzi en representación de la Defensoría del Pueblo de la Nación: “En representación del defensor Eduardo Molino, agradezco la invitación para participar de esta audiencia pública, más allá de informar, pero es una actitud democrática que el defensor siempre apoya. Entendemos que estamos en el marco más que de una resolución jurídica, administrativa y contractual, estamos frente a una solución política. En este tema el Defensor del Pueblo ha dado otras pruebas, por ejemplo, como el caso de contrato de concesión que se dispuso, en el cual hubo un acuerdo entre la Nación, las provincias y los municipios, y esos tipos de acuerdos que benefician a los ciudadanos, de modo tal, que creemos que son acuerdos necesarios e imprescindibles porque en el fondo la resolución de todo ese acuerdo tiene que tener un fin y un objetivo: la defensa del interés común y los derechos de los ciudadanos. Y lo encontramos en la Mesopotamia, porque allí estamos instalados, y en el mapa se ve muy cerca pero desde el punto de vista de la infraestructura está muy lejos. No voy a hablar del gobierno de la provincia de Entre Ríos sino de los servicios públicos. Antes de entrar en este tema del contrato del río Uruguay, voy a comenzar por una empresa a la cual los ciudadanos que circulan por la ruta por esta concepción subsidian lo que es la empresa ferroviaria (ALL), cuya audiencia pública se suspendió. Ustedes sabrán las razones por las cuales se ha suspendido. Veán la cantidad de descarrilamientos y con qué vagones querían cruzar el puente Zárate-Brazo Largo. Cada vez que hay una mala prestación del servicio

ferroviario utilizan o sobreutilizan la infraestructura vial, y la infraestructura vial se deteriora aceleradamente por esa misma razón. Ese es un subsidio que el usuario de la ruta paga a la empresa ferroviaria que no brinda el servicio como debe ser brindado. Con lo cual, me llama mucho la atención que todavía no exista la audiencia pública de ALL. Por lo tanto, es imprescindible porque vamos a hablar acá del contrato del río Uruguay, pero dentro de un año estoy seguro y convencido de que vamos a hablar de la renegociación del contrato porque los costos no dan. ¿Y por qué no dan los costos? Por la sobreutilización de las vías. No son cosas aisladas sino que son cosas que van juntas como el cuidado y la protección del puente Zárate-Brazo Largo, porque ese puente se les cae a pedazos ¿Quién lo cuida al puente? Un grupo de funcionarios de Vialidad Nacional y no estoy equivocado. Ese espíritu místico de los funcionarios de vialidad es lo que permite que el puente esté como esté y sea pintado con todo el esfuerzo del mundo. Porque ustedes sabrán bien que hasta eso incumplió la empresa concesionaria. Pero no vamos a hablar de incumplimiento porque el defensor ya se expresó en la audiencia pública, sino que estamos hablando de una provincia que requiere, por parte de todos los actores, una activa participación para solucionar rápidamente esos problemas de infraestructura. En primer lugar, hay que mantener adecuadamente el trayecto Ceibas-Gualeguaychú, porque como ustedes saben es un desastre, más allá de que sea una autopista para la protección de todos los ciudadanos, debido a que –como ya han sido presentados en el Parlamento– es una emergencia vial por la gran cantidad de accidentes y de inseguridad. Porque por la ruta pasan ciudadanos que tienen derechos, y uno de los mayores derechos, es el derecho a la seguridad y a la protección. Yo les puedo asegurar que los que están en las rutas en un día de lluvia no tienen ninguna protección. Estamos frente a una zona que es la Mesopotamia, donde el 52 por ciento de las localidades no tienen agencias bancarias; y el 48 por ciento no tiene una agencia postal que brinde giros. ¿Me pueden decir dónde cobran los jubilados y pensionados? Se cerraron más de 150 estamentos postales en la Mesopotamia durante el proceso de privatización y ninguno fue reabierto. El 75 por ciento de las localidades no tienen banda ancha. El 25 por ciento de las localidades no tienen servicio básico telefónico, y todo esto hace a la integración de la Mesopotamia, la cual parece estar cerca, pero la infraestructura no está tan lejos. Y para resumir, nuestro punto de vista ya fue dado en la audiencia pública correspondiente. En este caso, el defensor deja en claro que estas obras son imprescindibles para el desarrollo de la Mesopotamia y, en particular, de Entre Ríos, que deben estar en el marco de un acuerdo integral entre la Nación, la provincia y el municipio, y que el beneficiario sea, en definitiva, el derecho de todos los ciudadanos”.

(Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral, ley 25.561.)

– El señor Juan Guillermo Insúa por la empresa Caminos del Río Uruguay: “No voy a referirme a lo que dijimos en la audiencia pública, eso ya ha sido publicado en Internet y los cansaría repitiéndolo.

”Solamente quería hacer dos comentarios. El primer comentario es que en la audiencia había dos alternativas: una, era el aumento; y la otra, era el no aumento. Y por pedido del señor gobernador de Entre Ríos y de las fuerzas vivas, la UNIREN optó por negociar con nosotros que no haya aumentos de peajes. Hubo dos comentarios que hicieron los que me antecedieron en el uso de la palabra que quería clarificar. En primer lugar, el tema de la cabina Yeruá. Quiero comentarle a la audiencia de que la cabina de Yeruá era pactada con el Estado que fuera trasladada a Bonpland en 2001, y nosotros ya construimos la cabina Bonpland y la tenemos lista para ser inaugurada; pero no podemos producir el traslado a Bonpland porque la Secretaría de Obras Públicas no nos da la autorización para cambiarlo. O sea que quede en claro que Caminos del Río Uruguay cumplió absoluta y totalmente con su compromiso y eso no se puede cambiar por voluntad nuestra. El segundo tema está relacionado a lo que recién comentó el señor representante del Defensor del Pueblo, de que Caminos del Río Uruguay hizo un convenio de obras reprogramándolas después de la emergencia con el OCCOVI, que implicaba la pintura de los dos grandes puentes en determinado tiempo; con lo cual, se cumplió absoluta y totalmente con el cronograma pintando el primer puente y terminándolo. Solamente nos falta empezar con el segundo, el cual se realizará dentro de dos años. Este es un trabajo que nosotros hicimos y cumplimos y que nadie debería decir que no lo hemos respetado. Hoy hice cuatro páginas para hablar, pero como me inscribo en el espíritu del señor vicegobernador, voy a ir solamente a las conclusiones. En el acuerdo que hoy se analiza en este auditorio, Caminos del Río Uruguay ha realizado importantes sacrificios a los efectos de permitir al gobierno cumplir con los objetivos que se trazó en la emergencia económica. Nuestra empresa, sus accionistas y sus trabajadores, ratifican su compromiso en este proyecto. Además, nuestra empresa quiere seguir realizando obras, invirtiendo en el país y creando fuentes de trabajo en la comunidad. Estamos en condiciones de terminar el tramo Ceibas-Gualeguaychú, nos estamos reequipando y es una decisión del gobierno, y si el Estado así lo decide, nosotros lo vamos a hacer. Finalmente, queremos comentar que este acuerdo no es la continuidad de un contrato que teníamos, es muchísimo menos atractivo y venimos a aceptarlo a fin de cumplir con el esfuerzo realizado para salir de la severa crisis que afectó a todo el país.” (Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral, ley 25.561.)

– El señor José Daniel Irigoyen, presidente de la Municipalidad de Gualaguaychú: “Señor presidente: nosotros los empleados de intermedio de Gualaguaychú, los distintos sectores políticos, los legisladores y la municipalidad, acordamos un documento común que voy a pedir que el doctor Jaime Benedetti lo lea”. Señor Benedetti: “Señores integrantes de la Comisión Bicameral del Congreso de la Nación, de nuestra mayor consideración. En primer lugar, queremos expresar nuestra gratitud por habernos conseguido esta oportunidad para expresar nuestra opinión, tal como se está dando en relación al caso de la instalación de dos pasteras en la ciudad uruguaya de Fray Bentos y donde nuestra comunidad en forma unánime se opone tenazmente a su radicación por sus nocivas consecuencias de todo orden. En este tema de la autopista mesopotámica, otra vez como ya es tradicional, la comunidad de Gualaguaychú en su conjunto integrada por sus autoridades municipales y las entidades socioeconómicas más representativas de la ciudad, en forma unánime expresa la necesidad impostergable e inmediata de la concreción del segundo tramo, unir Ceibas con Gualaguaychú. El intenso tránsito que registran las rutas nacionales 12, y su prosecución la número 14, impone acelerar etapas y no admite más dilaciones. Hace una semana dos nuevas víctimas se sumaron a la lista de muertos, dos adolescentes de diez y catorce años volviendo de la ciudad de Concepción del Uruguay, víctimas fatales de un choque frontal, justamente, en ese tramo de 56 kilómetros que aún falta continuar con una obra pública que es imprescindible. Racionalmente, no se concibe que deban transitar por la autovía hasta Ceibas, se deba continuar con el antiguo camino para luego del cruce con la ruta provincial 16 se continúe con la autovía, ya que dicho tramo hasta la ruta provincial 20 ya está en ejecución. Respetuosamente, Gualaguaychú se permite peticionar que el Honorable Congreso de la Nación, por intermedio de los señores senadores y diputados, presten su conformidad al expediente iniciado, el cual ha sido aprobado por las distintas reparticiones de acuerdo a lo prescripto en la ley 25.561, de emergencia económica. Y si ello fuera posible, que su tratamiento se resuelva antes de los 60 días que tiene que conseguir ese alto cuerpo Legislativo, a fin de que el Poder Ejecutivo nacional adopte la solución más rápida para su concreción. Esta postura de Gualaguaychú no es nueva, pues en la audiencia pública celebrada el 15 de julio de 2005 en la ciudad de Campana, las autoridades y los dirigentes que hicieron uso de la palabra así lo manifestaron. Dado lo aquí expresado es la opinión unánime de legisladores, autoridades municipales y de las entidades convocadas, quienes al pie firman la presente, que si los señores legisladores lo consideran necesario cada uno de ellos expresará de viva voz su total conformidad. Señores legisladores, consideramos redundante que todos y cada uno

de los presentes pronuncien sus discursos y por razones prácticas y de economía de tiempo nos hemos permitido consignar sus opiniones de la manera en que debemos realizarlas. Por todo ello, reiteramos nuestro agradecimiento por la gentileza que han tenido, nos permitimos formular el ferviente deseo de que la sanción de despacho con resolución favorable a la autarquía aconsejado, se concrete a la mayor brevedad posible. Por último, nos permitimos consignar lo que la comunidad toda expresa en toda ocasión, no a las papeleras, sí a la autopista, señor legisladores, muchas gracias.” (Fuente: versión taquigráfica 29/8/06. Reunión comisión bicameral, ley 25.561.)

– Señor Roberto Niez representante del Centro de Comercio, Industria y Servicios de Concordia: “...estamos ante una oportunidad histórica de reclamar a viva voz que una situación injusta, que hace ya más de diez años viene soportando esta región, sea definitivamente superada. Nos referimos a la cabina de peaje que se encuentra instalada a menos de quinientos metros del cruce de las rutas 14 y 18, y cuya existencia jamás debió siquiera proyectarse. Tan inadecuada ubicación ha ocasionado que los ciudadanos de Concordia que viajan hacia otras localidades entrerrianas, abonen peajes por la utilización de los escasos veinte kilómetros de la ruta nacional 14. A la inversa, a quienes viajan de localidades entrerrianas a Concordia, ni bien ingresan a la ruta mencionada, y faltándole sólo veinte kilómetros para llegar a destino, se los obliga a pagar el mismo peaje que el vehículo que viene desde el Sur, el cual recorrió más de ciento cincuenta kilómetros desde el anterior puesto de cobro. La construcción de la autopista mesopotámica es el momento histórico para que de una vez y para siempre se ponga fin al atropello que sufren los ciudadanos de esta región. Es por eso que venimos a solicitar formalmente la definitiva desaparición del puesto de peaje de Colonia Yeruá”.

33. Un párrafo aparte merece el OCCOVI, el órgano de control. Para resumir, transcribimos lo expresado por Proconsumer representada por el señor Ricardo Nasio, quien categóricamente dijo: “...la concesionaria ha incurrido en numerosos incumplimientos de sus obligaciones contractuales, varios de ellos de especial gravedad por el riesgo en la seguridad misma de la prestación que significan para los usuarios viales del servicio. [...] el órgano de control ha tenido una actitud permisiva o pasiva frente a esa situación, procurando minimizar en algunos casos frente a la requisitoria de la Auditoría General de la Nación la importancia o gravedad de los incumplimientos comprobados [...] en la mayoría de los incumplimientos comprobados, el OCCOVI como organismo de regulación y control no ha ejercido sus obligaciones de control y menos aún sus facultades de sanción”. (Fuente: Informe Final Audiencia Pública.)

*Gerardo R. Morales. – Alfredo A. Martínez.*

## ANEXO

*Total accidentes registrados corredor 12  
Rutas nacionales 12 y 14. Zárate a Paso de los Libres  
(enero a diciembre de 2001)*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Accidentes .....	17	15	20	24	11	12	17	16	17	17	20	11	197
Vehículos .....	26	24	29	36	20	26	24	24	23	24	27	15	298
Autos .....	11	15	13	20	5	11	7	9	10	7	10	5	123
Camiones .....	10	6	11	10	8	10	13	12	9	10	11	7	117
Colectivos .....	2	0	1	2	0	2	0	1	1	2	3	1	15
Pick ups .....	3	2	1	2	3	1	2	2	3	4	2	1	25
Combis .....	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	6
Motos .....	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	1	0	6
Bicicletas .....	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	4
Tren .....	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Muertos .....	7	3	3	5	2	4	3	4	3	3	8	0	45
Heridos .....	15	19	24	12	21	18	9	12	11	9	11	15	176
Choque frontal .....	2	1	1	1	2	2	1	2	4	2	2	0	20
Choque atrás .....	5	5	2	4	5	4	3	3	0	3	1	3	38
Vuelcos .....	4	4	7	3	4	2	5	6	6	4	4	4	53
Animales .....	0	0	1	1	0	0	1	4	0	1	4	0	12

*Accidentes registrados por rutas  
(enero a diciembre de 2001)*

	Ruta 12	Ruta 14	Ruta 15	Ruta 117	Ruta 193	Total
Accidentes .....	54	134	2	1	6	197
Vehículos .....	92	196	3	1	6	298
Muertos .....	6	38	0	0	1	45
Heridos .....	55	110	3	6	1	176
Choque frontal ...	2	16	2	0	0	20
Choque atrás .....	11	27	0	0	0	38
Vuelcos .....	18	65	0	0	0	53

*Resumen accidentes enero a diciembre de 2002.  
Corredor vial 18. Rutas 12 y 14.  
Zárate a Paso de los Libres*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Accidentes .....	23	20	21	23	17	19	14	12	22	12	15	22	220
Vehículos .....	39	42	38	33	27	30	19	13	38	16	20	30	345
Autos .....	22	17	20	13	12	11	8	4	10	8	4	8	137
Camiones .....	10	13	11	9	9	10	3	4	17	8	13	12	127
Colectivos .....	1	4	3	2	4	1	1	1	2	0	1	3	23
Pick ups .....	0	6	3	5	1	4	3	2	5	1	1	2	33
Combis .....	2	3	1	1	1	1	2	2	2	1	1	5	22
Bicicletas .....	1	0	0	2	0	2	1	0	3	0	0	0	9
Motos .....	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	4
Tractor .....	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Muertos .....	6	5	5	6	2	5	5	1	3	1	0	1	40
Heridos .....	25	12	25	13	9	14	15	10	24	16	11	21	195
Choque frontal .....	2	4	1	1	1	1	1	0	1	1	0	2	15
Choque atrás .....	8	7	2	8	5	6	2	1	7	1	3	4	55
Vuelcos .....	4	3	7	8	1	2	6	4	5	8	7	11	66
Animales .....	1	0	4	2	1	2	0	1	0	0	2	0	13

*Accidentes registrados durante 2003.  
Rutas nacionales 12 y 14. Zárate a Paso de los Libres*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Accidentes .....	24	14	17	18	11	18	21	19	19	19	8	19	207
Vehículos .....	36	20	25	26	16	26	33	28	35	28	12	27	312
Autos .....	20	6	9	15	4	13	19	9	10	13	2	7	127
Camiones .....	11	4	9	8	9	8	7	11	19	5	7	12	110
Colectivos .....	0	2	2	2	4	1	2	2	1	1	0	2	19
Pick ups .....	4	5	4	2	0	1	3	4	2	6	0	1	32
Combis .....	1	2	1	1	0	2	0	1	3	3	3	1	18
Motos .....	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	7
Bicicletas .....	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3
Tren .....	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Carros .....	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Muertos .....	4	2	3	1	3	2	7	13	5	2	0	0	42
Heridos .....	29	16	13	13	52	49	27	10	18	14	3	17	261
Choque frontal .....	3	2	0	1	1	2	2	2	3	1	0	1	18
Choque atrás .....	4	4	2	4	4	3	2	3	7	4	2	4	43
Vuelcos .....	8	4	4	10	3	5	8	5	4	5	4	10	70
Animales .....	1	3	1	0	3	2	0	1	1	1	1	2	16

*Total accidentes  
(enero a diciembre de 2004)*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Accidentes .....	18	17	25	35	15	23	26	26	18	26	24	20	273
Vehículos .....	36	26	43	60	25	34	40	39	31	38	37	26	436
Autos .....	13	12	14	24	10	9	21	12	14	21	11	9	170
Camiones .....	10	8	17	19	9	20	9	18	11	12	14	11	158
Colectivos .....	3	0	1	3	2	1	0	3	2	2	2	1	20
Pick ups .....	2	5	7	7	3	3	7	3	1	3	6	4	51
Combis .....	2	0	2	5	1	0	2	0	2	0	2	1	17
Bicicletas .....	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	5
Motos .....	0	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	0	13
Tractor .....	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Muertos .....	3	2	0	12	0	1	2	2	4	4	3	2	35
Heridos .....	20	14	16	28	15	19	14	14	13	18	18	14	203
Choque frontal .....	2	0	2	6	3	0	0	0	1	0	2	0	16
Choque atrás .....	6	2	6	12	3	5	1	1	6	3	6	2	53
Choque lateral .....	3	4	1	3	4	1	3	3	5	4	3	3	37
Vuelcos .....	3	7	8	7	5	7	8	8	3	8	7	7	78
Animales .....	0	1	0	0	1	0	5	5	1	3	1	1	18

*Accidentes registrados enero a diciembre 2005.  
Corredor vial 18. Rutas 12 y 14. Zárate a Paso de los Libres*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Accidentes .....	38	24	28	31	37	29	35	42	20	35	24	30	379
Vehículos .....	59	41	42	44	54	41	56	71	35	50	35	43	571
Autos .....	31	12	20	22	24	15	27	33	11	27	13	13	248
Camiones .....	15	17	13	15	22	18	22	26	16	17	12	18	213
Colectivos .....	4	2	3	1	2	2	1	0	1	2	1	2	21
Pick ups .....	4	5	6	4	6	4	3	8	6	4	2	5	57
Combis .....	3	5	1	1	1	2	2	4	1	3	3	5	31
Motos .....	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Bicicletas .....	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	5
Tren .....	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Tractor .....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Carros .....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Muertos .....	6	3	3	1	0	3	10	3	6	1	1	4	41
Heridos .....	76	34	26	11	16	10	33	19	11	20	15	12	283
Choque frontal .....	3	4	2	0	1	1	4	5	2	1	0	1	24
Choque atrás .....	9	2	4	6	8	4	9	12	2	7	6	5	68
Choque lateral .....	6	3	5	1	6	2	3	6	7	5	4	5	53
Vuelcos .....	5	6	12	9	6	6	7	11	7	12	6	7	94
Animales .....	2	2	0	7	4	2	3	2	4	1	1	4	33

*Total accidentes registrados desde enero a mayo 2006.  
Corredor vial 18. Rutas 12 y 14.  
Zárate a Paso de los Libres*

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Total
Accidentes .....	44	42	28	35	24	173
Vehículos .....	67	67	42	64	28	268
Autos .....	41	34	21	26	15	137
Camiones .....	13	23	13	26	8	79
Colectivos .....	1	3	1	2	1	8
Pick ups .....	5	3	5	6	2	21
Combis .....	4	2	1	3	2	12
Motos .....	2	2	1	0	0	5
Muertos .....	16	7	2	3	2	30
Heridos .....	46	37	13	19	19	134
Choque frontal ...	5	1	2	0	0	8
Choque lateral ....	10	7	5	6	2	30
Choque atrás .....	4	11	6	13	1	35
Vuelcos .....	11	9	7	9	9	45
Animales .....	0	5	2	0	2	9

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Congreso:*

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el expediente 232-O.V.-06, a través del cual tramita la propuesta de acuerdo en el marco de la renegociación entre el Estado nacional y la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay S.A. (CRUSA), por la concesión del corredor 18 de la red vial nacional; y, por los fundamentos que se expresan en el informe acompañado y los que oportunamente ampliarán el presente por medio del miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

#### Proyecto de resolución

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

RESUELVEN:

1. Rechazar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo y la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay S.A. (CRUSA) para adecuar el contrato de concesión aprobado por decreto 2.039 de fecha 26 de septiembre de 1990, modificado y ampliado por los decretos 1.817, de fecha 29 de septiembre de 1992, y 1.019, de fecha 6 de septiembre de 1996.

2. Recomendar al Poder Ejecutivo que proceda a reanudar el proceso de renegociación del referido contrato de concesión, conforme a lo dispuesto en las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972, 26.077, y en el decreto 311/03.

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

Sala de la comisión, 7 de septiembre de 2006.

*Graciela Camaño.*

#### INFORME

*Honorable Congreso:*

##### 1. Introducción

En el marco de la eclosión social y de la crisis institucional, política, económica, financiera, social y productiva que afectó al país en el mes de diciembre de 2001 y que desembocó en la renuncia del presidente de la Nación, doctor Fernando de la Rúa, este Congreso sancionó la ley 25.561, declarando la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Por dicha ley de emergencia se delegó al Poder Ejecutivo las facultades para dictar las medidas orientadas a superar la crisis.

Dentro de la emergencia declarada se dispuso pesificar y desindexar los contratos de servicios pú-

blicos, encomendando al Poder Ejecutivo la renegociación de los contratos puestos en crisis.

La ley 25.561 fue luego ratificada y complementada por las leyes 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077.

Por su parte, el Poder Ejecutivo, a efectos de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos, dictó diversas normas reglamentarias y complementarias, en una primera etapa a través de los decretos 293/02 y 370/02, y luego por el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.

A través del decreto 311/03 el Poder Ejecutivo dispuso que la renegociación estuviera a cargo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–, órgano ad hoc presidido por los ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Integran la UNIREN un comité sectorial integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de dicha unidad.

A través de las normas dictadas posteriormente y en último término por la ley 25.972 el proceso de renegociación ha sido extendido hasta el 31 de diciembre de 2005.

En lo que se refiere al rol de este Congreso en esta cuestión, al sancionarse la ley 25.561 y a efectos del contralor de los actos que llevar a cabo el Poder Ejecutivo nacional en uso de las facultades delegadas, se estableció a través del artículo 20 de dicha norma, crear esta Comisión Bicameral de Seguimiento, asignándole el rol de controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo, fijándose que sus dictámenes serían puestos en consideración de ambas Cámaras.

Al sancionarse la ley 25.790, por su artículo 4° se dispuso que el Poder Ejecutivo nacional debe remitir las propuestas de los acuerdos de renegociación al Honorable Congreso, otorgándole intervención a esta Comisión Bicameral de Seguimiento. Asimismo, dicha norma estableció que el Honorable Congreso debería expedirse dentro del plazo de sesenta días corridos de recepcionada la propuesta.

## 2. *Historial normativo de la concesión en análisis. Aspectos normativos y contractuales salientes. Cronología*

### 2.1. *Año 1990 - Contrato original:*

Aprobado en el marco de la ley 23.696, de reforma del Estado, y el régimen de la ley 17.520, conforme lo dispuesto por el decreto 2.039 de fecha 26 de septiembre de 1990, en base a lo establecido en el

decreto 823/89 (reconversión vial) y los pliegos de bases y condiciones aprobados por resoluciones MOSP 221/89 y 98/90, con una duración de doce (12) años.

Junto a este corredor, se otorgaron en concesión a través del mismo acto administrativo otros 17 corredores nacionales. Excepto una subvencionada, las concesiones se otorgaron bajo la modalidad onerosa, es decir, con pago de un canon mensual al Estado por parte del concesionario. La principal variable de adjudicación de estas concesiones fue precisamente el canon ofrecido al Estado, además del plan de obras complementarias que los concesionarios comprometían realizar. (Para mayor detalle se adjunta Orden del Día N° 1.348/98 con dictámenes de la Comisión Especial para el Análisis del Sistema de Concesionamiento por Peaje.)

### 2.2. *Año 1992 - Primera renegociación:*

Aprobada conforme lo dispuesto por el decreto 1.817 de fecha 29 de septiembre de 1992. Básicamente, se estableció un nuevo esquema de ajuste tarifario (consistente con el nuevo régimen de convertibilidad, que limitaba estrictamente la indexación) y se extendió el plazo de concesión un año adicional.

Esta renegociación, que alcanzó también a los demás corredores concesionados, derivó en una reducción de las tarifas por las que los concesionarios consiguieron a cambio la eliminación del pago del canon y el reconocimiento de una compensación indemnizatoria a cargo del Estado para “mantener el equilibrio de la ecuación económico-financiera presentada en los contratos originales”. (Para mayor detalle se adjunta Orden del Día N° 1.348/98 con dictámenes de la Comisión Especial para el Análisis del Sistema de Concesionamiento por Peaje.)

### 2.3. *Año 1996 - Segunda renegociación:*

Concluyó en la denominada “Acta acuerdo de reformulación del contrato de concesión de obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor vial 18”, que fue aprobada conforme lo dispuesto por el decreto 1.019 de fecha 6 de septiembre de 1996, previa conformidad de la SIGEN (nota 1.180/96) y de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado.

La convocatoria a esta nueva renegociación fue instrumentada a través del decreto 489/95, en el cual se fundamentaba la misma en el extraordinario incremento del tránsito vehicular y la necesidad de adecuar la infraestructura a tal circunstancia, sobre todo en aquellos corredores vitales para la comunicación con los países miembros del Mercosur, y se establecía la posibilidad de modificar el contrato de concesión sobre la base de la realización por parte del concesionario de toda obra cuyo precio estimado de ejecución fuera superior al 20 % del valor pre-

sente del monto total previsto en el contrato de concesión para obras correspondientes en el corredor vial respectivo, respondiendo al interés público perseguido y atendiendo su factibilidad técnico-económica.

En el caso de CRUSA, los puntos salientes de esta renegociación, a través de la cual se reformuló parte importante del marco contractual original, fueron: la inclusión de la construcción de la autopista Brazo Largo-Ceibas sobre la ruta nacional 12 con un costo estimado de u\$s 63 millones, previéndose para el repago de la misma la extensión del plazo de concesión en 15 años y un aumento de tarifas de alrededor del 12 % a aplicar una vez concluida la obra, cuyo plazo de ejecución se estableció en 3 años, bajo supervisión de la DNV.

El punto más controvertido es sin dudas la extensión por 15 años del plazo de concesión, llevándolo a 28 años, lo que por algunos fue entonces considerado como la firma encubierta de un nuevo contrato, hecha sin licitación pública, en forma irregularmente directa. (Para mayor detalle se adjunta Orden del Día N° 1.348/98 con dictámenes de la Comisión Especial para el Análisis del Sistema de Concesionamiento por Peaje.)

#### 2.4. Año 2001 - Adecuación:

Con fecha 17 de septiembre de 2001 se suscribió entre las partes la denominada "Primera adecuación del acta acuerdo de reformulación del contrato de concesión de obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor vial 18", aprobada por la resolución 342 del fecha 20 de septiembre de 2001 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, cuyo objeto fue rediseñar el plan de obras de la concesión y dar cabida a una serie de obras de interés local entre ellas el segundo tramo de la autovía mesopotámica (Ceibas-Gualeguaychú).

#### 3. Antecedentes del proceso de renegociación en curso. Síntesis

En el marco del proceso de renegociación contractual bajo consideración, el cual ha sido ajustado a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972, así como también a los decretos 311/03 y 1.172/03, y demás normas reglamentarias y complementarias, cabe señalar las siguientes instancias previas:

3.1. 2/6/2005 y 12/7/2005 - Firma de carta de entendimiento y adenda aclaratoria, respectivamente. Importante es destacar que además de la reprogramación de las inversiones originales, el traspaso al Estado de las obras de la autopista entre Ceibas y Gualeguaychú, la eliminación de las multas por incumplimientos de obras registrados desde el 2002, la pesificación de las garantías y los seguros, una TIR no superior al 15,92 %, la suspensión

y posterior renuncia de la empresa a todos los reclamos planteados contra el Estado por hechos basados en la situación de emergencia, etcétera, este instrumento preveía un ajuste tarifario del 12 % a partir de la aprobación del nuevo contrato, más la aplicación de un mecanismo de actualización tarifaria ligado a los costos operativos del concesionario, lo cual fue sumamente cuestionado en la audiencia pública, como se explica más abajo, y posteriormente dejado sin efecto en el acta acuerdo.

3.2. 15/7/2005 - Sometimiento de carta de entendimiento y su adenda aclaratoria a proceso de audiencia pública, en la ciudad de Campana.

*Observaciones más relevantes formuladas a la carta de entendimiento.*

*Gobernador de la provincia de Entre Ríos, Jorge Busti*

Su planteo estuvo fundamentalmente orientado a requerir a las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad que precisaran si la renegociación contractual contenida en la carta de entendimiento podía constituir un obstáculo para la consecución del crédito que se gestiona ante el BID para la construcción de la autovía Gualeguaychú-Paso de los Libres. Asimismo, abogó por que no hubiera incremento tarifario, y se resolviese el problema relacionado con la cabina de peaje de Yerúa. Al respecto la UNIREN respondió en su informe de evaluación de la audiencia pública que el entendimiento con la empresa concesionaria es un paso imprescindible para acelerar los trabajos de la hoy demorada autovía Ceibas-Gualeguaychú y no constituye obstáculo para la gestión del crédito ante el BID; que coincidiendo con la necesidad de mantener la tarifa, se propiciaría solventar las obras faltantes por medio de recursos provenientes del llamado fideicomiso del gasoil; y que la UNIREN nada puede hacer a favor de destrabar el problema judicial surgido con el traslado de la cabina de peaje Yerúa.

*Presidente municipal de la Municipalidad de Gualeguaychú, José Daniel Irigoyen*

Manifestó su preocupación por la demora en la concreción de la obra de la autovía, proponiendo que el corredor en toda su extensión se convierta en una autopista. Tanto por su importancia económica como en lo que se refiere a la seguridad de los usuarios. Al respecto la UNIREN respondió en su informe de evaluación de la audiencia pública remitiendo a respuesta dada al señor gobernador de Entre Ríos.

*Diputado de la provincia de Entre Ríos, Osvaldo Daniel Fernández*

Planteó una expresión de deseo en referencia a que el contrato de concesión en análisis tendiese a parecerse a aquellos implementados para los acce-

tos a la Ciudad de Buenos Aires, en los cuales hubo una genuina y comprobable inversión inicial importante. A continuación remarcó la importancia de que este corredor se transforme en una autovía, expresando preocupación en dos aspectos esenciales de la carta de entendimiento: el primero que el retraso en el repintado de los grandes puentes no provoque algún tipo de consecuencia indeseable, y que efectivamente no se arbitren aumentos en la tarifa. Al respecto, la UNIREN respondió en su informe de evaluación de la audiencia pública: que el contrato de CRUSA fue reformulado en 1996 y su estructura fue construida a semejanza de los contratos de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires; que la concreción de la autovía y su extensión definitiva no se encuentra afectada por el proceso de renegociación en curso, antes bien se definen con claridad las responsabilidades y obligaciones del concedente y el concesionario; y que como se afirmó anteriormente, se ha negociado con el concesionario, evitar el incremento de las tarifas de peaje, suplantando estos ingresos por aportes del gobierno nacional provenientes del Fondo del Gasoil y el beneficio financiero de diferir por tres años la pintura de los grandes puentes. Este diferimiento se ha realizado con total acuerdo del órgano de control, quien ha juzgado que esta postergación de los trabajos no implica riesgos para la buena conservación de los mismos.

*Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Campana, Fernando Mariano López Palmero*

Además de una descripción de las obras que realizó la Municipalidad de Campana, citó como tema pendiente, la incorporación a la concesión de lo que era la vieja ruta 12, un tramo de aproximadamente 7 km, que está entre los dos puentes principales, y que es de un gran valor social para la zona. Al respecto, la UNIREN respondió en su informe de evaluación de la audiencia pública que el problema expuesto excedía las facultades de la UNIREN, y correspondería su tratamiento ante el órgano de control (OCCOVI).

*Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino (presentación escrita, no concurrió en persona)*

Planteó que “debería haberse plasmado en la carta de entendimiento el efectivo ahorro de la concesionaria en los gastos de mantenimiento por la falta de la realización de las obras de la autovía, y cabría preguntarse si la tarifa exigida a los usuarios, resultó acorde con las obras realizadas...”, que “los retrasos en las obras constituirían un beneficio indebido del concesionario...”, que “se opone al incremento tarifario previsto teniendo en cuenta: a) los ingresos recibidos en más por el concesionario, dados los incumplimientos en las inversiones; b)

que los ingresos provenientes de la compensación tarifaria, no fueron traducidos en ejecución de obras; c) el usuario no recibió el servicio por el cual pagó a través del peaje”. Asimismo, planteó con relación a las multas, en concordancia con lo sostenido en otras audiencias públicas, que aquellas por falta de inversiones o deficiencias en la calidad del servicio deben ser abonadas con anterioridad a la vigencia de cualquier renegociación contractual o incremento tarifario, toda vez que de lo contrario las sanciones serían abonadas por los usuarios en lugar de la empresa que cometió la irregularidad [...] y que resulta inaceptable, en el marco de un acuerdo, que el Estado permita el incumplimiento de los preceptos del artículo 9° de la ley 25.561.

*Diputado nacional Héctor Polino (presentación escrita, no concurrió en persona)*

Rechaza el aumento de tarifas y el mecanismo “disparador” para la revisión de costos y de ingresos que el concesionario podrá solicitar al OCCOVI. Critica la utilización de la figura del fondo fiduciario como fuente de financiamiento, toda vez que consagra “la discrecionalidad en el manejo de fondos públicos por parte del Poder Ejecutivo”. Objetó que para aquellos incumplimientos no fundados en la emergencia se prevea que las multas que correspondiere aplicar se incorporen al plan económico financiero (PEF) y se les dé el tratamiento de “economías del valor de los compromisos de obra asumidos por el concesionario”, haciendo que de esta manera algunas penalidades se condonen, y otras, en lugar de percibir las el Estado y definir su destino final, sea el concesionario quien se las apropie y las destine a la realización de las obras que en su momento omitió.

*Conclusiones:*

Luego de finalizado el proceso de audiencia pública, la UNIREN propuso realizar las siguientes modificaciones al acuerdo de renegociación contractual previo a su consideración por los organismos pertinentes:

1. Se descarta la opción de incremento tarifario y se adopta la solución acordada que contempla la financiación de parte de las obras con recursos del fideicomiso del gasoil.
2. La empresa ratificará por nota su no objeción a la construcción de la autopista Gualaguaychú-Paso de los Libres.
3. Se elimina del anexo III de la carta de entendimiento el expediente D.N.V.-1-02364/99 por tratarse de una multa originada previo a la emergencia.

3.3. 6/12/2005 - Firma de acta acuerdo de renegociación contractual, ad referéndum de la aprobación definitiva por parte del Poder Ejecutivo nacional.

4. *Dictámenes de la Procuración del Tesoro de la Nación y de la Sindicatura General de la Nación*

La Procuración del Tesoro de la Nación en su dictamen refirió no encontrar reparos de orden jurídico en punto al proceso formal de renegociación, según aquella, desarrollado dentro del marco establecido legal y reglamentariamente. Sólo se limita a plantear una observación respecto a la cláusula quinta, último párrafo, la cual dice que “se deja prevista una nueva instancia de renegociación entre las partes a realizarse transcurridos treinta y seis meses de la vigencia del presente acuerdo para evaluar, dentro del contexto de recuperación que evidencie la economía del país, las mejoras y el funcionamiento integral de la concesión y la situación tarifaria, *esto último en vistas a aproximarse a las condiciones de equilibrio contractual*”, señalando que esto último –la cursiva– podría importar un anticipado reconocimiento expreso de derechos a favor del concesionario, que podría dar lugar a futuras controversias.

Por su parte, la Sindicatura General de la Nación se pronunció señalando que se ha verificado el cumplimiento de los procedimientos previstos para la suscripción del acuerdo sometido a consideración.

5. *Observaciones sustanciales al acta acuerdo. Las razones que justifican su rechazo*

En base a los antecedentes de la concesión, en función de los mismos y de los términos que resultan de la propuesta de renegociación plasmada en el acta acuerdo objeto del presente dictamen, los concretos y fundados reparos que impiden aprobar dicha acta pasan por una serie variada de razones que acto seguido se explicitan, previa indicación de la cláusula a la cual se hace referencia:

*Cláusula cuarta - Tratamiento de penalidades*

Resulta cuestionable suponer o dar por sentado que todos los incumplimientos del concesionario respecto a la realización de obras comprometidas contractualmente producidos a partir del mes de enero de 2002 se encuentren necesariamente justificados por la situación de emergencia, sin discernir la existencia de otras razones. Pareciera a priori una concesión demasiado amplia. Lo correcto en el caso pasaría por desentrañar las verdaderas causas de la infracción penada, en primer término; y luego en mensurarlas adecuadamente.

Por otro lado, respecto al tratamiento dado a los demás incumplimientos contractuales del concesionario, producidos a partir del mes de enero de 2002 hasta la entrada en vigencia del acuerdo, podría cuestionarse también la conveniencia de que en lugar de ser el Estado quien perciba las multas correspondientes y defina el destino final de estos recursos, sea el concesionario quien se las termine

apropiando imputándolas a la realización de obras comprometidas.

*Cláusula quinta - Tasa interna de retorno (TIR)*

Resulta cuestionable por excesivo el valor máximo de 15,92 % asignado a la TIR de la concesión, calculada a precios constantes de septiembre de 2001. Siendo la TIR estimada en plan económico financiero contenido en el anexo II del acta acuerdo 9,63 % en pesos corrientes y 5,85 % en moneda constante del 2001, no se llega a comprender tan elevado valor máximo. Un análisis comparativo a nivel internacional nos arroja un valor medio de TIR para concesiones de este tipo de entre el 5 y 6 %.

*Cláusula sexta - Adecuación de tarifas por variación de precios*

De forma muy similar al acta acuerdo celebrada con la firma concesionaria Caminos del Valle, dice establecer este acuerdo un mecanismo de redeterminación tarifaria, mediante la cual a partir del 31 de enero de 2006, el concesionario podrá solicitar al órgano de control sólo la variación, que se calculará para la primera revisión tomándose como índice base el mes de diciembre de 2004 y para las posteriores la producida desde la última revisión tarifaria, en el valor medio del índice de precios internos al por mayor (IPIM) y el índice de la apertura de mano de obra del índice costo de la construcción (ICC), supera el 10 %, la primera vez, y el 5 % las sucesivas. El órgano de control luego de analizar la pertinencia de la solicitud en un plazo no mayor de 30 días, deberá elevar la propuesta a la autoridad de aplicación, quien la pondrá a disposición del Poder Ejecutivo nacional en el término de 120 días.

Ahora bien: sin eufemismos, lo que hace sobre el particular no es otra cosa que consagrar un mecanismo encubierto de “indexación”, temperamento expresa y tajantemente proscrito por la ley 25.561 en su artículo 8°. En síntesis: no hay adecuación, ni redeterminación o revisión tarifarias: hay una lisa y llana indexación. Debería evaluarse el impacto de los índices allí contemplados en los costos de operación, explotación e inversión del concesionario, de modo de permitir solamente el pasaje a tarifa en caso que exista real y efectivo impacto negativo sobre los costos del concesionario en los términos del contrato, así como también considerar el efecto respecto de la ecuación costo-beneficio para el usuario.

*Cláusula decimotercera - Compensación tarifaria fondo fiduciario*

El acuerdo expresa que el concedente ratifica su voluntad de continuar con el esquema de descuento tarifario dispuesto por el artículo 10 del decreto 802/2001 y compensaciones provenientes del fideicomiso creado por decreto 976/2001. Asimismo, que

el concedente continuará aplicando los descuentos dispuestos por el artículo 7° del decreto 301/2004 del 10 de marzo de 2004, a favor de aquellas personas físicas o jurídicas que presten servicios de transporte de cargas por automotor a terceros, así como los descuentos dispuestos por el artículo 9° del decreto 2.407/2002 del 26 de noviembre de 2002, que benefician a los permisionarios de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional, los cuales continuarán siendo compensados con los respectivos fondos del fideicomiso del decreto 976/2001 y sus modificaciones.

Al respecto cabe señalar la inconveniencia de asumir este tipo de compromisos. El Estado no puede comprometer su política en materia de subsidios y compensaciones en el marco de un acuerdo de este tipo. Debería reformularse a los fines de no contener, pues, estas referencias.

#### *Cláusula decimocuarta - Autopista Ceibas-Gualeguaychú*

En el primer párrafo se establece que el concedente evaluará la reincorporación al plan de inversiones de la concesión de las obras correspondientes a la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú, y que en este supuesto, deberá determinar los recursos adicionales para solventar el costo de las mismas, aunque sin establecer un plazo perentorio para ello, pudiendo quedar una determinación al respecto suspendida en el tiempo, demorando aún más la concreción de estas obras comprometidas contractualmente en 2001.

Especial consideración requiere también el párrafo segundo de esta cláusula, que confiere al concedente a los efectos del referido primer párrafo la facultad de establecer por el tiempo limitado que duren las demoradas obras de finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú un adicional tarifario en cabina, lo cual puede derivar en un mecanismo de aumento tarifario encubierto pernicioso para los usuarios.

#### *Cláusula decimoquinta - Reequilibrio parcial del contrato*

Se deja en ella sin efecto el ajuste tarifario previsto en el punto quinto de la carta de entendimiento suscrita el 2/6/2005, acordándose a cambio: *a)* diferimiento por tres años del repintado de los grandes puentes, y *b)* el pago por parte del concedente al concesionario del 50 % de los montos correspondientes a la segunda y tercera repavimentación del corredor, comprometidas contractualmente, mediante la afectación de recursos del fondo fiduciario del gasoil (decreto 976/01).

Estas concesiones otorgadas al concesionario a cambio de dejar sin efecto el nuevo cuadro tarifario que preveía originalmente la carta de entendimien-

to pueden resultar excesivas, sobre todo considerando la referida cláusula sexta del acuerdo, que prevé el mecanismo de adecuación de tarifas por variación de precios, y los antecedentes de la concesión.

#### *6. Correcciones formales*

A todo evento, para el caso en que el plenario de las Honorables Cámaras se pronunciara en sentido favorable al acta acuerdo, deberá no obstante advertirse al Poder Ejecutivo que se han deslizado los siguientes errores materiales, a saber:

– En cláusula duodécima –cumplimiento de obligaciones por parte del concesionario y sus accionistas y previsiones referidas a sanciones aplicadas–: en el primer párrafo *in fine* donde refiere a la “Cláusula tercera” debe referir a la “Cláusula cuarta”.

– En cláusula decimosexta –condiciones para la entrada en vigencia del acuerdo–: en 16.2, donde refiere a la “Cláusula decimocuarta” debe referir a la “Cláusula undécima”; en 16.3, primer párrafo, donde refiere a la “Cláusula novena” debe referir a la “Cláusula séptima”.

#### *7. Corolario*

De lo expuesto corresponde concluir, naturalmente y sin necesidad de un mayor abundamiento, la falta de consideración y observancia de los criterios rectores prescrito por el artículo 9°, ley 25.561, en lo que respecta a:

- a)* El impacto de la propuesta en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos y en el beneficio del usuario.
- b)* La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen.
- c)* El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios.
- d)* La seguridad de los sistemas comprendidos.
- e)* La rentabilidad de las empresas.

Y ello más allá, como quedara dicho, de la transgresión del artículo 8° de la misma.

A modo de reflexión –y pretensión– final, se señala que en lo referente a la suspensión de los reclamos por parte del concesionario a que refiere el acuerdo proyectado, se deberá garantizar además la indemnidad lisa y llana del Estado nacional y de los propios usuarios como condición previa a su entrada en vigencia.

Por último, resulta un dato insoslayable a la hora de evaluar esta acta acuerdo, las conclusiones obtenidas en el marco de la Comisión Especial para el Análisis del Sistema de Concesionamiento por Peaje y el Estudio del Financiamiento de Obras Viales, conformada en el ámbito de la Honorable Cámara de Diputados, que emitió dictamen de mayoría,

obrante en el Orden del Día N° 1.348/98, donde señalaba, con relación a la concesión del corredor 18, que “el análisis de la información disponible, así como los informes de la Auditoría General de la Nación, revelan una grosera desproporción entre las obligaciones contraídas por el concesionario respecto de la extensión de la vigencia del contrato”, y proponía “anular por inequitativa la renegociación del corredor 18, proceder a una nueva licitación, y de corresponder, efectuar las denuncias penales pertinentes a los funcionarios intervinientes”.

Por todo lo expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en el artículo 20, de la ley 25.561, y en virtud además de las opiniones vertidas por los intendentes de las localidades directamente afectadas por el corredor 18, académicos y legisladores locales interesados en el tema, y por la evaluación de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

*Graciela Camaño.*

#### ANTECEDENTES

1

#### NOTA UNIREN 957/06

Buenos Aires, 20 de julio de 2006.

Referente: acuerdo de renegociación contractual de Camino del Río Uruguay S.A. - Expediente S01: 0241034/2002 (2396 fojas).

*A los señores presidentes del Honorable Senado de la Nación, don Daniel O. Scioli, y de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Alberto E. Balestrini.*

S/D.

Señor presidente:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, en nuestro carácter de representantes alternos y siguiendo expresas instrucciones impartidas por los señores ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, presidentes de esta Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 4° de la ley 25.790, a efectos de remitir a consideración del Honorable Congreso de la Nación la propuesta de contractual de la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima (CRUSA), que tramita en el expediente de la referencia y cuya copia certificada se acompaña.

Al respecto, con relación al proceso de renegociación cumplido a la fecha se efectúan las siguientes consideraciones:

– Los procedimientos llevados a cabo para arribar a esta instancia se han ajustado a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y a las normas reglamentarias dictadas para el proceso de renegociación, el decreto 311/03 y la reso-

lución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como también el decreto 1.172/03. En tal sentido, se dejó constancia de los distintos pasos cumplidos en el presente proceso de renegociación en la providencia UNIREN 361/05, obrante a fojas 1127/1128 de las actuaciones de referencia.

– En el curso del proceso de renegociación se han desarrollado los análisis y tratativas que posibilitaron arribar preliminarmente a una carta de entendimiento con la empresa concesionaria citada, conteniendo los aspectos básicos para la adecuación del contrato de concesión.

– A fojas 2173/2238 obra el informe de justificación de la carta de entendimiento, que fundamenta las condiciones planteadas así como también la carta de entendimiento.

– También la Sindicatura General de la Nación ha expresado no tener objeciones respecto a los procedimientos cumplidos, tal como resulta de la nota SIGEN 2.101/2006-SGN del 6 de julio de 2006 obrante a fojas 2396.

La presente remisión responde a las previsiones generales del artículo 20 de la ley 25.561 y, particularmente, al requerimiento dispuesto en el artículo 4° de la ley 25.790 a efectos de que el Honorable Congreso de la Nación se expida sobre la presente propuesta de renegociación contractual.

Sin perjuicio de lo expuesto, la UNIREN, a través de su Secretaría Ejecutiva y en función de colaborar con el cometido antes citado, se pone a disposición de ambas Cámaras y de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el artículo 20 de la ley 25.561, a efectos de facilitar toda información complementaria que resulte de utilidad.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para saludar a usted muy atentamente.

*Estela A. Palomeque.*  
Secretaria  
legal y administrativa.

*Horacio Schiaffino.*  
Representante  
alterno UNIREN.

#### ACTA ACUERDO DE RENEGOCIACION CONTRACTUAL

Contrato de concesión de Caminos del Río Uruguay S.A.

En la Ciudad de Buenos Aires a los 6 días del mes de diciembre de 2005, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de servicios públicos dispuesto por las leyes 25.561, 25.790 y 21.972, y su norma complementaria el decreto 311/03, hallándose presentes la ministra de Economía y Producción, licenciada Felisa Josefina Miceli y el señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, arquitecto Julio De Vido, como presidentes de la Unidad de Renegociación y Análisis de

Contratos de Servicios Públicos (decreto 311 de 2003), por una parte, y por la otra la empresa concesionaria Caminos del Río Uruguay S.A., representada por el ingeniero Juan Guillermo Insúa, en su carácter de presidente del directorio, a efectos de suscribir el presente instrumento ad referendum de la aprobación definitiva de lo aquí convenido por el Poder Ejecutivo nacional.

Las partes manifiestan haber alcanzado un acuerdo sobre la adecuación del contrato del corredor 18, integrante de la red vial nacional, que se instrumenta a través del presente conforme a las siguientes consideraciones y términos.

#### PARTE PRIMERA

##### *Antecedentes y consideraciones*

El Poder Ejecutivo nacional, mediante decreto 2.039 de fecha 26 de septiembre de 1990, otorgó a la empresa Caminos del Río Uruguay S.A. la concesión de obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor 18 perteneciente al Grupo V de la red vial nacional, con una duración de 2 años.

Por el decreto 1.817 de fecha 29 de septiembre de 1992, se ajustaron tarifas y se extendió el plazo un año adicional.

Por decreto 1.019 de fecha 6 de septiembre de 1996 se aprobó el acta acuerdo de reformulación del contrato de concesión de obra pública para las mejoras, remodelación, conservación y administración del corredor 18, perteneciente al Grupo V de la red vial nacional, en lo sucesivo denominada acta acuerdo, celebrado entre la ex Secretaría de Obras Públicas del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la empresa Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima.

Con fecha 17 de septiembre de 2001 se suscribió entre las partes señaladas anteriormente la primera adecuación del acta acuerdo de reformulación del contrato de concesión de obra pública para las mejoras, ampliación, remodelación, conservación y administración del corredor vial 18, aprobada por la resolución 342 de fecha 20 de septiembre de 2001 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda (la "primera adecuación").

En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines de 2001, el Congreso de la Nación dictó la ley 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el Poder Ejecutivo nacional las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia y disponiendo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

Las estipulaciones contenidas en la ley 25.561 han sido posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las leyes 25.790, 25.820 y

25.972, como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.

El proceso de renegociación de los contratos de concesión de obras y servicios públicos ha sido reglamentado e implementado, en una primera etapa institucional, básicamente, a través de los decretos 293/02, 370/02 y 1.090/02, y en una segunda etapa por el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.

El decreto 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–, presidida por los ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A la UNIREN se le han asignado, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, suscribir acuerdos con las empresas concesionarias y licenciatarias de obras y servicios públicos ad referendum del Poder Ejecutivo nacional, elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios y a cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, como también la de efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

A través de la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se ha dispuesto que la UNIREN se integra además por un Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y por el secretario ejecutivo de la unidad.

Dicho comité está integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de la UNIREN.

Dentro del proceso de renegociación que involucra al contrato de concesión, se desarrolló el análisis de la situación contractual del concesionario, así como de la agenda de temas en tratamiento, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento básico sobre la renegociación contractual.

La Secretaría Ejecutiva de la UNIREN ha dado cumplimiento a la obligación de realizar el informe de cumplimiento de contratos previsto en el artículo 13 de la resolución conjunta del Ministerio de Economía y Producción 188/03 y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 44/03, reglamentario del artículo 7º, del decreto 311/03, como antecedente para el proceso de renegociación.

El proceso de renegociación cumplido ha contemplado: *a)* lo dispuesto por los artículos 8°, 9° y 10 de la ley 25.561, la ley 25.790 y el decreto 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias; *b)* las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión; *c)* los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis obrantes, y *d)* las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de negociación se consideró necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos del contrato de concesión en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios y establecer condiciones que propendan al equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario.

Dados los procedimientos establecidos en la normativa aplicable, entre la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN y la empresa definieron los puntos de consenso sobre la adecuación contractual suscribiendo con fecha 2 de junio de 2005 la carta de entendimiento, y el 12 de julio de 2005 la adenda aclaratoria, que resultan el antecedente directo y base de los términos que integran el presente acuerdo.

Dicha carta de entendimiento y su adenda aclaratoria determinaron las condiciones del acuerdo a celebrar entre el concedente y el concesionario, y conforme a los requisitos establecidos fue sometida a un proceso de audiencia pública convocada a través de la resolución conjunta 234/2005 del Ministerio de Economía y Producción y 389/2005 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La audiencia pública se realizó el 15 de julio de 2005 en la ciudad de Campana a efectos de tratar la carta de entendimiento puesta en consulta ante la opinión pública.

Con motivo de la audiencia celebrada fueron expresadas múltiples y distintas opiniones y argumentos de parte de diversos actores, insumos que fueron debidamente sopesados en el ámbito de la UNIREN.

A resultas de la valoración efectuada de las opiniones recogidas en la audiencia, la UNIREN estimó la conveniencia de modificar determinados aspectos parciales del entendimiento que fuera oportunamente alcanzado, tal como consta en el informe sobre valuación de la audiencia.

Atento a dicha circunstancia, se llevó a cabo otra instancia de negociación con la empresa Caminos del Río Uruguay S.A. a efectos de analizar los cambios propuestos, arribándose a un consenso sobre los nuevos términos del entendimiento a suscribirse.

Dicho entendimiento se traduce en el presente instrumento que contiene los términos de la renego-

ciación llevada a cabo y establece las condiciones de adecuación del contrato de concesión.

Conforme a la normativa aplicable, se procederá en forma previa a dar intervención de la propuesta instrumentada al Honorable Congreso de la Nación (artículo 4° de la ley 25.790), y aprobada la misma se suscribirá el acuerdo ad referendum de la decisión que corresponde al Poder Ejecutivo nacional, en su carácter de concedente de la obra pública concesionada objeto del presente acuerdo.

#### PARTE SEGUNDA

##### *Glosario*

A los efectos interpretativos, los términos utilizados en el presente tendrán el significado asignado en el glosario que se detalla a continuación:

*Acuerdo o acuerdo de renegociación contractual:* es el presente instrumento que suscriben los representantes del concedente y el concesionario que contiene los términos y condiciones de la adecuación del contrato de concesión del corredor 18, perteneciente al Grupo V de la red vial nacional, que resultara del proceso cumplido en base a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790 y 25.972, el decreto 311/03 y demás normativa aplicable.

*Autoridad de aplicación del acuerdo:* la Secretaría de Obras Públicas dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

*Carta de entendimiento y adenda aclaratoria:* son los documentos suscritos oportunamente entre la UNIREN y la empresa Caminos del Río Uruguay S.A. conteniendo los términos y condiciones para la adecuación del contrato de concesión del corredor 18, perteneciente al Grupo V de la red vial nacional y que fuera sometido a un proceso de audiencia pública.

*Concedente:* es el Estado nacional argentino, representado por la Secretaría de Obras Públicas dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

*Concesionario:* es la empresa Caminos del Río Uruguay S.A.

*Contrato de concesión:* se refiere al instrumento mediante el cual el Estado nacional otorgó la concesión del corredor 18 con todas sus modificaciones, aprobado por el decreto 1.019 de fecha 6 de septiembre de 1996.

*Organo de control:* es el Organo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI).

*PEN:* es el Poder Ejecutivo nacional.

*Plan de inversiones:* es la serie temporal de inversiones expresadas en términos monetarios previstas por el concesionario incluidas en el contrato de concesión y sus modificaciones.

*Plan económico-financiero*: es el flujo temporal de ingresos y egresos previstos por el concesionario y que forma parte del contrato de concesión y de las sucesivas adecuaciones contractuales acordadas.

*UNIREN o unidad*: es la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos creada por decreto PEN 311/03.

#### PARTE TERCERA

##### *Términos y condiciones del acuerdo contractual*

##### *Cláusula primera: contenido*

Este acuerdo contiene los términos y condiciones convenidos entre el concedente y el concesionario para adecuar el contrato de concesión del corredor 18 perteneciente al Grupo V de la red vial nacional.

El presente tiene como antecedente directo la carta de entendimiento y adenda aclaratoria suscritas previamente por las partes, que fueran sometidas a una audiencia pública, y cuyas conclusiones fueron consideradas para establecer los términos y condiciones que integran este acuerdo.

##### *Cláusula segunda: carácter del acuerdo*

El acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión del corredor 18 perteneciente al Grupo V de la red vial nacional, entendimiento que concluye el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las leyes 25.790, 25.820 y 25.972 y decreto 311/03, y que finalizará con la suscripción del nuevo acuerdo al finalizar la renegociación a que se hace referencia en la cláusula quinta subsiguiente *in fine*.

##### *Cláusula tercera: plan de inversiones*

Se modifica el cuadro plan de inversiones aprobado en la última adecuación al contrato de concesión y convienen en que, a partir de la entrada en vigencia del presente acuerdo, el mismo se ajustará al que se adjunta como anexo I a este acuerdo formando parte integrante del mismo y cuyos valores monetarios deben ser considerados como expresados en pesos constantes del año 2004.

Este cuadro plan de inversiones es parte del actualizado plan económico-financiero de la concesión (PEF), cuyo cuadro de resultados se adjunta como anexo II al presente y cuyos valores de ingresos y egresos se encuentran expresados en pesos corrientes del año correspondiente. Para el período 2005 al 2018 los valores señalados están expresados en pesos constantes del año 2004.

##### *Cláusula cuarta: tratamiento de penalidades*

Los incumplimientos del concesionario respecto a la realización de obras comprometidas contrac-

tualmente, producidos a partir del mes de enero de 2002, en virtud de la situación de emergencia declarada, no serán pasibles de las penalidades previstas en el contrato de concesión. Por tal motivo, la autoridad de aplicación y el órgano de control procederán a dejar sin efecto los procesos en curso originados en las actas de constatación referidas a los incumplimientos que aquí se señalan, así como también las penalidades impuestas que se detallan en el anexo III, punto a), de este acuerdo.

Los incumplimientos del concesionario respecto de las obligaciones contractuales y producidas a partir del mes de enero de 2022 y que no se encuadran en lo enunciado en el párrafo anterior, serán pasibles de las penalidades previstas en el contrato de concesión. Una vez que las mismas se encuentren firmes, los importes de tales penalidades serán saldados mediante su incorporación al plan económico-financiero de la concesión como economías del valor de los compromisos de obra sin IVA asumidos por el concesionario.

Aquellos otros incumplimientos del concesionario comprensivos de: a) incumplimientos previos a enero de 2002; b) incumplimientos que se produzcan luego de la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, recibirán el tratamiento previsto en el contrato de concesión.

Las multas efectivamente abonadas por el concesionario, cuyo origen se encuentre en los supuestos enunciados en el primer párrafo del presente punto, serán incorporadas al plan económico-financiero de la concesión como gastos adicionales realizados por el concesionario.

##### *Cláusula quinta: tasa interna de retorno*

La tasa interna de retorno del actualizado plan económico-financiero de la concesión del corredor vial 18 para todo el período de concesión será calculada en pesos constantes de septiembre de 2001. El coeficiente alcanzará como valor máximo el valor de quince coma noventa y dos por ciento (15,92 %) que se corresponde con la tasa interna de retorno del plan económico-financiero de la concesión correspondiente a la primera adecuación contractual de fecha 17 de septiembre de 2001, pero calculada en pesos constantes de septiembre de 2001.

Consecuentemente, y sujeto a la entrada en vigencia y debido cumplimiento del acuerdo de renegociación contractual durante todo el período remanente de la concesión, el concesionario renuncia a su derecho de exigir un plan económico-financiero de la concesión del corredor vial 18 con una tasa interna de retorno calculada en dólares estadounidenses constantes de abril de 1996, tal como se encontraba fijada en el plan económico-financiero del contrato original.

Para el cálculo de la tasa interna de retorno del actualizado plan económico-financiero de la conce-

sión se tendrán en cuenta los efectos de lo establecido en el punto cuarto.

Se deja previsto una nueva instancia de renegociación entre las partes a realizarse transcurridos treinta y seis meses de la vigencia del presente acuerdo para evaluar, dentro del contexto de recuperación que evidencie la economía del país, las mejoras y el funcionamiento integral de la concesión y la situación tarifaria, esto último en vistas a aproximarse a las condiciones de equilibrio contractual.

*Cláusula sexta: adecuación de tarifa por variación de precios*

Las variaciones de precios que eventualmente pudieran producirse en los costos relacionados con la operación, mantenimiento e inversiones de la concesión a partir de la suscripción del presente acuerdo de renegociación contractual serán consideradas a luz de su incidencia dentro del plan económico-financiero de la concesión (PEF) y en la tasa interna de retorno del contrato de concesión calculada en pesos constantes de septiembre de 2001.

A partir del 31 de enero de 2006 el concesionario podrá solicitar al órgano de control (OCCOVI) una redeterminación tarifaria, si y sólo si la variación 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 costo de la construcción (ICC), ambos publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), y con base el mes de diciembre de 2004 supera el diez por ciento (10 %). En este supuesto, previamente el concesionario calculará la incidencia que dicha variación de precios produce en los costos relacionados con la operación, mantenimiento e inversiones incluidas en el plan económico-financiero (PEF) de la concesión, en los términos descritos en el primer párrafo del presente punto, de redeterminación tarifaria al órgano de control.

El órgano de control, luego de analizar su pertinencia en un plazo no mayor a treinta (30) días corridos, elevará su propuesta a la autoridad de aplicación, quien la pondrá a consideración del Poder Ejecutivo nacional (PEN), quien se expedirá en un plazo no mayor a los ciento veinte (120) días.

A partir de la primera revisión señalada en el párrafo segundo de la presente cláusula el concesionario podrá solicitar al órgano control (OCCOVI) nuevas redeterminaciones tarifarias, si y sólo si la variación 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 costo de la construcción (ICC), ambos publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), y con base en el mes anterior de revisión tarifaria supera el cinco por ciento (5 %). En este supuesto, previamente el concesionario calculará la incidencia que dicha variación de precios produce en los costos relacionados con la operación, mantenimiento e in-

versiones incluidas en el plan económico-financiero (PEF) de la concesión, en los términos descritos en el primer párrafo del presente punto, con lo cual elevará su solicitud de redeterminación tarifaria al órgano de control.

El órgano de control, luego de analizar su pertinencia en un plazo no mayor a treinta (30) días corridos, elevará su propuesta a la autoridad de aplicación, quien la pondrá a consideración del Poder Ejecutivo nacional (PEN), quien se expedirá en un plazo no mayor a los ciento veinte (120) días.

*Cláusula séptima: garantías y seguros y otras obligaciones*

Los montos en dólares estadounidenses previstos en el contrato de concesión en concepto de garantías de ejecución de obras, mantenimiento, reparación, conservación, explotación y administración de la concesión y de los seguros sobre bienes afectados al servicio y de responsabilidad civil, cláusulas 6.3 y 15.5 del contrato de concesión, así como el resto de las obligaciones expresadas en dicha moneda, quedan establecidos en pesos a la relación un dólar estadounidense (u\$s 1) = un peso (\$ 1).

Los montos correspondientes a las garantías mencionadas deberán ser adecuados de acuerdo a la evolución que presente la tarifa básica de peaje en la estación Zárate para la categoría 1, tomando como base el valor vigente a la fecha de firma del presente acuerdo.

Las sumas de u\$s 2.208.906 reconocidas en el artículo 6.2.1 del acta acuerdo de reformulación contractual de 1996 no percibidas por el concesionario quedarán pesificadas a la tasa de cambio un dólar estadounidense (u\$s 1) = un peso (\$ 1). Las sumas de u\$s 5.733.641, de los cuales u\$s 4.580.000 ya han sido incorporados a la garantía de contrato, reconocidas el artículo 10 de la primera adecuación en concepto de ingresos no percibidos por el concesionario a finalización del año 11 de la concesión, quedarán también pesificadas a la tasa referida precedentemente. Ambos montos integrarán la garantía de cumplimiento de las obligaciones del concesionario establecida en el artículo 6.1 del acta acuerdo y serán actualizadas, desde enero de 2002 hasta su devolución al finalizar el contrato de concesión, por el índice de costo de obras de inversión de acuerdo a la metodología utilizada por la UNIREN y no devengarán interés alguno para el concesionario.

*Cláusula octava: unidad de penalización*

Se modifica la unidad de penalización, establecida en el acta acuerdo equivalente a un dólar estadounidense (u\$s 1) por una unidad de penalización equivalente a un peso (\$ 1) ajustable al momento de la penalización según la evolución que presente la tarifa básica de peaje en la estación Zárate para la cate-

goría I y tomando como base el valor vigente a la fecha de la entrada en vigencia del presente acuerdo.

*Cláusula novena: registro de inversiones*

Se reemplaza el texto de la cláusula decimotercera, apartado 18.10, del acta acuerdo de reformulación contractual aprobada por decreto 1.019 de fecha 6 de septiembre de 1996 por el siguiente texto:

“Al único y exclusivo efecto de liquidar a la concesionaria los importes correspondientes a los distintos supuestos de extinción de la concesión, se reconocerán en concepto de bienes, obras e instalaciones realizadas y no amortizadas las que surjan de las declaraciones juradas presentadas por el concesionario y no observadas por el órgano de control dentro de los tres meses de su presentación. El monto será expresado en pesos constantes del año 2001. Para los años ya transcurridos de concesión, dichos montos no podrán discrepar con los que, por tales conceptos, figuren para dichos años en el plan económico-financiero cuyo cuadro de resultados se encuentra en el anexo II del presente acuerdo de renegociación contractual.

”El monto resultante será transformado a moneda corriente del momento de la liquidación final conforme la metodología utilizada por la UNIREN a efectos del ajuste de las inversiones en obras que se aplica en la elaboración los anexos I y II de la presente.

”En caso de discrepancia, en ningún caso la suma a reconocer por el órgano de control podrá resultar superior en un diez por ciento (10 %) al valor del costo de los elementos constitutivos de la obra, conforme a los datos del INDEC a la fecha de su realización.”

*Cláusula décima: control de cargas*

En concordancia con el capítulo II, artículo 3°, de las especificaciones técnicas generales del contrato de concesión, el concesionario será el encargado de efectuar los controles de exceso de carga dentro de la zona de concesión. En aquellos casos en los que detectare la existencia de exceso de peso de un vehículo de carga, el concesionario quedará facultado a percibir del usuario, en compensación por el posible deterioro ocasionado por dicho exceso, el importe equivalente que surja de la aplicación de la tabla pertinente establecida por la Ley Nacional de Tránsito y sus reglamentaciones. El órgano de control será la autoridad competente para el dictado de las remuneraciones operativas pertinentes para el cumplimiento de lo dispuesto en esta cláusula.

*Cláusula undécima: suspensión y renuncia de acciones del concesionario y accionistas*

Como condición previa para la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, el concesionario deberá renunciar a realizar cualquier

tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561, sobre el contrato de concesión, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, debiendo obtener similares renunciaciones por parte de sus accionistas. Esta renuncia deberá entenderse como un desistimiento total del derecho de accionar, el que ya no podrá ser ejercido en lo sucesivo.

Estos compromisos de suspensión alcanzan también a las acciones entabladas o en curso al momento de la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual.

A tales efectos, el concesionario presentará ante la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN los instrumentos debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, en los que consten los compromisos establecidos en el párrafo anterior en los términos allí detallados. También deberá obtener similares instrumentos de compromiso de parte de sus accionistas, los que como mínimo deberán representar las dos terceras partes del capital social del concesionario.

El incumplimiento de la presentación de los instrumentos en los que consten los compromisos, por parte del concesionario o de sus accionistas en la proporción establecida en el párrafo anterior, obstará a la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, hasta que ello se subsane.

Si el concesionario hubiera presentado los compromisos y encontrara por parte de determinado/s accionista/s reparos para presentar sus respectivos compromisos dicha renuncia deberá ser subsanada por el concesionario en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, mediante:

a) Constancias presentadas por el concesionario respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener los compromisos de tales accionistas en los términos planteados, y

b) Un compromiso del concesionario de mantener indemne al concedente y a los usuarios del servicio de todo reclamo o demanda que pudieran presentar el o los accionistas renuentes, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor de estos accionistas en los términos referidos en el párrafo anterior.

En el supuesto que, aun mediando los referidos compromisos, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte del concesionario o de sus accionistas, fundado en la situación de emergencia establecida por ley 25.561 sobre el contrato de concesión, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, el concedente estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

En el hipotético caso que un accionista del concesionario que haya presentado los compromisos

obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por el concesionario y sin que ello diera derecho al concesionario para efectuar reclamo alguno de compensación al concedente. Los costos que deba asumir el concesionario en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

Los compromisos y/o renunciaciones que el concesionario y/o sus accionistas presenten de conformidad a los términos de la presente cláusula y la condonación de penalidades establecida en la cláusula, cuarta de este acuerdo de renegociación contractual, tendrán plena validez y exigibilidad si y sólo si el acuerdo de renegociación contractual entra en vigencia.

*Cláusula duodécima: cumplimiento de obligaciones por parte del concesionario y sus accionistas y revisiones referidas a sanciones aplicadas*

Verificándose el cumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones previstas en la cláusula undécima del presente, como también la presentación de los instrumentos que acrediten la renuncia de los reclamos del concesionario y sus accionistas conforme los términos fijados en dicha cláusula, corresponderá proceder a través del órgano de control a adoptar las medidas y disponer los actos necesarios para dejar sin efecto las sanciones aplicadas al concesionario, que fueran previamente suspendidas conforme lo previsto en la cláusula tercera y de acuerdo a la información contenida en el anexo III del presente acuerdo.

Conforme a lo previsto en el párrafo precedente, el órgano de control articulará el cierre de los procedimientos administrativos a través de los cuales se sustancien las sanciones, como también a formular el desistimiento del derecho y las acciones correspondientes a las causas que tramiten judicialmente en cualquier instancia en que se encuentren.

*Cláusula decimotercera: compensación tarifaria fondo fiduciario*

El concedente ratifica su voluntad de continuar con el esquema de descuentos tarifarios dispuesto por el artículo 10 del decreto 802/2001 y compensaciones provenientes del fideicomiso creado por decreto 976/2001, que actualmente se sigue aplicando a la concesión en virtud de lo dispuesto en la resolución del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 13/2004.

Asimismo, el concedente continuará aplicando los descuentos dispuestos por el artículo 7° del decreto 301/2004 del 10 de marzo de 2004, complementada por resolución del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 254/2004, de fecha 13 de mayo de 2004, a favor de aquellas personas físicas o jurídicas que presten servicios de transporte de cargas por automotor a terceros en

los términos de la ley 24.653, aplicable sobre el valor de la tarifa de peaje a los vehículos categorías 4, 5 y 6, así como los descuentos dispuestos por el artículo 9° del decreto 2.407/2002 del 26 de noviembre de 2002, complementada por resolución de la Secretaría de Obras Públicas 153/2003 de fecha 7 de abril de 2003, que benefician a los permisionarios de los servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional. Estas reducciones continuarán siendo compensadas también con los respectivos fondos del fideicomiso del decreto 976/2001 y sus modificaciones.

En la medida en que esas reducciones tarifarias establecidas en las normas citadas en el párrafo anterior no sean eliminadas, el pago en debido tiempo y forma de las compensaciones tarifarias no podrá ser demorado, modificado, suspendido o suprimido por el concedente sin la conformidad expresa y previa de concesionario. Ello no impedirá que el mecanismo compensatorio sea sustituido, previo acuerdo expreso de las partes, por otro que reconozca correctamente la incidencia económica de la reducción tarifaria aludida.

En aquellos casos en que se produjesen demoras en el dictado de las normas necesarias para prorrogar la vigencia en el sistema de compensación tarifaria, el concedente reconocerá en forma retroactiva los montos no percibidos por el concesionario.

*Cláusula decimocuarta: autopista Ceibas-Gualeguaychú*

El concedente evaluará la reincorporación al plan de inversiones de la concesión de las obras correspondientes a la finalización de la autopista Ceibas-Gualeguaychú. En este supuesto, deberá determinar los recursos adicionales para solventar el costo de las mismas.

A estos efectos el concedente podrá establecer, por el tiempo limitado que duren las obras, un adicional tarifario a abonarse en cabina en un todo de acuerdo a los parámetros establecidos en el plan económico-financiero de la concesión. El concedente podrá asimismo determinar que el adicional tarifario requerido para el pago de las obras sea abonado al concesionario mediante la utilización de recursos provenientes del fideicomiso creado por decreto 976/2001.

El concedente podrá asimismo hacer ejecutar las obras por terceras empresas para su posterior incorporación al corredor para su cuidado y mantenimiento por parte del concesionario, sin que ello genere posibilidad de reclamo alguno por parte del concesionario ni limitaciones en cuanto a las demás responsabilidades que al concesionario le asigna el contrato de concesión.

Dada la demora ocurrida en la finalización de las obras correspondientes a la autopista, el órgano de control deberá calcular el ahorro de gastos de mantenimiento experimentado por el concesionario para

su captura y registro en el plan económico-financiero de la concesión.

*Cláusula decimoquinta: reequilibrio parcial del contrato*

El concedente deja sin efecto el aumento indicado en el punto quinto de la carta de entendimiento del 2 de junio de 2005, acordando en su defecto lo siguiente: *a)* se difiere, tal como lo muestra el cuadro de inversiones, por tres años el repintado de los grandes puentes, y *b)* el concedente abonará al concesionario, tal como lo muestra el plan económico-financiero de la concesión que se incorpora en el anexo II, el 50 % de los montos correspondientes a la segunda y a la tercera repavimentación del corredor a realizarse en los años 15 a 23 de la concesión, de acuerdo con los montos indicados en dicho plan económico-financiero, mediante la afectación al fondo fiduciario creado por decreto 976/01.

El efectivo pago de dichas partidas es condición necesaria para la realización de las obras señaladas en la presente cláusula. En ningún caso la concesionaria será responsable por los incumplimientos que se produzcan en la realización de las obras si existiese falta o atraso en pospagos del fondo fiduciario referido. En dicho supuesto, el concedente estará impedido de aplicar multas a la concesionaria.

*Cláusula decimosexta: condiciones para la entrada en vigencia del acuerdo*

Son condiciones requeridas para la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual:

16.1. El cumplimiento de los procedimientos previstos en la ley 25.790, el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

16.2. La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la cláusula decimocuarta del presente instrumento referido a las suspensiones de los reclamos y acciones del concesionario y sus accionistas.

16.3. La presentación de las garantías de cumplimiento contractual a satisfacción del órgano de control, conforme lo previsto la cláusula novena del presente acuerdo.

Cumplidos a satisfacción tales requisitos, se hallarán reunidas las condiciones para promover el dictado del decreto del PEN que ratifique el presente, luego de lo cual comenzarán a tener vigencia las estipulaciones contenidas en este acuerdo.

Habiendo entrado en vigencia este acuerdo, de producirse incumplimientos sobre los términos del presente acuerdo, tanto el concedente como el concesionario estarán habilitados para ejercer sus derechos y acciones para exigir el debido cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente acuerdo y en el contrato de concesión.

*Cláusula decimoséptima: autopista Guaqueguaychú - Paso de los Libres*

El Estado nacional arbitrará los medios necesarios para la realización de la obra relativa a la duplicación de la autopista Mesopotámica entre las ciudades de Guaqueguaychú y Paso de los Libres.

La realización de la obra quedará a cargo del Estado nacional, por sí o a través de terceros.

Por la presente, el concesionario otorga su consentimiento para que el Estado nacional realice todos los trabajos, tareas y/o servicios vinculados con la realización de dicha obra, los que estarán a exclusivo cargo y costo del Estado nacional.

Los gastos que demanden al concesionario la cobranza, mantenimiento y conservación de la nueva obra, así como todas las erogaciones con motivo de o vinculadas a ella, serán debidamente contemplados en el marco de futuros procesos de renegociación entre el concedente el concesionario, con motivo de la incorporación progresiva de los tramos de la obra al corredor.

*Cláusula decimoctava: seguimiento e implementación de procesos*

181. Corresponderá a la UNIREN efectuar el seguimiento de los actos y procedimientos establecidos en el presente acuerdo e intervenir en aquellos requerimientos que puedan ser formulados por el concedente o el concesionario en relación a los cometidos de la unidad hasta la promulgación del decreto ratificatorio del presente acuerdo, momento a partir del cual continuará la relación concesionario y concedente.

181. Ratificado por el Poder Ejecutivo nacional este acuerdo, la Secretaría de Obras Públicas de la Nación y el OCCOVI, actuando dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, deberán proceder al dictado de los actos y al desarrollo de los procedimientos que resulten necesarios para la instrumentación, ejecución y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el acuerdo.

En prueba de conformidad se firman dos (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Juan G. Insúa.

Presidente  
Caminos del Río Uruguay S.A.

2

Buenos Aires, 13 de septiembre de 2006.

*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. Aprobación. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la concesionaria Caminos del Río Uruguay Sociedad Anónima –CRUSA– para adecuar el contrato de concesión que fuera aprobado por decreto 2.039 de fecha 26 de septiembre de 1990 y sus modificatorios, decreto 1.817 del 29 de septiembre de 1992, decreto 1.019 del 6 de septiembre de 1996 y normas complementarias.

2. Alcances. El acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión concluyendo así el proceso desarrollado conforme lo dispuesto en las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tiene por aprobada la integralidad de las condiciones contenidas en el acta acuerdo, sólo en el marco de las recomendaciones y observaciones formuladas en el siguiente punto.

3. Recomendaciones. Recomendar al Poder Ejecutivo nacional que proceda a instrumentar y ratificar el acta acuerdo que es aprobada por la presente resolución formulando las siguientes observaciones:

– El OCCOVI como órgano de control deberá solicitar la actualización del impacto económico de las concesiones de rutas por el régimen de peaje a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires o en su defecto a una institución pública y/o privada especializada, principalmente el corredor 18 a los efectos de observar la evolución de los indicadores de calidad de prestación del servicio (IE, ISP, tasa de beneficio al usuario).

4. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación.

Saludo a usted muy atentamente.

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

Ir al suplemento