



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Informe de Justificación
de la
Carta de Entendimiento
UNIREN – AEC S.A.
Febrero 2005

1. ANTECEDENTES

1.1. MARCO LEGAL	3
1.2. LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS. FUNCIONES	7
1.3. DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE RENEGOCIACIÓN	10
1.4. PAUTAS, AGENDA TENTATIVA DE RENEGOCIACIÓN Y CRONOGRAMA	12
1.5. REUNIONES CON LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS	12
1.6. REUNIONES CON ORGANIZACIONES DE USUARIOS	13
1.7. PEDIDOS DE INFORMACIÓN AL OCCOVI	19
1.8. INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS	19

2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

2.1. CONDICIONES PARA LA RENEGOCIACIÓN	20
2.2. CRITERIOS REFERIDOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN Y EL INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	23

3. INFORME TÉCNICO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN AECSA

3.1. ANTECEDENTES	23
3.2. ANÁLISIS DEL PLAN ECONÓMICO FINANCIERO DE LA EMPRESA	25
3.3. RAZONABILIDAD DE LA TIR CONTRACTUAL	30
3.4. RENTABILIDAD OBTENIDA POR LA EMPRESA HASTA LA EMERGENCIA	31
3.5. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	33
3.6. EFECTOS DERIVADOS DE LA LEY 25.561 PONDERADOS POR UNIREN	34
3.7. SOLICITUD DEL CONCESIONARIO COMO CONSECUENCIA DE LA EMERGENCIA	35
3.8. RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA DEL CONCESIONARIO	35
3.9. METODOLOGÍA DE REEXPRESIÓN DE EGRESOS.	37
3.10. RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA - PROPUESTA DE UNIREN	40
3.11. ASPECTOS NO INCORPORADOS EN LA RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA	44
3.12. IMPACTO DE LA PROPUESTA.	44

1. ANTECEDENTES

La Carta de Entendimiento es el resultado de la negociación desarrollada con las empresas concesionarias de los accesos a la ciudad de Buenos Aires en el ámbito de la Ley N° 25.561 a fin de establecer los términos y condiciones, que una vez cumplida la audiencia pública y los demás procedimientos previstos en las normas vigentes, regirán el Acta Acuerdo de Renegociación Integral del Contrato de Concesión. (Anexo I)

Es importante destacar que su contenido, desde la perspectiva del Estado Nacional, 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 (UNIREN) con el apoyo técnico de la Secretaría de Obras Públicas y el Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI).

Los contratos de concesión a ser renegociados en virtud de lo establecido en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561 corresponden a las siguientes empresas, y a los respectivos expedientes:

1- Empresas Concesionarias de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires:

- AEC S.A.	CUDAP EXP-S01: 0257391/2002
- AUSOL S.A.	CUDAP EXP-S01: 0257394/2002
- COVIARES S.A.	CUDAP EXP-S01: 0257392/2002
- GCO S.A.	CUDAP EXP-S01: 0257390/2002

1.1. Marco Legal

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL hasta el 10 de diciembre de 2003, las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar dicha situación.

El Artículo 8° de la ley dejó sin efecto, en los contratos celebrados por la Administración Pública bajo normas de derecho público, las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y cualquier mecanismo indexatorio, disponiendo también que los precios y tarifas resultantes de dichas cláusulas quedaran establecidas a la relación de cambio UN peso (\$ 1.-) = UN dólar estadounidense (u\$s 1.-).

El Artículo 9° de dicha ley autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos comprendidos en las disposiciones del Artículo 8° de la citada norma, entre ellos los de obras y servicios públicos.

Dicha norma ordena que en el caso de los contratos que tengan por objeto la prestación de servicios públicos, deberán tomarse en consideración criterios que meritúen el impacto de las tarifas en la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión cuando ellos estuvieren previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios, la seguridad de los sistemas comprendidos y la rentabilidad de las empresas.

Asimismo, en el Artículo 10 de la norma referenciada se establece que en ningún caso las disposiciones contenidas en la ley que declara la emergencia autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la prestación del servicio que el Estado Argentino les ha concesionado o licenciado.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas que se mencionan anteriormente, el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dispuesto un conjunto de normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión de obras y servicios públicos.

En tal sentido, por el Decreto N° 293/02 se encomendó al ex MINISTERIO DE ECONOMIA el desarrollo del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, creando la COMISIÓN DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con la misión de asesorar y asistir a esa Cartera Ministerial en dicha tarea.

Con tal objeto la referida norma estableció el conjunto de los distintos sectores de servicios públicos involucrados en el proceso de renegociación a cargo del entonces MINISTERIO DE ECONOMIA.

Asimismo, por el Decreto N° 370/02 se estableció la conformación e integración de la COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS en el ámbito del citado Ministerio.

Por el Decreto N° 1.090/02 fueron dispuestas las condiciones a ser observadas durante el transcurso del proceso de renegociación.

En virtud del cumplimiento de las condiciones, el MINISTERIO DE ECONOMIA dictó las Resoluciones N° 20/02, 38/02, 308/02, 576/02, 62/03 y 180/03 con el objeto de reglamentar los procedimientos e instancias para el desarrollo del proceso de renegociación.

Durante el transcurso de dicho proceso de renegociación, de innegable complejidad, en especial por las particulares y graves condiciones que vivió el país, incidieron distintos factores y circunstancias que imposibilitaron concluir la renegociación en los tiempos inicialmente fijados por el Decreto N° 293/02. De modo que por el Decreto N° 1.839/02 y por la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 62/03 se estableció su ampliación.

Posteriormente, con motivo de la asunción de la nueva gestión de gobierno, por el Decreto N° 1.283/03 se dispuso sustituir la denominación del MINISTERIO DE ECONOMIA por la de MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y, asimismo, sustituir la denominación del MINISTERIO DE LA PRODUCCION por la de MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

Conforme a las disposiciones contenidas en la precitada norma, las cuestiones atinentes a la situación de los diversos servicios públicos concesionados, así como la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos resultan materias inherentes a ambas Carteras Ministeriales, correspondiendo, en consecuencia, que las decisiones a adoptarse respecto a la situación y evolución de los servicios públicos correspondientes a la jurisdicción nacional, resulten adecuadas a las competencias atribuidas a ambos Ministerios.

A mérito de ello, por el Decreto N° 311/03 se dispuso la creación de una UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (UNIREN) presidida por los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, estableciendo de esta forma, un esquema de gestión institucional que posibilite la adopción de decisiones conjuntas por parte de ambos Ministerios en materia de servicios públicos.

A tales efectos, el Decreto N° 311/03 establece que la UNIREN tendrá a su cargo proseguir con el proceso de renegociación que se llevara a cabo en el ámbito de la ex – COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, creada por el Decreto N° 293/02.

Por Ley N° 25.790 el Congreso Nacional dispone extender hasta el 31 de diciembre de 2004 el plazo para llevar a cabo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por el Artículo 9° de la Ley N° 25.561.

Asimismo, y a fin de obtener el objetivo propuesto de adecuar los contratos de concesión, la norma establece que las decisiones que adopte el Poder Ejecutivo Nacional en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos.

En el mismo sentido se dispone que las facultades de los entes reguladores en materia de revisiones contractuales, ajustes y adecuaciones tarifarias previstas en los marcos regulatorios respectivos, podrán ejercerse en tanto resulten compatibles con el desarrollo del proceso de renegociación que lleve a cabo el Poder Ejecutivo Nacional en virtud de lo dispuesto por el Artículo 9° de la Ley N° 25.561.

Complementariamente, respecto de la naturaleza y alcance de los acuerdos de renegociación, la norma dispone que podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión, contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas transitorias del contrato, incluir la posibilidad de revisiones periódicas pautadas así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.

En caso de enmiendas transitorias, las mismas deberán ser tenidas en consideración dentro de los términos de los acuerdos definitivos a que se arribe con las empresas concesionarias.

Por último, en materia del procedimiento de aprobación de los acuerdos se establece que el Poder Ejecutivo Nacional remitirá las propuestas de los acuerdos de renegociación al Honorable Congreso de la Nación, en cumplimiento de la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561. El Congreso de la Nación deberá expedirse dentro del plazo de SESENTA (60) días corridos de recepcionada la propuesta entendiéndose que una vez cumplido dicho plazo sin que se haya expedido, se tendrá por aprobada la misma. En el supuesto de rechazo de la propuesta, el Poder Ejecutivo Nacional deberá reanudar el proceso de renegociación del contrato respectivo.

1.2. La Unidad de Renegociación de Contratos. Funciones

Tal como se menciona anteriormente, el Decreto N° 311/03 dispuso la creación de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, previendo que la misma será la continuadora del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, desarrollado a través de la ex - COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, prosiguiendo los trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la mencionada Comisión.

De acuerdo con dicha potestad otorgada, el Decreto establece que corresponden a la Unidad las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley N° 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.
- b) Suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación contractual con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos, ad referéndum del Poder Ejecutivo Nacional.

- c) Elevar los proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, tarifas y/o segmentación de las mismas; o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos bajo concesión o licencias.
- d) Elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para los Servicios Públicos correspondientes a la jurisdicción nacional; que contemple las condiciones básicas genéricas para todos los sectores.
- e) Efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

El Decreto N° 311/03 también prevé la implementación de mecanismos que permitan la adecuada información a usuarios y consumidores de bienes y servicios, tales como audiencias públicas y consultas públicas a las asociaciones del sector, recabando de ellas mejoras que puedan incluirse en los respectivos acuerdos, previendo que *“Articulados los mecanismos de audiencia pública y de consultas públicas que posibiliten la participación ciudadana, los acuerdos se girarán a dictamen del Procurador del Tesoro de la Nación, previo a su firma por los Ministros”*.

1.2.1. El Secretario Ejecutivo. Procedimientos

Respecto de la organización de la UNIREN, el Decreto establece que los señores Ministros de Economía y Producción, y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, designarán a sus respectivos alternos que los reemplazarán en el caso de producirse su ausencia o impedimento temporal y que a través del dictado de resoluciones conjuntas dispondrán:

- a) La designación de un Secretario Ejecutivo de la Unidad, estableciendo la delegación de facultades y funciones que desempeñará.
- b) Las normas complementarias, reglamentarias e interpretativas del presente decreto, posibilitando el desarrollo de los procedimientos que correspondan articularse en orden a las funciones encomendadas a la Unidad.
- c) Los regímenes de audiencia pública, de consulta pública y participación ciudadana que resulten pertinentes y apropiados en relación a los distintos procedimientos y a los respectivos contratos o licencias de servicios públicos involucrados.

d) Las modalidades organizativas y operativas necesarias para posibilitar el adecuado funcionamiento de la Unidad.

Asimismo, la norma fija las funciones del Secretario Ejecutivo, disponiendo que través de este la UNIREN podrá requerir la colaboración de los organismos centralizados y descentralizados dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Respecto de las funciones de los Organismos de Regulación y Control de los distintos servicios públicos en el marco de la renegociación de los contratos se prevé que los mismos realizarán los trabajos técnicos necesarios a partir de las instrucciones precisas que le imparta la Unidad a través del Secretario Ejecutivo, quien además ordenará supervisar su desarrollo; el resultado del trabajo técnico encomendado, una vez finalizado será puesto a consideración de la Unidad para su aprobación y uso en el progreso de la renegociación de los contratos. Adicionalmente, los Organismos de Regulación y Control deberán suministrar la documentación e información que le sean requeridas.

1.2.2. Características de los Acuerdos

Respecto del alcance y naturaleza de los acuerdos de renegociación contractual a suscribirse con las empresas concesionarias, la norma mencionada dispone que:

1. Los acuerdos podrán abarcar aspectos parciales de los contratos de concesión o licencias; contemplar fórmulas de adecuación contractual o enmiendas del contrato de carácter transitorio; incluir revisiones periódicas pautadas; así como establecer la adecuación de los parámetros de calidad de los servicios.
2. La suscripción de los acuerdos deberá hallarse precedida por el desarrollo de una instancia de consulta pública que posibilite la participación de los usuarios en el proceso decisorio, correspondiendo a la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS determinar los procedimientos y mecanismos que resulten adecuados para implementar dicha consulta pública.
3. Los acuerdos de renegociación, una vez producido el dictamen del Señor Procurador del Tesoro, serán suscriptos en forma conjunta por el MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y ad referéndum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

1.2.3. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral

La Carta de Entendimiento constituye el primer documento a formular por la UNIREN para establecer los términos y condiciones que regirán el acuerdo de renegociación integral con las Empresas (Acta Acuerdo), una vez cumplidos los mecanismos de audiencia pública y los demás procedimientos previstos en la normativa vigente.

La Carta de Entendimiento tiene distintas instancias de revisión y control, previo a su aprobación, como también la consiguiente Acta Acuerdo. Luego tendrá su comprensiva aplicación e interpretación.

Ello involucra un conjunto de instancias, procedimientos y actores. Es decir que este documento no resulta sólo pertinente a la UNIREN y a la Empresa.

Por tal motivo se han extremado los recaudos para su formulación y redacción, ya que las limitaciones o deficiencias que pueda adolecer el documento pueden obstaculizar el avance del procedimiento de aprobación del acuerdo

1.3. De las Etapas del Proceso de Renegociación

La Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción y Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Públicos, respectivamente, del 6 de agosto de 2003 ratifica la vigencia y continuidad de las normas de procedimientos para la renegociación de los contratos, aprobadas por la Resolución N° 20/02 del ex Ministerio de Economía, y de todas aquellas medidas complementarias y reglamentarias de los Decretos N° 293/02 y 370/02, cuyas disposiciones no resulten incompatibles con lo dispuesto en el Decreto N° 311/03.

De las disposiciones establecidas en la Resolución Conjunta N° 188/03 y 44/03 de los Ministerios de Economía y Producción y Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Públicos, respectivamente, surge que a los fines de continuar el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, la UNIREN proseguirá los

trámites que se hallaren en curso en el ámbito de la ex - COMISION DE RENEGOCIACION DE CONTRATOS DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

La norma establece que a los efectos de continuar con el proceso de renegociación, el Secretario Ejecutivo deberá presentar un informe de situación de cada uno de los contratos y servicios objeto de renegociación, que deberá incluir la siguiente información:

- a) Informe del estado de situación y del grado de cumplimiento alcanzado en cada contrato o licencia sujetos al procedimiento de renegociación, realizado por los equipos técnicos destacados a tal fin.
- b) Información solicitada y entregada por los contratistas en el marco de la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 20/02, y su modificatoria.
- c) Fases del proceso de renegociación cumplidas y agotadas, en cada caso, conforme a los términos de la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 20/02.

Una vez realizado el informe de situación por el SECRETARIO EJECUTIVO, el COMITE SECTORIAL deberá determinar, para cada sector alcanzado por el proceso de renegociación, un cronograma de trabajo específico para las fases restantes, estableciéndose los objetivos de cada fase.

Los acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos deberán formalizarse mediante actas acuerdo a ser suscriptas entre los representantes legales de las firmas contratistas o licenciatarias y los señores Ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, quienes los suscribirán "ad referéndum" del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Los proyectos de acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos serán sometidos al procedimiento de Documento de Consulta establecido en la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA N° 576 de fecha 5 de noviembre de 2002.

Cumplido el trámite indicado en el párrafo anterior serán sometidos a consideración de la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION, conforme lo establecido en el Artículo 8° del Decreto N° 311/03.

En caso de no ser factible la renegociación, luego del análisis del contrato respectivo, la PRESIDENCIA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS en el marco de lo previsto en el Artículo 1° inciso e) del Decreto N° 311/03, elevará las actuaciones al PODER EJECUTIVO NACIONAL con la recomendación o propuesta ejecutiva que se considere aplicable al mismo.

Los acuerdos integrales o parciales de renegociación de contratos de obras y servicios públicos a los que se refiere el Artículo 9° del presente, deberán ser remitidos, una vez cumplimentado el trámite mencionado en el último párrafo del artículo citado, a la consideración de la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION a los efectos de que la misma verifique el cumplimiento de los procedimientos previstos para la suscripción de los acuerdos sometidos a su consideración.

1.3.1. Plan de Trabajo y Estrategia de Renegociación

En el marco de las pautas establecidas en el Decreto N° 311/03, el equipo técnico de la UNIREN, elaboró una propuesta de plan de trabajo y de estrategia de renegociación en la que se establecieron los lineamientos específicos de la renegociación de los contratos de concesión de los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires.

1.4. Pautas, Agenda Tentativa de Renegociación y Cronograma

En diciembre de 2003 las autoridades de la UNIREN entregaron a las empresas concesionarias en una reunión convocada al efecto, tres documentos: a) Pautas para la Renegociación, b) Agenda Tentativa de temas a discutir, y c) Cronograma de la Renegociación. Esos documentos contienen los lineamientos centrales propuestos por el Gobierno Nacional a las empresas concesionarias para enmarcar y desarrollar el proceso de renegociación. La citada información fue remitida por notas UNIREN N° 316 a 319 de fecha 30 de diciembre a los concesionarios.

1.5. Reuniones con las Empresas Concesionarias

Se mantuvieron múltiples reuniones con las empresas concesionarias con el fin de aunar criterios y acercar posiciones. De todas estas reuniones surgieron las pautas establecidas en el informe técnico-económico que se detalla más adelante en esta presentación.

En dichas reuniones se plantearon los términos de un posible acuerdo en base a una propuesta de la UNIREN que recogió las posibilidades delineadas por las pautas establecidas por las autoridades de la Unidad. En particular se buscó conciliar posiciones respecto del contenido de una Carta de Entendimiento, y discutir temas fundamentales del proyecto de acuerdo integral. Dichos temas se hallan expuestos en el informe técnico económico aludido.

Asimismo, y en el proceso de conciliación del futuro Plan de Inversiones a realizar, el mismo fue conciliado con el Órgano de Control por Notas UNIREN 309/04; 332/04; 340/04; y 356/04.

1.6. Reuniones con Organizaciones de Usuarios

Debe recordarse que el 5 de noviembre de 2002, mediante la Resolución del Ministerio de Economía N° 576/2002 se aprobó el “Reglamento del Procedimiento de Documento de Consulta” que reguló las modalidades de implementación del mecanismo de participación consultiva en el proceso de renegociación de los contratos de concesión. Luego a través de la Resolución ME N° 672/2002 y la Resolución S.L.y A. N° 144 del 4 de diciembre de 2002, se efectuó la convocatoria al procedimiento de Documento de Consulta para los contratos de concesión de los cuatro accesos viales a la ciudad de Buenos Aires. Dicho procedimiento se sustancia en el expediente CUDAP EXP-S01:0285494/2002, y finalizó el 20 de enero de 2003.

Durante el citado procedimiento se puso la información relacionada a los contratos a disposición del público en general, y se publicó en la web las solicitudes de las empresas. Todos los usuarios y organizaciones representativas tuvieron la posibilidad de acercar sus puntos de vistas y observaciones, como de hecho se verificó, y mediante un Informe Final, también publicado en la web se dio respuesta a todas las presentaciones.

Teniendo en cuenta esta situación y contando además con una encuesta realizada por la empresa OPSM, Opinión Pública, Servicios y Mercados, de noviembre de 2003, y siendo que se trataba de un estudio cuantitativo basado en encuestas directas a usuarios de automóviles particulares en situación de tránsito en las cuatro autopistas de acceso a la Ciudad de Buenos Aires; se consideró que la opinión de los usuarios mayoritarios de este servicio había sido expresada, y en general era favorable al nivel del servicio prestado.

Sirve como prueba de la conclusión anterior los siguientes resultados:

EVALUACIÓN GENERAL DEL ACCESO

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	24.0%	14.6%	18.5%	20.1%	49.4%
BUENO	65.5%	76.0%	66.7%	68.0%	48.3%
REGULAR	8.4%	7.8%	13.3%	7.7%	0.6%
MAI O	0.4%	1.0%	0.5%	0.0%	0.0%
MUY MAI O	0.3%	0.0%	0.5%	0.6%	0.0%
NO SABE	0.7%	0.5%	0.0%	3.0%	0.0%
NO CONTESTA	0.6%	0.0%	0.5%	0.6%	1.7%

*Número de casos 800, 200 por acceso.

ESTADO DEL PAVIMENTO

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	26.9%	22.4%	19.5%	16.0%	55.7%
BUENO	62.6%	66.7%	64.1%	75.1%	43.7%
REGULAR	9.3%	7.8%	15.4%	8.9%	0.6%
MALO	1.2%	3.1%	1.0%	0.0%	0.0%

ESTADO DE LAS BANQUINAS

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	15.0%	14.1%	6.2%	7.1%	39.7%
BUENO	69.2%	69.3%	73.3%	73.4%	58.0%
REGULAR	10.1%	9.4%	13.3%	13.0%	2.3%
MALO	2.0%	3.6%	1.5%	3.0%	0.0%
MUY MALO	0.6%	1.0%	1.0%	0.0%	0.0%
NS-NC	3.0%	2.6%	4.6%	3.6%	0.0%

SEÑALIZACIÓN SOBRE EL PAVIMENTO

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	15.8%	10.9%	11.8%	7.1%	36.8%
BUENO	71.4%	72.9%	74.4%	76.9%	59.2%
REGULAR	10.2%	12.5%	10.3%	13.6%	4.0%
MAI O	1.4%	1.6%	2.1%	1.2%	0.0%
MUY MAI O	0.3%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NS-NC	1.0%	1.0%	1.5%	1.2%	0.0%

ILUMINACION

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	19.3%	9.9%	12.8%	23.7%	38.5%
BUENO	58.5%	67.7%	52.3%	65.7%	51.7%
REGULAR	7.4%	12.0%	7.7%	4.7%	3.4%
MAI O	2.2%	4.7%	2.1%	1.8%	0.0%
MUY MAI O	0.6%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%
NS-NC	12.1%	5.7%	23.6%	4.1%	6.3%

CARTELES DE SEÑALIZACION

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	13.1%	10.9%	7.2%	11.2%	28.2%
BUENO	69.7%	63.0%	72.8%	75.1%	67.2%
REGULAR	12.9%	19.3%	15.4%	10.1%	2.9%
MAI O	2.6%	4.2%	3.6%	1.2%	0.0%
MUY MAI O	0.6%	0.5%	1.0%	0.0%	0.6%
NS-NC	1.2%	2.1%	0.0%	2.4%	1.1%

SEGURIDAD EN EL TRANSITO

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	9.2%	8.9%	5.6%	3.6%	21.3%
BUENO	60.2%	58.3%	55.9%	68.0%	63.2%
REGULAR	20.7%	19.3%	27.7%	20.1%	10.3%
MAI O	5.5%	5.2%	7.7%	5.9%	1.7%
MUY MAI O	1.8%	4.7%	1.5%	0.6%	0.0%
NS-NC	2.5%	3.6%	1.5%	1.8%	3.4%

SEGURIDAD FRENTE A DELITOS

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	6.6%	7.3%	2.1%	4.1%	16.1%
BUENO	50.0%	63.0%	42.1%	50.3%	48.3%
REGULAR	14.6%	10.4%	19.5%	18.3%	7.5%
MAI O	10.4%	8.9%	11.3%	16.6%	5.2%
MUY MAI O	2.6%	3.6%	4.1%	0.6%	0.6%
NS-NC	15.8%	6.8%	21.0%	10.1%	22.4%

SERVICIO DE AUXILIO

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	10.0%	6.3%	12.8%	3.6%	15.5%
BUENO	44.8%	58.9%	30.8%	56.2%	42.5%
REGULAR	5.6%	9.9%	4.1%	7.1%	1.7%
MAI O	1.8%	2.1%	1.0%	2.4%	2.3%
MUY MAI O	1.8%	4.2%	0.5%	0.6%	2.3%
NS-NC	36.0%	18.8%	50.8%	30.2%	35.6%

INFORMACIÓN AL CLIENTE

	TOTAL	ACCESOS			
		NORTE	LA PLATA –BS AS	OESTE	RICCHIERI
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
MUY BUENO	4.8%	3.6%	1.0%	4.1%	13.8%
BUENO	45.7%	54.7%	33.3%	56.8%	47.1%
REGULAR	8.2%	14.1%	8.2%	7.1%	1.7%
MAI O	5.4%	4.7%	6.7%	7.7%	1.7%
MUY MAI O	2.3%	3.6%	3.1%	1.2%	0.0%
NS-NC	33.7%	19.3%	47.7%	23.1%	35.6%

1.7. Pedidos de Información al OCCOVI

Mediante las notas UNIREN N° 75 del 20/08/03 y N° 113 del 12/07/03 , se solicitó al OCCOVI la información referente al grado de cumplimiento de los contratos de concesión y la respuesta se encuentra en el expediente CUDAP EXP-S01:0019232/2005 Información OCCOVI- Situación y Grado de cumplimiento Contratos de Concesión.

1.8. Informe de Cumplimiento de Contratos

Conforme a lo dispuesto por el Decreto N° 311/03 y las “Pautas para la Renegociación” presentadas a las Autoridades de la UNIREN, se procedió a solicitar al Órgano de Control su informe sobre el cumplimiento de los contratos por parte de las empresas Concesionarias. Dicho informe se agrega como Anexo VI

2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

2.1. Condiciones para la Renegociación

El Estado Nacional al diseñar su estrategia negociadora no puede perder de vista que tiene como misión primordial, velar por el bien común. En ese sentido, la negociación de las obras y servicios públicos no puede escapar al grado de conflictividad social que existe en diversos ámbitos de la sociedad.

Al respecto, el Estado Nacional considera que en la actualidad existen mejores condiciones sociales para avanzar en un acuerdo de negociación que cubra las expectativas de las partes, y que repercuta en un beneficio para los usuarios presentes y futuros del servicio. En el año 2002 y principios de 2003 no existían las condiciones objetivas y subjetivas requeridas para llevar adelante el proceso de renegociación, por la falta de estabilidad en las variables económicas, por la demora en la recuperación del poder adquisitivo y de la capacidad de pago de los usuarios en general, y por no haber las empresas concesionarias completado el proceso de comprensión de la realidad económica y social del mercado.

Se debe tener en cuenta que en este tipo de contratos de pago de obra por el sistema de peaje, a la gran inversión inicial que se realiza en los inicios de la concesión, tal como se expone y cuantifica luego en el informe técnico económico aludido, sigue el largo proceso de repago de la obra, en la que la porción más importante del peaje a pagar por el usuario va a cubrir el repago de la inversión de la obra.

Calcular la amortización del capital y una rentabilidad justa y razonable a empresas privadas cuando se enfrentaban estimaciones del valor del dólar estadounidense por unidad en mayo de 2002 cotización a diciembre de ese año que variaban entre 7 y 20 pesos era tarea imposible.

Esta imposibilidad de estimar el valor de los parámetros es la que impidió que el Estado Nacional pudiera realizar un planteo sustentable desde lo técnico y con visión de futuro que incluyera una modificación tarifaria.

En ese sentido, hoy el Gobierno Nacional puede afirmar que existe una base de mayor sustentación para la renegociación, ya que sumado al mejor clima social, las principales

variables macroeconómicas se encuentran estabilizadas, y se tiene un panorama más claro del crecimiento y la evolución de la economía Argentina en general y de las obras y servicios públicos en particular. Esto no sólo permite al Gobierno avanzar firmemente en desarrollar los esfuerzos necesarios para arribar a un acuerdo de negociación, sino que también induce a las empresas a que efectúen planteos realistas en la Argentina del presente y del futuro.

En la actualidad, la recuperación de la estabilidad macroeconómica de la Argentina permite la proyección a futuro de sus variables económicas que se deben considerar en el cálculo tarifario y en el desarrollo de un adecuado modelo de servicios públicos. Argentina tiene ahora un horizonte más claro y está en mejores condiciones de renegociar las condiciones futuras de los servicios públicos.

La Ley N° 25.561 establece medidas para atravesar la emergencia económica y autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos de obras y servicios públicos fijando ciertos parámetros que se deben tener en cuenta para la negociación. En ese sentido el Poder Ejecutivo Nacional, a través de la UNIREN lleva adelante su misión con miras a arribar a un pronto acuerdo con las empresas privatizadas asumiendo la responsabilidad indelegable de velar por las condiciones necesarias para garantizar la prestación de las obras y servicios públicos a la población.

Ahora bien, en el proceso de renegociación contractual intervienen dos partes y precisamente para arribar a un acuerdo es necesario la voluntad de ambas. Es decir, no se está en presencia de una ley que delega en el PEN las facultades necesarias para adoptar medidas unilaterales para solucionar un problema dado. Por el contrario, la obligación que pesa sobre el Poder Ejecutivo es una obligación de medios y no de resultados, en el sentido de que debe realizar todos los esfuerzos que estén a su alcance para arribar a un acuerdo con las empresas concesionarias. En definitiva, el éxito de la negociación depende exclusivamente de la conjunción de los intereses y esfuerzos de ambas partes, y no únicamente del Estado Nacional.

En ese sentido, en la renegociación se puede observar que existen empresas que son más permeables al diálogo, y otras que muestran cierta reticencia a avanzar decididamente en la búsqueda de soluciones comunes.

Desde la perspectiva estatal se ha diagramado la estrategia de negociación de manera tal de concentrar la totalidad de los argumentos y las propuestas de negociación a través de la UNIREN, sin acudir a ningún elemento de presión fuera de la mesa de negociación. Es decir, desde la UNIREN se entiende que un principio básico de la fe negociadora que debe regir en este proceso pasa por hacer valer todos los argumentos que poseen las partes en la propia mesa de negociación, no siendo un argumento válido la dilación o la especulación de posibles réditos que se puedan obtener por medidas impulsadas por fuera del ámbito propio de la renegociación.

Desde esta perspectiva *renegociar* es *reconocer* que la actual realidad argentina difiere de la situación que existía al momento de efectuarse las licitaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo; es *revisar* el grado de cumplimiento de los contratos, única forma de tener información calificada sobre la situación de cada empresa respecto a los compromisos que asumiera; es *recuperar* un ámbito de análisis compartido con las empresas, para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación; es *recomponer* la mutua confianza que debe guiar el proceso de acuerdos para una nueva etapa, sin ningún tipo de discriminaciones ni privilegios para ninguna empresa; es *retomar* la voluntad de acuerdo negociador que debe primar para sentar los términos para la continuidad de los contratos, a partir de la buena fe contractual; es *reinstalar* el espacio de la infraestructura de las obras y servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad; es *reestablecer* las condiciones que posibiliten asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones; es *readecuar* los institutos y mecanismos de regulación contractual a efectos de posibilitar su consistencia respecto a la evolución de la economía y de la situación social de nuestro país; es *redefinir* de común acuerdo términos aceptables y convenientes para ambas partes, contemplando los distintos intereses y expectativas, para alcanzar un nuevo esquema de equilibrio contractual que resulte sustentable en el tiempo y es aceptar por parte de las empresas la imposibilidad de mantener los valores de rentabilidad asignados originariamente en los contratos.

2.2. Criterios Referidos al Contrato de Concesión y el Informe de Cumplimiento del Contrato

Las condiciones sociales y económicas derivadas de un largo período de recesión y de la emergencia son los determinantes fundamentales del esquema adoptado para recomponer los contratos de concesión.

En primer lugar, se consideró conveniente definir en las condiciones contractuales un período de transición que se inicia a principios de 2002, cuando se establece la emergencia, y llega hasta que el ACUERDO entre en vigencia, cuando se considera que las condiciones sociales y económicas habrán logrado un grado de recuperación significativo.

El objetivo fundamental a alcanzar en ese período de transición es mejorar las exigencias financieras de la concesión y posibilitar algunas inversiones tendientes a una mejoramiento de la oferta vial del concesionario.

Bajo las condiciones establecidas en el Acuerdo respecto al cumplimiento del Plan de Inversiones, se asume que la existencia de dicho excedente le permitirá a la concesionaria renegociar con sus acreedores el repago de sus deudas en plazos y condiciones compatibles con la situación del sector externo de la Argentina.

Es necesario subrayar que el nivel de remuneración reconocido a la concesión, y el incremento propuesto, permite cubrir la totalidad de los costos de explotación y mantenimiento de la concesión, incluyendo el desarrollo de un plan de inversiones críticas que acompañe el crecimiento de la demanda y la necesidad de mantener los niveles de calidad de servicio.

3. INFORME TÉCNICO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN AECSA

3.1. Antecedentes

El 30 de diciembre de 1992 el Estado Nacional dispuso el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la construcción, ampliación, refacción y posterior explotación por el régimen de peaje del complejo vial integrado por la Autopista Riccheri desde la Avenida General Paz hasta el Aeropuerto de Ezeiza y la Autopista Ezeiza-

Cañuelas desde el empalme con la Autopista Riccheri hasta la intersección con la Ruta Nacional N° 3 y la Ruta Nacional 205. El consorcio de empresas que luego se transformaría en AEC S.A. fue quien ofreció menor peaje y como consecuencia resultó adjudicatario de la licitación.

El contrato de Concesión fue suscrito entre el concedente y el adjudicatario el 21 de enero de 1994 y ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional el 26 de mayo de 1994. El 15 de julio de 1994 el Estado Nacional aprueba por intermedio del Decreto 1167/94 la adjudicación de la concesión del Acceso Riccheri a favor de AEC S.A. con una extensión de 22 años y ocho meses que luego fue extendido, en la tercera modificación contractual hasta el 26 de marzo del 2021.

Formaba parte de la oferta del concesionario el Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión, en el cual básicamente se reflejaban la corriente de ingresos esperada por el concesionario, así como la evolución de sus gastos de operación y mantenimiento y los compromisos de inversión asumidos para el período contractual.

Como resultado del flujo de ingresos y egresos esperados por el concesionario y explicitados en el antes mencionado Plan Económico Financiero (PEF), se establecía la Tasa Interna de Retorno esperada por el concesionario para el proyecto como medida de la utilidad esperada por éste para el mismo. Conviene destacar que las Bases de Licitación no otorgaban al Concesionario garantía alguna de tránsito ni estaba previsto en estas Bases la entrega de ningún tipo de subsidio y/o aval por parte del Estado Nacional. De este modo, los riesgos asociados al contrato eran tanto el volumen de tránsito como el costo y programación de las obras ya que el contrato preveía que determinadas obras debían hacerse o bien al alcanzar determinado nivel de tránsito o antes de la finalización del contrato, lo que ocurriese primero.

La tarifa ofertada estaba expresada en dólares americanos convertibles en pesos a la tasa de cambio fijada por el Banco de la Nación Argentina. Dicha tarifa en dólares se

redeterminada periódicamente de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor, todos los rubros, publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, CPI de acuerdo a su siglas en ingles.

Desde su inicio, el Estado Nacional y el concesionario han acordado tres adecuaciones contractuales con el objeto de incorporar obras que no estaban originalmente contempladas en el contrato de concesión, distintas solicitudes de usuarios y autoridades Municipales, Provinciales y Nacionales, reconocimientos de retrasos ocurridos en la liberación de la traza, y adelanto de otras a fin de mejorar condiciones de circulación y evitar futuras molestias a los usuarios .

Los efectos de estas modificaciones fueron calculados sobre la base de su impacto sobre el Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión, otorgándosele al concesionario distintos incrementos tarifarios y una ampliación del plazo de concesión a efectos de reequilibrar la ecuación económico-financiera del concesionario.

3.2. Análisis del Plan Económico Financiero de la Empresa

Tal como se señalara, todas estas modificaciones contractuales fueron evaluadas de acuerdo a su impacto en el Plan Económico Financiero de la concesión manteniendo las hipótesis básicas de ingresos y egresos realizada por el concesionario. Conviene consecuentemente observar las principales características que presentaba el Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión al momento de la tercera modificación contractual acordada el 19 de setiembre del 2001 y aprobado por Decreto PEN 1667/01. En él se observa:

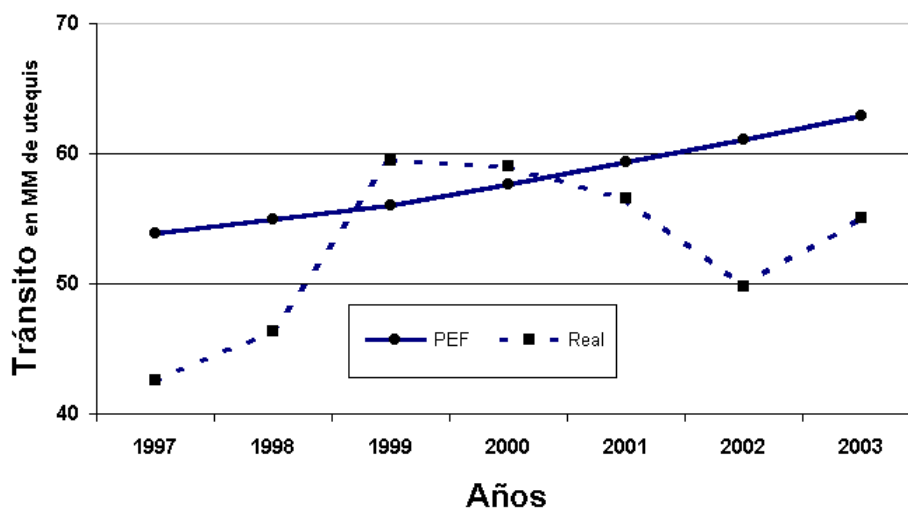
- Que la tasa interna de retorno (TIR) del proyecto, al considerar el plazo total de concesión, alcanzaba el 9,82% calculado en dólares constantes de 1993.
- Que la empresa concesionaria preveía comenzar a generar fondos para el repago de las inversiones realizadas a partir del año 2000.
- Que asimismo esperaba alcanzar a partir del año 2007 (decimotercer año de concesión), en valores corrientes, un flujo de fondos acumulado neto positivo.

A fin de obtener una primera apreciación de la situación contractual, la UNIREN ha contrastado los datos proporcionados por el Órgano de Control y los Registros Contables del Concesionario, con los valores que el concesionario había previsto en su Plan Económico Financiero. De esta comparación fue posible concluir que durante el período de explotación, y hasta el año 2001 inclusive, las variables representativas del proyecto (niveles de ingresos, magnitud de la inversión a realizar y gastos necesarios para atender la explotación) se mantuvieron, para un contrato de estas características, dentro de un rango aceptable con relación al estimado en el Plan Económico Financiero del concesionario (PEF).

En este punto conviene señalar que la información contable aportada por el concesionario es auditada por exigencia contractual por auditores de primera línea, al tiempo. Asimismo, la Sindicatura General de la Nación ha realizado Auditorias sobre aspectos parciales del contrato no registrando observaciones sobre la información entregada por el concesionario y/o el Órgano de Control.

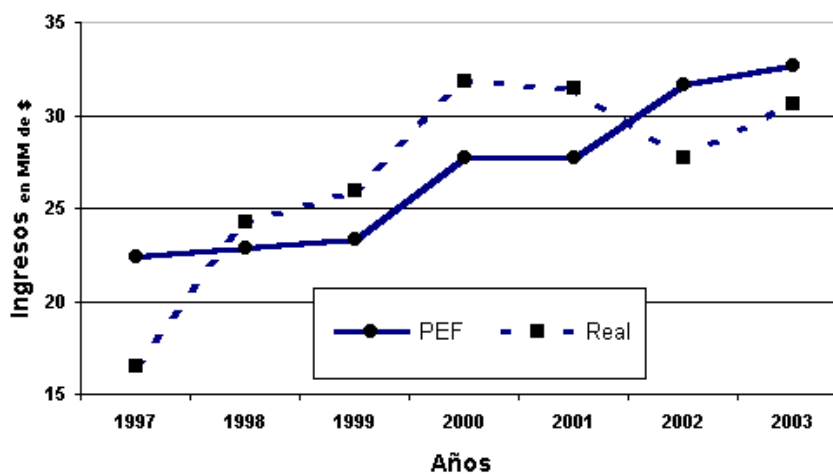
El gráfico que sigue (Gráfico 1) muestra, desde el inicio de la concesión, la evolución anual del tránsito, teórico proyectado y real verificado de la concesión, medida en “unidades de tránsito equivalentes” (UTEQUIS), hasta el año 2003. Puede observarse en el mismo que hasta el año 1998 la evolución de ambas variables resulta similar, registrándose para este último año una diferencia a favor del tránsito real, tendencia que luego se ve modificada en sentido contrario para los años 2000 a 2003 como consecuencia de los efectos de la caída de la actividad económica. Conviene señalar que la recuperación posterior de la actividad económica no alcanza la velocidad necesaria para compensar los tres años de estancamiento.

Gráfico 1: Evolución del Tránsito Proyectado y Real PEF AECSA



En el siguiente gráfico (Gráfico 2) puede observarse la evolución anual de la recaudación proyectada y la verificada en el período de explotación de la concesión.- Las diferencias reflejadas, en materia de ingresos, se originan en los incrementos de tarifa otorgados por el Concedente de acuerdo a la aplicación del Índice de Precios al Consumidor (CPI) - todos los rubros- de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Comercio de ese país, en un todo de acuerdo a lo establecido en la cláusula 8a. del contrato de concesión.

Gráfico 2: Evolución Recaudación por Peaje Proyectada y Real PEF AECSA- 3^{er} Adecuación Contractual



De la comparación de ambos gráficos puede concluirse que la redeterminación tarifaria por incremento en el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos (CPI) generó al concesionario ingresos que compensaron la circunstancial caída en el volumen de tránsito.

Adelantando resultados a presentar más adelante, conviene señalar en este punto que la UNIREN, realizó estimaciones sobre la evolución que tuvieron en este período –hasta el año 2001 inclusive- los costos de inversión y de mantenimiento del Concesionario y los contrastó con los mayores ingresos mencionados “ut-supra”. La conclusión fue que este mayor nivel de ingreso, hasta el año 2001 inclusive, compensó los incrementos ocurridos desde el momento de la oferta en los precios de los bienes y servicios de origen nacional, cualquiera sea el índice que se utilice para medir este efecto.

La tabla siguiente (Tabla 1) presenta los montos previstos de inversión en obra anual de acuerdo al Plan Económico Financiero (PEF), valuados en moneda de septiembre de 1993. Estos volúmenes de inversión comprenden los de las sucesivas modificaciones contractuales que llevaron los 133 millones de pesos que originalmente constaban en la oferta a los casi 171 millones que tiene el Plan Económico Financiero en vigencia, siempre a valores de septiembre de 1993.

Pueden observarse también en el mismo cuadro, los montos re-expresados a precios corrientes de cada año, de acuerdo a la aplicación de una fórmula de reexpresión que reconoce su origen en el Decreto 1295/02 y cuya metodología de cálculo se detalla más adelante en este mismo informe.

Tabla 1: Evolución Inversiones en Obra PEF AECSA 3ª Adecuación Contractual

AÑO	INVERSIÓN PREVISTA EN EL PLAN ECONOMICO FINANCIERO (Dólares constantes de 1993)	INVERSIÓN PREVISTA EN EL PLAN ECONOMICO FINANCIERO (pesos corrientes)
1995	41.277.752	43.420.067

1996	35.903.700	36.506.882
1997	64.068	65.471
1998	20.093.624	20.192.083
1999	24.487.103	24.893.589
2000	450.063	485.888
2001	9.030.058	9.772.329

La suma total de los montos que debía invertir el concesionario de acuerdo al Plan Económico Financiero de la concesión, alcanzaba en valores constantes \$131.306.338.-

El Registro de Inversiones de la Concesión del Acceso Riccheri llevado por el Órgano de Control, establecido por la cláusula 17.9 del contrato, registra que la empresa AECSA llevaba realizada al 31 de diciembre del 2001 una inversión neta de amortizaciones de \$ 151.951.404. Al comparar la sumatoria de los valores indicados en la Tabla 1 en la columna 2 de \$135.336.609 con el que arroja el Registro de Inversiones del Órgano de Control se concluye que el concesionario ha invertido a lo largo del período de explotación un monto mayor que el planeado al momento de la oferta para cumplir con el compromiso de obra contraído en la oferta original con más las obras incorporadas en las sucesivas adecuaciones contractuales.

Los elementos señalados permiten concluir que hasta el año 2001, el concesionario incurrió en mayores gastos que los presupuestados en su PEF para cumplir con sus obligaciones contractuales entendiendo por tales, no sólo las establecidas en el contrato original sino las incorporadas como consecuencia de las tres modificaciones realizadas. Dadas las condiciones bajo las cuales fuera otorgada la concesión, el concesionario se encontraba obligado a hacerse cargo no sólo del riesgo por posibles variaciones en el volumen de tránsito y de eficiencia en sus gastos de operación, sino que también debía asegurar el financiamiento de las obras a su cargo.

Teniendo en cuenta que los ingresos, por su parte, se mantuvieron hasta el año 2001 dentro de los parámetros esperados, como se ha visto anteriormente, puede concluirse que el concesionario no ha experimentado niveles de rentabilidad por encima de los planeados, que vienen expresados en su Plan Económico Financiero (PEF) y cuantificados por la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto.

3.3. Razonabilidad de la TIR contractual

La Ley 17.520, de concesión de obras públicas, en su artículo 3° incisos 1 y 2 y su modificatoria, y la Ley 23.696, en el artículo 57, establecen:

- (i) Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido.
- (ii) Que la rentabilidad de la obra deberá tener en cuenta el tráfico presunto, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficio y de los gastos de conservación y de explotación.
- (iii) Que las concesiones deberán asegurar necesariamente que **la eventual rentabilidad no exceda una relación razonable** entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión.

Una primera fuente de análisis acerca de la razonabilidad de la tasa interna de retorno del proyecto del Acceso Riccheri es el propio expediente MEYOSP 26013/92 que sirvió de base a la licitación de la Red de Accesos. En el Folio 2621 se expone la descomposición de los componentes de la Tasa Interna de Retorno (TIR) para el cálculo de la Tarifa Tope de acuerdo al siguiente detalle:

- (i) Tasa Interna de Retorno (TIR) establecida por los Organismos Multilaterales de Crédito como rentabilidad usual esperada para Obras Viales: 12%. Conviene señalar que aún hoy, en un mundo de tasas financieras sensiblemente inferiores, los organismos multilaterales continúan considerando esta tasa como un piso a la hora de evaluación de las inversiones en sectores productivos. No es vano señalar que a la fecha de la licitación (año 1993) la tasa implícita en los Bonos del Tesoro

a 30 años de los Estados Unidos era superior al 6% anual, en tanto hoy no supera el 4% anual.

- (ii) Riesgo adicional por ser Anteproyecto y no Proyecto Ejecutivo: 1,5%. Esta tasa surge de considerar el 12,5% sobre el valor tope de la Tasa Interna de Retorno, que corresponde a la posible variación de la inversión necesaria para atender el proyecto al momento de definir el Proyecto Ejecutivo.
- (iii) Riesgo adicional por ser obra de Peaje: 5%. Estos riesgos son los de variación en el costo de obra, variaciones en la asignación de tránsito, exposición inicial del capital en el que en este caso el 60% de la inversión se realizaba en los primeros 3 años del contrato, nuevos caminos alternativos o limitaciones a la circulación originadas en resoluciones del Poder Público, riesgos por interferencias, remoción y traslado de servicios, etc.

Estas referencias indican entonces que al momento de la apertura de la licitación la autoridad concedente estaba dispuesta a aceptar todas aquellas ofertas que presentaran un Plan Económico Financiero que a la tarifa de oferta tuviesen una Tasa Interna de Retorno (TIR) por debajo del 18,5%.

Como puede observarse la tasa de retorno requerida por el concesionario al momento de presentar su oferta al Concedente, 9,82%, se ubicaba bien por debajo del tope máximo fijado al momento de la licitación.

3.4. Rentabilidad obtenida por la empresa hasta la emergencia

De acuerdo a los balances anuales de la empresa, la empresa comenzó a invertir capital propio en 1993. En 1997, finalizada la primera etapa de obras comienza la explotación de la concesión. obteniendo una utilidad de poco más de 4 millones de pesos que es capitalizado para atender las erogaciones contractuales.

El año siguiente, 1998, es el primero que puede considerarse como “normal” la empresa obtiene con un Patrimonio Neto que superaba los 67 millones de pesos, una utilidad de 9,5 millones de pesos. En este año 2000 se registra un retiro de utilidades. La rentabilidad promedio del concesionario, medida como la relación entre la utilidad neta anual generada y el Patrimonio Neto involucrado, para el Acceso Riccheri, en el período 1993-2001, apenas supera el 4 %. Esta información puede observarse con mayor detalle en el siguiente cuadro:

AÑO	Patrimonio Neto (en pesos)	Utilidad Neta (en pesos)	Tasa de rentabilidad (en %)
1993	2.200.000,00	25.075,93	1,14%
1994	40.498.754,09	1.923,98	0,00%
1995	41.833.350,57	-57.974,41	-0,14%
1996	61.961.156,28	159.520,31	0,26%
1997	67.405.969,37	4.241.655,95	6,29%
1998	68.674.593,43	9.546.403,42	13,90%
1999	78.121.596,58	7.666.812,68	9,81%
2000	64.834.797,24	4.282.006,03	6,60%
2001	70.419.376,00	5.702.027,00	8,10%

Por su parte, el OCCOVI ha encargado estudios de consultoría a fin de examinar el nivel de rentabilidad real de las concesiones de los accesos viales la ciudad de Buenos Aires. En el año 2002 la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires realizó a su pedido el estudio “Modelo de Rentabilidad de las Concesiones Viales controladas por OCCOVI”, el cual tenía por objetivo estimar la rentabilidad patrimonial esperada por el inversor hasta la finalización de la concesión a partir de un modelo de flujo de caja. En el caso del Acceso Richeri el cálculo realizado por la Universidad de Buenos Aires muestra que la empresa generaba al 31 de diciembre del 2001 una Tasa Interna de Retorno del 14,13% con un Valor Actual Neto de \$ 19,59 millones calculado a una tasa de descuento del 12%. El mismo estudio indica que el recupero de la inversión comienza a producirse a partir del 2011.

3.5. Cumplimiento del contrato

El monto de inversión contractualmente comprometido en la oferta del Acceso Ricchieri fue, tal como se señalara anteriormente, era de 133 millones de pesos (netos de IVA) para todo el lapso de concesión que originalmente finalizaba en el año 2017. A marzo del 2003, la totalidad de los compromisos que a esa fecha debía tener materializado el concesionario se hallaban cumplidos y sólo le restaban realizar en los 17 años siguientes obras por 34 millones de pesos.

Asimismo, y a través de las sucesivas modificaciones contractuales, al contrato original se le adicionaron obras por 37 millones de pesos, cuyo cronograma se encontraba cumplido al 31 de diciembre del 2001 faltando ejecutar obras por 31 millones que son las que actualmente deben reprogramarse.

Si se consideran los totales de inversión, a marzo del 2003, sólo se encontraba pendiente de ejecución un 40 % del total contractual. A partir de diciembre del 2001 la empresa, que a esa fecha había cumplido su programa de inversiones, sólo ha terminado aquellas obras que a esa fecha tenían un cierto grado de avance, y las necesarias para conservar el buen estado del inventario vial a su cargo.

Con fecha 18 de septiembre de 2003, el Órgano de Control por Providencia GT/1155/03 - Expediente 3620/2003, a pedido de la UNIREN y al analizar la situación y grado de cumplimiento de los contratos de concesión pertenecientes a la Red de Accesos a Buenos Aires indica para el caso de AECSA que: **“En los primeros cinco años de explotación de la concesión, entre 1996 y 2001, el nivel de cumplimiento de los planes de trabajo que ha debido ejecutar la Concesionaria ha sido en general satisfactorio, sin perjuicio de haber merecido algún Acta de Constatación de servicios puntuales deficientes, que luego derivara en penalidades.”**

Dado que de las obras originalmente comprometidas sólo resta realizar un porcentaje menor, puede sostenerse que no es de esperar modificaciones sustanciales en la evaluación del cumplimiento por parte de la empresa del contrato de concesión.

3.6. Efectos derivados de la Ley 25.561 ponderados por UNIREN

El impacto de la emergencia económica en la ecuación económica del concesionario ha sido objeto de análisis por parte del equipo técnico de la UNIREN. Para ello, ha tenido en cuenta especialmente el marco contractual de la concesión, y ha tomado como base de comparación para su análisis final, el efecto considerado en cada uno de los ítems correspondientes al Plan Económico Financiero (PEF) de la Tercera Adecuación Contractual en orden a equilibrar la ecuación económica financiera del contrato de concesión.

Por un lado, se han observado fuertes incrementos en los precios de los materiales al tiempo que la devaluación de nuestro signo monetario elevaba los pasivos del concesionario y minimizaba tanto en moneda corriente como en moneda dura el valor de recupero del flujo esperado de fondos libres del Plan Económico Financiero tornando ilusorio el recupero de los valores invertidos por el concesionario medidos en dólares o en pesos constantes cualquiera fuere la forma mediante la cual este valor sea definido.

Asimismo, y si bien el Concedente nada tiene que ver con las decisiones financieras propias de la empresa concesionaria, la magnitud macroeconómica de la crisis financiera impide que en esta oportunidad el Concedente pueda permanecer ajeno a la misma. En efecto, las fuentes de financiamiento usualmente utilizadas por la empresa para su operación, lo cual incluía la finalización de las obras que tenía en marcha y otras que debía iniciar a la brevedad prácticamente desaparecieron.

Sobre este punto, no es vano señalar que pese a las condiciones imperantes en la economía, y como lo ha señalado el propio Órgano de Control, tal como se lo ha referenciado más arriba, el concesionario realizó importantes esfuerzos para terminar parte de las obras en ejecución, y conservar los planes de mantenimiento de la oferta vial a su cargo. Cabe señalar también que, aún en la emergencia, el concesionario se avino a incorporar medidas de seguridad solicitadas por el Órgano de Control.

En resumen, el impacto de la emergencia sobre la economía del concesionario operó básicamente a través de las fuertes modificaciones de precios asociadas a sus gastos de operación, mantenimiento e inversiones y de la pérdida de sus fuentes normales de financiamiento. Como ilustración del primero de los efectos mencionados puede señalarse que el índice de costo de maquinaria y equipamiento elaborado por el INDEC varió de un valor de 86,98 que tenía en diciembre de 2001 a un valor de 246,56 en diciembre del 2003. Análogamente, insumos de significativa incidencia para la operación de la concesión como el asfalto, sufrió variaciones que pueden medirse a través de la evolución del índice de precios de productos derivados del petróleo del INDEC el cual pasó de un valor de 120,95 en diciembre de 2001 a un valor de 340,95 un año después. Otro de los insumos de importancia para un acceso vial de estas características como el acero sufrió incrementos en un año que alcanzaron el 152% (diciembre 2001 a diciembre de 2002), en tanto el cemento aumentó el 131,58% (diciembre 2001 a diciembre de 2002) todo según índices publicados por el INDEC y que se reproducen en el ANEXO V, BASE DE DATOS, de este informe.

Como resultado de esta combinación de efectos la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto cayó desde 9.82% al 1,74%.

3.7. Solicitud del concesionario como consecuencia de la emergencia

El concesionario ha manifestado que en oportunidad de presentarse en la licitación, la rentabilidad del proyecto requerida y aceptada fue del 9,82%, medida en la moneda contractual que eran dólares constantes de 1993. El concesionario reclamó volver a esta rentabilidad en la misma moneda manteniendo el régimen de ajuste tarifario oportunamente establecido en el contrato.

3.8. Recomposición de la ecuación económica financiera del Concesionario

Con el objeto de fijar los parámetros apropiados para el cálculo del reestablecimiento de la ecuación económica del concesionario bajo el concepto de sacrificio compartido, la UNIREN, ha considerado que la metodología a utilizar debe emplear como marco de referencia cuantitativa el Plan Económico Financiero del concesionario que fuera homologado aún antes de la emergencia por el Órgano de Control y utilizado en las tres readecuaciones contractuales tal como se señalara “ut-supra”.

A los efectos de dicho cálculo, en materia de ingresos la UNIREN ha tomado bajo consideración el tránsito previsto por el concesionario en el Plan Económico Financiero de oferta modificado por la Tercera Adecuación Contractual. Tal como se ha observado en el primer punto de esta evaluación este nivel de tránsito proyectado no difirió sustancialmente del tránsito real de la concesión para el período considerado. Cabe destacar que al momento de registrarse tránsitos reales menores a los previstos, como en los años 2001 y 2002, el concedente no cubre dicha diferencia al concesionario al establecerse desde el inicio de la concesión que la misma es de carácter gratuito, esto es sin recibir por parte del Estado aportes financieros, subsidios, avales, garantías financieras, garantías de ingresos o tráfico mínimo asegurado.

A los montos de ingresos originalmente previstos por la concesionaria se le incrementó lo percibido por esta en concepto de reajuste tarifario por aplicación del incremento del Índice de Precios al Consumidor, todos los rubros, publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos (CPI de acuerdo a sus iniciales en inglés).

Al efectuar esta incorporación, la UNIREN tiene en consideración lo normado por el Artículo 7 de la Ley 23928 que establece que “ en ningún caso se admitirá la actualización monetaria, indexación de precios,... y serán inaplicables las disposiciones contractuales o convencionales que contravinieren lo dispuesto.” Y el Dictamen MIV N°153 del Director Nacional de Dictámenes de la Procuración del Tesoro de la Nación que expresa que “ Finalmente no puedo dejar de consignar que la conclusión a que se llega acerca de la inaplicabilidad de cláusulas de variación de los cuadros tarifarios en los contratos examinados se condice con el marco económico local actual, en el que se verifica la

existencia de deflación de precios, produciéndose así el cumplimiento de la finalidad perseguida por el legislador”. “Convendría determinar si resulta justo y razonable que la rentabilidad de la tarifa aumente mientras descienden los costos internos” (Defensor del Pueblo de la Nación c/Estado Nacional-PEN- ME Dto. 1738/92 y otro s/ordinario” Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N°8, Sec. N°5)

Posteriormente, la UNIREN ha calculado los valores corrientes de los egresos del concesionario en materia de operación y mantenimiento e inversiones en obra comprometidos en función de los declarados oportunamente por la empresa en su Plan Económico Financiero (PEF). Para re-expresar sus valores originales, expuestos en moneda de septiembre de 1993, en valores corrientes se aplicaron los coeficientes calculados siguiendo la metodología que se presenta en el punto 9 de este informe y cuyos valores se encuentran en el ANEXO I del mismo.

Es importante destacar que tanto para el análisis de cada una de las variables indicadas en el PEF, como a efectos de obtener medidas de comparación, la UNIREN ha utilizado como fuente de datos:

- (i) Los ingresos del concesionario que han sido auditados por el Órgano de Control y por mediciones independientes de tránsito.
- (ii) Los valores de las inversiones surgidos de las licitaciones realizadas por la empresa concesionaria y las auditorías realizadas por el Órgano de Control previo a proceder a su contabilización en el Registro de Inversiones.
- (iii) Los valores de los gastos de operación y mantenimiento indicados en los registros contables de las empresas concesionarios, los que a su vez han sido publicados y auditados por estudios contables independientes de acuerdo a lo previsto en el pliego de licitación.

3.9. Metodología de reexpresión de egresos.

A fin de recalcular los valores corrientes de Gastos e Inversiones, expuestos en el PEF en moneda de septiembre de 1993, UNIREN ha procedido de la siguiente manera:

Gastos de operación y mantenimiento: La UNIREN analizó cada uno de los rubros correspondientes al Anexo H de los Balances Contables del concesionario AECSA para los años 1999, 2000 y 2001. Luego, se los comparó con los expuestos en los balances de las demás empresas concesionarios que forman la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires en orden a establecer un patrón común para la estructura de costos de operación y mantenimiento del negocio. Una vez conformada dicha estructura de costos se determinó una fórmula polinómica que pudiera ser representativa de las variaciones que pudiera experimentar dicha estructura. De resultados de este análisis se concluyó en una fórmula polinómica compuesta en un 25% por las variaciones del Índice de Precios Mayoristas Nivel General, un 25% por las variaciones del Índice de Precios al Consumidor Nivel General y un 50% por las variaciones del Índice Salarial en la Industria de la Construcción.

A fin de no repotenciar las variaciones de precios relativos que pudieran haber ocurrido en el período que va desde setiembre de 1993, fecha de la oferta, y el momento del análisis señalado anteriormente, se procedió al recalcular de los coeficientes compatibles con la fórmula polinómica mencionada en el párrafo anterior y con base en el año 1993. A estos efectos se calcularon los valores de cada uno de los coeficientes que ponderan los índices de modo tal que adquieren en el período 1999-2001 la incidencia señalada ut-supra.

Posteriormente, y de acuerdo a esta metodología se construyó el índice de variación de gastos con dicha base. Los valores determinados se adjuntan en el ANEXO I al presente informe y la Memoria de Cálculo en el ANEXO V, INDICE DE GASTOS.

Llegado a este punto es conveniente resaltar que la UNIREN con la aplicación de esta metodología no está generando un mero mecanismo indexatorio, que tal como se señalara anteriormente debe considerarse como nulo, sino que está realizando un reconocimiento de los incrementos de costos que el concesionario ha tenido, o sea, una estimación, por medio de índices del daño efectivamente sufrido por el concesionario.

Inversiones en Obra: Para efectuar el recalcular en materia de inversiones en obra la UNIREN ha tomado como base el Decreto 1295/02, en el cual el Estado Nacional ha presentado una metodología de reajuste de precios para obras públicas de distintas

características. La UNIREN ha entendido que la metodología allí propuesta era una base adecuada para efectuar los ajustes requeridos con la finalidad de re-expresar los valores monetarios presentados en el Plan Económico Financiero de la empresa AECSA en el rubro de inversiones. Consecuentemente, procedió a replicar la metodología establecida en el aludido plexo normativo para el período 2001 en adelante, en el caso presente para el período 1993 en adelante. También aquí resulta pertinente los considerandos expresados en el último párrafo para los gastos de explotación y mantenimiento.

De esta manera, la UNIREN reconstruyó la serie de costos de inversión para cada uno de los rubros establecidos en el Decreto 1295/02 de acuerdo a las ponderaciones fijadas con base en el año 2001. A partir de esto último, y nuevamente al solo efecto de no repotenciar las variaciones de precios relativos, se determinaron los coeficientes necesarios para lograr una serie con base en el año 1993 a partir de la aplicación de una mecánica similar a la establecida para el rubro gastos en operación y mantenimiento.

Calculados los índices para los rubros caminos, puentes y repavimentación, la UNIREN ha considerado que una concesión vial de estas características posee una estructura de inversiones en obra compuesta en un setenta por ciento (70%) por el acápite caminos, un doce por ciento (12%) por el acápite puentes y un dieciocho por ciento (18%) por el de repavimentación. Los valores calculados a partir del procedimiento expuesto son los que se han referenciado como ANEXO I y la Memoria de Cálculo en el ANEXO V, INDICE DE INVERSION.

Gastos Financieros: Sin pretender ignorar que las empresas del rubro acuden usualmente a capitales externos para su financiamiento, la UNIREN ha considerado siempre que estos Gastos de Financiamiento no se originan en la gestión de la concesión sino en decisiones que son privativas de cada empresa concesionaria. Consecuentemente, no debe ser tenidos en cuenta al momento de realizar una readecuación contractual, esto es, al tiempo de restablecer el equilibrio de la ecuación económica del contrato de concesión.

3.10. Recomposición de la ecuación económica - Propuesta de UNIREN

La solicitud del concesionario de recomposición de su ecuación económica financiera en su hipótesis de máxima, consiste en calcular el nivel de tarifa de peaje que le permita al mismo alcanzar la Tasa Interna de Retorno (TIR) que tenía el proyecto pero en valores constantes de 1993. Renuncia en consecuencia, tal como le establecerá explícitamente la Carta de Entendimiento, a exigir para el proyecto, el mantenimiento de una tasa de rentabilidad a calcularse en dólares constantes de 1993.

El cálculo del valor constante es muy significativo en los proyectos que implican, como en este caso, la construcción de una vía con financiación por peaje en la cual hay un período inicial relativamente breve de fuertes inversiones y un largo período de recuperación de las mismas.

Pese al extenso proceso de negociación entre la UNIREN y el concesionario no pudo llegarse a una solución que contemple las restricciones macroeconómicas, sociales, y políticas actuales de la República Argentina con las aspiraciones de la empresa concesionaria.

La solución que se propone consiste en realizar a partir del 1 de enero del 2005 un moderado ajuste tarifario que en promedio alcanza al 15%. Este incremento tarifario conjuntamente con una reprogramación de obras y la eliminación de otras posibilita que la Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero de la empresa AECSA alcance el 4,44% con un VAN negativo de 29,1 millones de pesos constantes de 1993 descontado a la tasa del 12%.

De este modo, queda pospuesto para una nueva instancia de negociación a realizarse a partir de abril del año 2005 cualquier acción tendiente a atender el reclamo empresario para que la Tasa Interna de Retorno del Nuevo Plan Económico Financiero recupere el valor de 9,82%, como así también la dilucidación de los aspectos que se señalan en el punto 11 del presente informe.

El cálculo de la Tasa Interna de Retorno en moneda constante de 1993 se realiza aplicando a los Flujos Libres en moneda corriente de cada año que se obtienen del Plan

Económico Financiero el mismo índice de precios utilizado para re-expresar en valores corrientes de cada año los valores expuestos a precios constantes de 1993 en el Plan Económico Financiero del concesionario en el rubro inversiones y cuyos valores se encuentran como ya se mencionara en el ANEXO I de este documento.

Como medidas complementarias la UNIREN propone lo siguiente:

(i) Plan de Trabajo e Inversiones

El Cuadro del Plan de Inversiones ha sido modificado, atendiendo a indicaciones del Órgano de Control en la necesidad de atender prioridades y postergaciones motivadas por la emergencia. La primera versión de este cuadro recibió algunas observaciones del Órgano de Control que fueron incorporadas en el presente a excepción de las diferencias que pudieran existir en el mantenimiento de las obras adelantadas, nuevas, reprogramadas y eliminadas en la quinta adecuación contractual y en la presente que deberán ser cuantificadas posteriormente ante el Órgano de Control.

En el ANEXO II se presenta el Cuadro Plan de Inversiones del Plan Económico Financiero de la concesión expresado en pesos de setiembre de 1993, y que recoge las modificaciones detalladas con la salvedad que aquellas obras que no poseen a la fecha proyecto ejecutivo deben considerarse con una valuación provisoria y sujeta a revisión por parte del Órgano de control. .

(ii) Seguros y Garantías

El contrato de concesión regula las cuestiones atinentes a seguros y garantías en las Cláusulas VI y XV respectivamente previendo que el concesionario debe constituir las para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las cláusulas contractuales respectivas en relación con la ejecución de obras, así como el mantenimiento, reparación, conservación, explotación y administración de la concesión y la restitución de los bienes a su extinción. Todas estas garantías, según las modalidades y parámetros indicados contractualmente, se encontraban fijadas en dólares estadounidenses, ello en el marco del Régimen de Convertibilidad imperante al momento de la suscripción del contrato. Igual tratamiento se asigna al régimen de seguros regulado por la cláusula XV del Contrato de Concesión.

En orden a resguardar la metodología de re-expresión aplicada a los distintos ítems del Plan Económico Financiero, ya reseñada más arriba en este informe, la UNIREN propone que 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 los bienes afectados al servicio y de responsabilidad civil (cláusulas 6.2, 6.3 y 15.2) sean convertidos en pesos a la relación de cambio $u\$s\ 1$ (un dólar estadounidense) = $\$$ 1 (un peso), debiendo posteriormente, dadas las características del contrato de concesión hasta su finalización, re-expresarse los montos resultantes de acuerdo a la evolución que presente la tarifa básica de peaje en la Estación Agüero para la Categoría 2, tomando como base la vigente a la fecha de firma de la Carta de Entendimiento. La elección de este coeficiente de re-expresión se basa en que, en este punto del desenvolvimiento contractual, concretadas más del 85% de las obras comprometidas la garantía se destina a cubrir fundamentalmente la calidad en la prestación del servicio y la tarifa de peaje es precisamente el precio de éste.

(iii) Registro de Inversiones

La Cláusula 17.9. del Contrato de Concesión establece que al único y exclusivo fin de liquidar a la concesionaria bajo distintos supuestos de extinción de la Concesión, el Órgano de Control llevará trimestralmente un Registro en el que se asentarán los importes correspondientes a los rubros que se reconocerán al Concesionario en concepto de inversiones en bienes, obras e instalaciones realizadas. La unidad de cuenta contractualmente establecida era en dólares estadounidenses.

La UNIREN sugiere modificar la Cláusula 17.9 del Contrato de Concesión a fin de continuar con el registro de las inversiones realizadas en el Acceso AECSA y las que se hagan en el futuro. A estos efectos, propone cambiar la unidad de cuenta del Registro, de dólares estadounidenses a pesos constantes del 2004. A estos efectos se propone proceder del siguiente modo:

- El saldo registrado en dólares estadounidenses al 31 de diciembre del 2001 será convertido a pesos en una relación 1 (un) peso = 1 (un) dólar y a ese valor se le aplicará el cociente entre el coeficiente del Índice de Costo de Inversiones del año 2004 y el del año 2001 y que se adjuntan en el ANEXO I de este informe.

► Las inversiones realizadas en el período 2002 a 2004 serán adicionadas al saldo anterior con aplicación del cociente entre valor índice del costo de inversiones que se adjunta en el ANEXO I para el año 2004 y el de inversión.

(iv) Penalidades y Unidad de Penalización

La UNIREN propone dejar sin efecto los procesos en curso originados en actas de constatación y las penalidades impuestas a la empresa que se hayan originado en hechos derivados de la emergencia económica. Un listado de las penalidades hasta el 3 de agosto del 2004 se presenta en el ANEXO III.

La Resolución MEYOSP N° 1151 de fecha 22 de septiembre de 1999 establece la Unidad de Penalización como pauta de determinación del quantum de las sanciones pecuniarias - multa- habiéndose determinada que ella es equivalente a U\$S 0,50 por Unidad de Penalización. La UNIREN propone modificar tal parámetro estableciéndose una Unidad de Penalización equivalente a \$ 0,75 con más la variación del Coeficiente de Estabilización de Referencia a la fecha de penalización

(v) Control de Cargas

El artículo 9° del Título Primero, Capítulo Primero de los Reglamentos de Explotación de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, establece la facultad de las concesionarias de controlar en las barreras de peaje o en cualquier punto del acceso concesionado, el peso de los vehículos de carga verificando que no exceden de los pesos admitidos.

Asimismo si bien el Órgano de Control tiene la competencia sobre el control de tal Reglamento de Explotación, su ejercicio efectivo no ha sido posible, en función de la aplicación del decreto (P.E.N.) N° 79/98 que estableció que la Secretaría de Transporte de la Nación se constituía en la autoridad de aplicación de los Art. 53° y 57° de la Ley 24.449 (esto es, establecer los pesos máximos permitidos y el procedimiento a observar en caso de registrarse excesos de carga), facultad que no ha sido ejercida ni delegada hasta el presente.

A los efectos de poder implementar un control de cargas efectivo para preservar los bienes del estado Nacional, la calidad de la infraestructura, y su consiguiente mejora de la seguridad vial, resultaría conveniente reconocer al OCCOVI como autoridad de aplicación para intervenir en las constataciones de excesos de carga que realice el Concesionario en los términos de la Ley 24.449 y decreto reglamentario y habilitar al concesionaria el cobro del perjuicio que los infractores causan en los bienes entregados a su cuidado.

3.11. Aspectos no incorporados en la recomposición de la ecuación económica

- Las diferencias que puedan existir entre los valores estimados de las obras incorporadas al Plan Económico Financiero y los que calcule el OCCOVI en función del proyecto ejecutivo.
- Las diferencias que pudieran existir entre los montos estimados por la UNIREN en concepto de ajuste por CPI y los realmente verificados para el período 1995 a 2004.
- La diferencia si la hubiere entre el valor estimado por la UNIREN en concepto de Impuesto a los Ingresos Brutos por Peaje para el período 2002-2004 y lo realmente pagado por la empresa.

En el ANEXO IV se presenta el nuevo Cuadro de Resultados del Plan Económico Financiero del Acceso Riccheri basándose en la propuesta sugerida por la UNIREN. El mismo esta expresado en pesos constantes del 2004

3.12. Impacto de la propuesta.

3.12.1 Impacto en la competitividad de la economía

El incremento propuesto en el precio del peaje no tiene mayor incidencia dentro de los costos del transporte de carga, tanto en camiones livianos o de distribución como en los

vehículos de transporte pesado que al recorrer distancias más largas tienen imputados mayores costos de fletes, y un peso relativo aún menor si se relaciona este incremento con el valor de la carga transportada.

En la tabla que sigue se presentan 3 casos, dos para vehículos livianos y una para pesado, que transportan mercadería de relativamente bajo valor unitario por camiones de los típicamente usados para estos menesteres y cargados por debajo de los topes máximos establecidos en un viaje entre la Ciudad de Buenos Aires y Cañuelas, que son las que tienen para las categorías de vehículos presentados los mayores incrementos absolutos.

Tipo de camión	Categoría	Producto	Incremento de peaje	Carga Transportada	Precio por tonelada de la carga	Impacto porcentual del incremento
Liviano	3	Arena	0,40	7	18,80	0,3
Liviano	3	Cemento	0,40	7	294,20	0,02
Pesado	6	Trigo	0,60	30	417,30	0,00

3.12.2. Impacto en el Ingreso

Distintas fuentes han realizado estudios que permiten establecer cual es el perfil de los usuarios de las carreteras urbanas con tarifa de peaje. La UNIREN ha analizado una serie de estudios de estas características sobre los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires como en otras vías urbanas y no urbanas con tarifa de peaje, incluso ha analizado un estudio encargado por el concesionario sobre los usuarios que pagan peaje sobre el área concesionada.

Dado que en este caso en particular se trata de una autopista que tiene vías gratuitas para efectuar el mismo recorrido, y que gran parte del mismo se puede efectuar por vías de característica similar o igual a las vías pagas, una primera conclusión muestra que el perfil de usuarios que abonan peaje tienen ingresos que le permiten afrontar dicho gasto por lo cual puede inferirse que poseen un nivel de ingresos superior al ingreso medio de la población. Los mencionados estudios que la UNIREN ha analizado relacionan, a partir del vehículo pasante, el nivel de ingresos del usuario y la frecuencia con que utiliza la autopista.

Las conclusiones muestran que alrededor del 90% de los usuarios que pagan peaje, la incidencia que tiene el incremento de la tarifa en su estructura de ingresos es mínima, esto es, menor al 0,1% de sus ingresos. Luego hay un 9,8% de los usuarios en donde el impacto varía entre el 0,1% y el 0,8% de sus ingresos.

Hay un grupo del 0,2% de los usuarios que pagan peaje, cuya incidencia en los ingresos es alta, esto es superior al 1,13%. Se entiende, y el estudio presentado lo infiere, que estos casos son usuarios que, si bien pagan el peaje, están realizando una actividad laboral que se los reintegra (casos de taxis, remises, viajantes, fletes cortos, etc.).

Finalmente, y en el caso de aquellos usuarios en los que el impacto en sus ingresos del incremento de peaje pudiera ser significativo, le queda la posibilidad de utilizar las vías gratuitas extendiendo su viaje.

3.12.3. La calidad de los servicios y los planes de inversión cuando estuvieren previstos contractualmente

Tanto la calidad de los servicios como los planes de inversión de la concesión se encuentran previstos contractualmente, mediante el Decreto 1167/94, y modificatorios conforme las sucesivas adecuaciones contractuales acordadas con el Estado Nacional: Res. M.E.Y.O.S.P. 522/95, Res. M.I.V. 243/00 y Decreto del PEN N° 1667/01

Cabe recordar a este respecto la línea argumental del Decreto 2637/92 donde se define el contrato de concesión de obra pública por peaje para los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires que en su artículo 7 manifiesta: “En los concursos se establecerá que los trabajos de mayor envergadura que correspondan a las bases técnicas de los mismos, deberán realizarse dentro de los primeros años de vigencia del contrato, asegurando que el valor económico medio de los servicios prestados será superior a las tarifas de peaje”.

Hasta la finalización de la concesión el Programa de inversión previsto contractualmente prevé obras de inversión por incremento de tránsito, que aseguran la calidad del servicio y

las obras de mantenimiento de rutina que aseguran la buena conservación de la oferta vial.

Fue señalado en las primeras páginas de este informe que el concesionario hasta fines del año 2001 ha cumplimentado adecuadamente los planes de inversión contractuales. Inclusive a partir de cada una de las adecuaciones contractuales acordadas entre el concesionario y el Estado Nacional la empresa ha adicionado y adelantado inversiones previstas contractualmente.

Durante el período de emergencia el concesionario ha realizado todas las obras necesarias para mantener en condiciones adecuadas el inventario vial .

La propuesta presentada por la UNIREN determina un nuevo Plan de Trabajos e Inversiones en el cual el concesionario hará frente a sus obligaciones contractuales en materia de inversión, mantenimiento y explotación de la concesión en orden al mantenimiento de la calidad, y seguridad del servicio público provisto. Ello incluye todos los compromisos de obra que corresponden al contrato original.

3.12.4 El interés de los usuarios y la accesibilidad los servicios

A partir de las mejoras realizadas por la concesión, en la zona de influencia de la autopista se han producido efectos positivos con relación a lo urbanístico, lo inmobiliario, y al desarrollo de infraestructura, con la consiguiente valorización de tierras y el correspondiente aumento de los ingresos para el fisco.

En este sentido, la accesibilidad de los servicios ha sido irrestricta y con respuestas permanentes por parte del Estado Concedente para los usuarios directos e indirectos.

3.12.4.1 Beneficio al usuario

El beneficio al usuario se estima comparando los costos de operación y de mantenimiento de vehículos y los tiempos del usuario sobre la ruta considerada sin mejoras y con mejoras. Dado que los costos son función de las velocidades de circulación y estas a su vez función de los volúmenes de tránsito para cada una de las situaciones especificadas, debe estimarse el tránsito medio anual para cada tramo de ruta alternativa si la ruta es de traza nueva. El beneficio del usuario debe compararse entonces con la tarifa de peaje vigente.

Al momento de la licitación del Acceso Riccheri bajo la modalidad “con tarifa tope” el estudio realizado por la Secretaría de Obras públicas arrojó un Beneficio del Usuario por Barrera de Peaje para el Acceso Riccheri de U\$S 1,59 (un dólar con cincuenta y nueve centavos) y el tope de tarifa fijado para el Acceso Riccheri por la Comisión de Privatización fue sustancialmente menor, USD 0,712 (setecientos doce centavos de dólar) de acuerdo a lo documentado en el Folio 2621 del expediente M.E.Y.O.S.P. 26.013/92.

Con la evolución de la concesión el OCCOVI ha ordenado nuevos estudios que han arrojado los siguientes resultados:

• CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - ISIT - UNC 1996

ACCESO	OPERACIÓN Y TIEMPO DE VIAJE		SEGURIDAD Y COMODIDAD		BENEFICIO AL USUARIO	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
RICCHERI	1,29	82	0.28	18	1,57	100

Fuente: Universidad Nacional de Córdoba, Instituto Superior de Ingeniería del Transporte.

Año 1996.

- CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - UBA 2001

ACCESO	TRÁNSITO DIARIO (UTEQ./DIA)	BENEFICIO TOTAL (\$/DIA)	BENEFICIO UNITARIO (\$/UTEQ.)	PEAJE AÑO 2000 (\$/UTEQ.)	RELACION BENEFICIO/ PEAJE
RICCHERI	163.496	217.978	1.33	0,70	1.9

Fuente: Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Año 2001.

- CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - UBA 2002

ACCESO	TRÁNSITO DIARIO (UTEQ./DIA)	BENEFICIO TOTAL (\$/DIA)	BENEFICIO UNITARIO (\$/UTEQ.)	PEAJE AÑO 2000 (\$/UTEQ.)	RELACION BENEFICIO/ PEAJE
RICCHERI	138.991	233.599	1,68	0,70	2.40

Fuente: Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Año 2003.

3.12.4.2 Ahorros en los tiempos de viaje

La reducción del tiempo de viaje de los mas de 130.000 usuarios diarios de la autopista respecto a 1993 alcanza 5 minutos en el tramo Avenida General Paz a RPNº4, 17 minutos en el tramo RPNº4 a Avenida Fair y de 9 minutos de Avenida Fair a Cañuelas.

El ahorro en el tiempo de viaje trae aparejado una economía de combustible para el usuario que para el mes de noviembre de 2002 significaba para el trayecto Avenida General Paz –RPNº4 para vehículos livianos de \$0,19 en nafta y de 0,14 en gas oil, y para vehículos pesados de \$0,28 en gas oil. Para el trayecto RPNº4 – Cañuelas para vehículos livianos de \$1,01 en nafta y de \$ 0,73 en gas oil, y para vehículos pesados de \$1,46 en gas oil.

3.12.4.3 Tiempos de espera

La autopista ha logrado tiempos de espera menores a los umbrales especificados contractualmente. Ha implementado la utilización de un sistema de peaje automático que aumenta la calidad de servicio al usuario.

3.12.4.4 Áreas de servicio para el usuario

Existen actualmente cuatro áreas de servicio con expendio de combustible, mini mercados, refrigerio y sanitarios dentro del área concesionada.

3.12.4.5 Seguridad Vial

A lo largo de la traza concesionada el concesionario presta servicios gratuitos a vehículos con desperfectos o incidentes. Asimismo existe un servicio de grúas con 5 equipos disponibles para los usuarios de la concesión.

3.12.4.6 Servicios de comunicación

A lo largo de la concesión se encuentran distribuidos los postes SOS.. Está previsto, para cuando las condiciones económicas lo permitan, la implementación en toda la concesión del sistema de control inteligente, le cual va a producir la posibilidad de salvar vidas en caso de accidentes, importantes ahorros económicos y de tiempos a los usuarios y un mejor control en la seguridad.

3.12.4.7 Medio Ambiente

A través de un monitoreo continuo que se realiza en coordinación con los 4 accesos, se toman muestras y analizan los contaminantes físicos y químicos generados por el tránsito pasante. Esto permite el análisis y las acciones correctivas en función de los resultados obtenidos.

El cuidado del entorno paisajístico con la implantación de especies arbóreas y arbustos de diferentes tipos , contribuye a la atenuación de los impactos generados por el tránsito. El mantenimiento y ampliación de la cantidad de ejemplares contribuye esencialmente a

crear un entorno visual amigable con las comunidades vecinas , en toda la extensión de la concesión.

En todas las obras nueva y de mantenimiento de calzadas se ha contemplado la utilización de tecnologías de diseño y aplicación de materiales que mejoren las condiciones de diseño y fundamentalmente de seguridad en el tránsito (carpetas drenantes de mejor visibilidad en días de lluvia.

Impacto en la seguridad de los sistemas comprendidos

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

- Incorporación de nuevas tecnologías en pavimentos.
- Señalización vertical con incorporación de líneas o reductores verticales.
- Refuerzo de señalización en zonas de decisión.
- Defensa de canalización de tránsito y de impacto.
- Iluminación de la traza en forma integral.
- Construcción de puentes pasarelas peatonales.
- Alambrado de puentes aéreos y alambrados.
- Reductores de velocidad en calle frentistas.
- Sensores de espitas bajo calzada para medición del flujo de tránsito y la velocidad promedio.

Ello le ha permitido lograr un nivel de servicios que se ve reflejado en los siguientes indicadores:

AEC S.A.	
Detección de incidentes / accidentes	Tiempo medio de atención: 10 minutos
Asistencia en ruta	5 móviles permanentes (2 stand by) 1100 atenciones por mes
Remolques livianos y pesados	5 grúas livianas 3 grúas para pesados Tiempo de llegada promedio menor a 30 minutos. Cantidad de servicios promedio mensual: 1550
Asistencia médica	3 servicios sanitarios disponibles. Tiempo de llegada promedio menor a 10 minutos. Cantidad mensual de atenciones promedio: 22
Coordinación con bomberos	5 cuarteles disponibles Cantidad mensual de atenciones promedio: 10
Accidentología: víctimas fatales	Reducción de 2 muertos por mes en 1993 a 0,5 promedio mensual en 2001
Seguridad Policía Bonaerense, Federal y Gendarmería	50 efectivos, 6 móviles y 6 motos.

3.12.5. Impacto sobre la rentabilidad de la empresa

La propuesta presentada genera a la empresa un incremento anual en los ingresos teóricos por peaje de alrededor de 5 millones de pesos de los cuales un 40% serán absorbidos por las cargas impositivas.

La tasa de rentabilidad esperada por el concesionario calculada sobre el costo neto de reposición del bien de uso sujeto a explotación, difícilmente supere el 3,5%.

Las utilidades esperables para el período 2005-2006 no serán suficientes para atender las obligaciones financieras que tiene la empresa que ya se ha visto obligada a solicitar a sus acreedores una reestructuración de sus pasivos

ANEXO I

COEFICIENTES PARA LA REEXPRESIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES Y LA ESTIMACIÓN DE GASTOS DE OPERACIÓN DE PESOS DE SEPTIEMBRE DE 1993 A PESOS DEL AÑO INDICADO

AÑO	INDICE DE GASTOS DE EXPLOTACION	INDICE DE COSTO DE INVERSIONES
1993	1,022507316	1.01207185
1994	1.015395463	1.01063114
1995	1.077940141	1.05186479
1996	1.039656672	1.01677475
1997	1.029046208	1.02194607
1998	1.023728198	1.00494693
1999	1.016411984	1.01659319
2000	1.011338319	1.07959112
2001	0.999537357	1.08221767
2002	1.283971663	1.83900717
2003	1.482390330	2.26659916
2004	1.637212760	2.46689632

ANEXO II

PLAN DE INVERSIONES AEC S.A.

INVERSIONES																											
CONCEPTO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
INVERSIONES	25.188.225	29.672.479	52.949	16.580.535	20.134.213	0	0	0	0	4.940.000	0	0	0	0	0	0	0	23.140.000	0	14.300.000	0	0	0	0	0	0	134.008.402
OBRAS ADELANTADAS	0	0	0	0	7.031.356	0	-9.595.780	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-2.564.424
INVERSIONES 4ta. MODIF.	0	0	0	0	0	0	912.595	0	0	1.080.000	302.951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.295.546
VARIANTE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEGURIDAD	0	0	0	0	0	0	60.088	80.189	69.455	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	2.878.728	
FONDO PARA OBRAS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GASTOS OCRABA	0	0	0	25.766	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	103.062	2.293.130
EXPROPIACIONES	4.036.989	900.490	860.448	126.034	417.324	522.449	205.650	128.240	45.824	99.352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.142.800
TOTAL INVER.SIN IVA	25.188.225	29.672.479	52.949	16.606.301	27.268.632	103.062	-8.520.035	183.251	172.517	6.280.062	563.013	260.062	260.062	260.062	260.062	260.062	260.062	23.400.062	260.062	14.560.062	260.062	260.062	260.062	260.062	260.062	260.062	138.911.382
IVA	5.289.527	6.231.221	11.119	3.487.323	5.726.413	21.643	-1.789.207	38.483	36.229	1.318.813	118.233	54.613	54.613	54.613	54.613	54.613	54.613	4.914.013	54.613	3.057.613	54.613	54.613	54.613	54.613	54.613	54.613	29.171.390
TOTAL INVERSIONES	34.514.741	36.804.190	724.516	20.219.658	33.412.368	647.154	-10.103.593	349.973	254.570	7.698.227	681.245	314.675	314.675	314.675	314.675	314.675	314.675	28.314.075	314.675	17.617.675	314.675	314.675	314.675	314.675	314.675	314.675	175.226.572

OBRAS INCLUIDAS A PARTIR DEL 2004 EN VALORES DE ORIGEN

1.- Acceso Pavimentado a la localidad de Carlos Spegazzini	\$ 1.080.000
2.- Construcción e instalación de pasarelas peatonales	\$ 302.951
3.- Obras de Segunda etapa del contrato original (año 2012)	\$ 23.140.000
4.- Obras de Segunda etapa del contrato original (año 2014)	\$ 14.300.000
5.- La voz seguridad comprende los pagos a partir del año 2004 del concesionario a la Gendarmería Nacional en concepto de Servicio Vial en la Autopista y obras varias a determinar por el OCCOVI (2004-20)	\$ 2.878.728

OBRAS INCLUIDAS ANTERIORES AL 2004 EN VALORES DE ORIGEN

1.- Protección Pasarelas Petonales y puentes existentes	\$ 249.176
2.1 Segunda Calzada Peaje TS-Dist.TS	\$ 1.823.410
2.2 Terraplen 2da calzada Dist.T Suarez-P Pírgola	\$ 1.508.264
2.3 Distribuidores distinto nivel T.Suarez, Spegazzini, V.Casares, Petón	\$ 3.699.681
3.- Mayor Costo de la Obra de Iluminación de las calzadas centrales del tramo Ezeiza Cañuelas	\$ 663.419
	\$ 7.031.355

ANEXO III PENALIDADES

MULTAS FACTURADAS Y MULTAS SUSPENDIDAS APLICADAS A LAS EMPRESA CONCESIONARIA AEC S.A.

PERÍODO: AÑOS 1996 A 2004 (03-08-04)

CONCESIONARIA	EXPE- DIENTE Nº	RESOLUCIÓN		IMPORTE	CONCEPTO	DEUDA (EN PESOS)	OBSERVACIONES
		Nº	FECHA	PESOS			
A.E.C.S.A.	OCC 3668/02	OCC 265-02	05-09-02	489.901,44	Inc. a la norma del Inc. 2.1.1. del Ap. 2 del Cap. II del Anexo A de Especific. Téc. Grales del Cto. de Conc.	489.901,44	Suspendida por el Art. 3º de la Res. OCC 265-02. Res. OCC 295-02 rechaza rec. recons. y mantiene suspensión. Res. SOP N° 131-03 Art. 1º se rechaza recurso de alzada por razones de hecho y derecho obrante en los considerandos, Art. 2º se autoriza a OCCOVI a dejar sin efecto la suspensión en cuanto reciba la comunicación de la CRCOSP.17-10-03 GAJ
A.E.C.S.A.	OCC 2993/02	OCC 270-02	09-09-02	115.121,38	Inc. a la norma del Inc. 2.1.1. del Ap. 2 del Cap. II del Anexo A de Especific. Téc. Grales del Cto. de Conc.	115.121,38	Suspendida por el Art. 3º de la Res. OCC 270-02. Res. OCC 298-02 rechaza rec. recons. y mantiene suspensión. 10-03-03 SS COORD. INT. SOP.
A.E.C.S.A.	OCC 3596/02	OCC 272-02	09-09-02	2.084.355,86	Inc. a la norma del Inc. 2.1.1. del Ap. 2 del Cap. II del Anexo A de Especific. Téc. Grales del Cto. de Conc.	2.084.355,86	Suspendida por el Art. 3º de la Res. OCC 272-02. Res. OCC 297-02 rechaza rec. recons. y mantiene suspensión. Res. MPFIPYS N° 203-03 rechaza recurso reconsideración, Art. 2º autoriza a dejar sin efecto la suspensión una vez que reciba la comunicación de la URYACSP.
A.E.C.S.A.	OCC 3791/02	OCC 280-02	18-09-02	3.179.104,04	Inc. a la norma del Inc. 2.1.1. del Ap. 2 del Cap. II del Anexo A de Especific. Téc. Grales del Cto. de Conc.	3.179.104,04	Suspendida por el Art. 3º de la Res. OCC 280-02. Res. OCC 299-02 rechaza rec. recons. y mantiene suspensión. Res. SOP N° 228-03 Art. 1º se rechaza recurso de alzada por razones de hecho y derecho obrante en los considerandos, Art. 2º se autoriza a OCCOVI a dejar sin efecto la suspensión en cuanto reciba la comunicación de la CRCOSP. 22-07-03 GAJ.
A.E.C.S.A.	OCC 3245/02	OCC 323-02	11-10-02	381.642,62	Inc. a la norma del Inc. 2.1.1. del Ap. 2 del Cap. II del Anexo A de Especific. Téc. Grales del Cto. de Conc.	381.642,62	Suspendida por el Art. 3º de la Res. OCC 323-02. Res. OCC 355-02 rechaza rec. recons. y mantiene suspensión. Res. SOP N° 235-03 Art. 1º se rechaza recurso de alzada por razones de hecho y derecho obrante en los considerandos, Art. 2º se autoriza a OCCOVI a dejar sin efecto la suspensión, en cuanto reciba la comunicación de la CRCOSP. 22-07-03 SOP.
SUB-TOTAL:				6.250.125,34		6.250.125,34	

NOTA: Este listado se confeccionó con la información remitida por NOTA OCCOVI N° 2755/2004 del 20/09/04, y se actualizará al redactar el ACTA ACUERDO.

ANEXO IV

CUADRO DE RESULTADOS AEC S.A.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	TOTAL
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
INGRESOS																											
INGRESOS TRAMO I	0	0	29.738.981	30.691.245	31.820.420	34.200.057	35.106.619	35.808.752	36.524.927	37.255.425	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	43.746.252	971.086.460
INGRESOS TRAMO II	0	0	0	0	0	4.400.391	4.881.275	5.369.403	5.906.343	6.496.977	7.628.913	7.781.491	7.859.306	7.937.899	8.017.278	8.097.451	8.178.425	8.260.210	8.342.812	8.426.240	8.510.502	8.595.607	8.681.563	8.768.379	8.856.063	8.944.623	169.950.153
PERDIDA POR NO CPI 2000 Y 2001							9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	0
INGRESOS ÁREAS SERVICIO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INGRESOS TOTALES	0	0	29.738.981	30.691.245	31.820.420	38.600.448	39.987.894	41.178.154	42.431.270	43.752.402	51.375.165	51.527.743	51.605.558	51.884.151	51.763.530	51.843.703	51.924.678	52.006.462	52.089.064	52.172.492	52.256.754	52.341.859	52.427.815	52.514.631	52.602.315	52.690.876	1.131.036.612
EGRESOS																											
OBRA	36.095.464	37.406.466	725.922	20.319.645	33.959.838	648.568	(10.409.188)	412.939	355.267	18.583.908	2.745.984	515.190	515.190	515.190	515.190	515.190	515.190	69.586.806	515.190	43.199.897	461.211	461.211	461.211	461.211	461.211	461.211	260.006.109
GASTOS	0	0	11.792.222	11.965.906	12.117.998	12.298.658	12.396.252	16.347.115	19.248.424	21.681.319	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	22.112.338	471.647.309
GARANTIAS	600.000	300.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	5.700.000
IMPUESTOS	0	0	2.408.540	3.765.968	3.638.651	5.376.326	11.945.225	11.190.448	10.726.311	7.038.759	12.980.872	13.427.081	13.452.414	13.477.390	13.501.894	13.525.783	13.548.865	(319.548)	7.129.447	2.787.447	10.223.159	10.237.973	10.247.447	10.247.773	10.229.425	10.154.290	220.941.941
																											0
TOTAL EGRESOS	36.695.464	37.706.466	15.126.684	36.251.519	49.916.487	18.523.552	14.134.291	28.150.503	30.530.002	47.503.989	38.039.195	36.254.609	36.279.942	36.304.918	36.329.422	36.353.311	36.376.393	91.579.597	29.956.975	68.299.682	32.906.708	33.011.523	33.020.997	33.021.322	33.002.974	32.927.839	958.294.380
FLUJO DE FONDOS	(36.695.464)	(37.706.466)	14.612.297	(5.560.274)	(18.096.067)	20.086.896	25.653.604	13.027.652	11.901.288	(2.761.563)	13.336.970	15.273.134	15.326.616	15.379.234	15.434.108	15.490.392	15.548.284	(39.673.136)	22.132.089	(16.127.190)	19.260.047	19.330.337	19.406.819	19.483.309	19.569.341	19.763.037	172.742.252
F.F.ACUMULADO	(36.695.464)	(74.401.930)	(59.789.632)	(65.349.906)	(83.445.974)	(63.360.078)	(37.506.434)	(24.478.822)	(12.577.555)	(16.329.138)	(2.993.168)	12.279.966	27.605.582	42.984.816	58.418.924	73.909.316	89.457.600	48.884.465	72.016.554	55.889.364	75.149.410	94.479.747	113.886.508	133.379.875	152.979.216	172.742.252	

ANEXO V

BASES DE DATOS DEL INDICE

AÑO	Mes	Serie histórica del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en el Gran Buenos Aires (Nivel General)	Ponderación del Índice de Precios al Consumidor	Índice de Precios Internos al por mayor (IPI) Año 1993	Ponderación del Índice de Precios Internos al por mayor	Índice de la apertura mano de obra del costo de la construcción	Ponderación del Índice de mano de obra	Valor del Índice de Gastos	Índice de gastos setiembre de 1993=100	Promedios Anuales del Índice de Gastos de Explotación (Set.1993=100)
1993	9	94,80	0,24	100,41	0,25	97,65	0,52	97,65	100,00	
1993	10	95,34		100,58		101,28		99,69	102,09	102,2507
1993	11	95,39		99,71		102,14		99,93	102,34	
1993	12	95,38		98,88		106,79		102,12	104,58	
1994	1	95,47		98,40		102,58		99,85	102,26	
1994	2	95,47		97,78		97,49		97,08	99,42	
1994	3	95,60		97,86		96,90		96,82	99,16	
1994	4	95,84		98,21		98,64		97,86	100,22	
1994	5	96,17		99,36		99,64		98,69	101,07	
1994	6	96,54		100,14		101,07		97,75	102,16	101,5395
1994	7	97,43		100,64		98,98		99,02	101,40	
1994	8	97,63		100,54		99,91		99,52	101,92	
1994	9	98,30		100,53		99,45		99,44	101,64	
1994	10	98,62		100,81		100,48		100,12	102,63	
1994	11	98,84		101,63		100,96		100,62	103,04	
1994	12	99,06		101,80		101,57		101,03	103,46	
1995	1	100,29		103,24		102,24		102,02	104,48	
1995	2	100,29		103,64		102,44		102,22	104,69	
1995	3	99,84		103,02		110,35		106,04	108,59	
1995	4	100,29		106,47		111,03		107,35	109,93	
1995	5	100,31		106,60		109,46		106,57	109,14	
1995	6	100,11		106,93		110,27		107,02	109,60	107,7940
1995	7	100,51		107,33		109,70		106,52	109,50	
1995	8	100,27		107,86		108,38		106,27	108,63	
1995	9	100,43		107,68		106,93		105,56	108,10	
1995	10	100,78		107,56		107,23		105,77	108,32	
1995	11	100,65		107,37		102,93		103,45	106,94	
1995	12	100,65		107,73		103,60		103,91	106,41	
1996	1	100,95		107,97		103,1		103,79	106,29	
1996	2	100,62		107,86		102,1		103,17	106,65	
1996	3	100,08		108,70		102,1		103,24	105,73	
1996	4	100,08		110,32		101,9		103,54	106,03	
1996	5	99,99		110,57		101,8		103,53	106,02	103,9657
1996	6	99,99		109,74		101,6		103,22	106,71	
1996	7	100,54		109,61		95,0		99,92	102,33	
1996	8	100,46		109,27		94,3		99,46	101,85	
1996	9	100,64		110,52		94,1		99,70	102,11	
1996	10	101,15		110,97		93,8		99,78	102,19	
1996	11	100,99		110,10		93,7		99,48	101,87	
1996	12	100,70		109,95		93,8		99,42	101,62	
1997	1	101,17		110,75		93,7		99,68	102,06	
1997	2	101,56		110,51		93,9		99,82	102,22	
1997	3	101,06		110,27		94,1		99,74	102,15	
1997	4	100,73		109,72		94,5		99,73	102,14	
1997	5	100,64		110,44		95,1		100,20	102,61	102,9046
1997	6	100,87		110,00		95,7		100,46	102,88	
1997	7	101,10		109,53		96,6		100,86	102,29	
1997	8	101,26		110,28		97,2		101,39	103,63	
1997	9	101,21		110,54		97,1		101,39	103,83	
1997	10	101,06		110,45		96,8		101,18	103,61	
1997	11	100,86		110,28		96,2		100,78	103,21	
1997	12	101,03		109,51		96,1		100,68	103,00	
1998	1	101,67		107,56		95,6		99,99	102,40	
1998	2	102,02		107,94		95,8		100,27	102,69	
1998	3	101,89		107,66		96,2		100,38	102,80	
1998	4	101,91		107,75		96,3		100,46	102,88	
1998	5	101,83		107,53		96,3		100,39	102,80	
1998	6	102,03		107,53		96,1		100,33	102,75	102,3728
1998	7	102,35		107,21		95,7		100,12	102,53	
1998	8	102,37		106,53		95,7		99,96	102,37	
1998	9	101,96		106,41		95,7		99,67	102,08	
1998	10	101,96		104,27		95,6		99,25	101,64	
1998	11	101,72		103,30		96,6		99,47	101,87	
1998	12	101,70		102,12		96,8		99,28	101,67	
1999	1	102,18		101,66		96,80		99,28	101,67	
1999	2	102,02		100,82		97,60		99,40	101,79	
1999	3	101,25		101,03		97,80		99,42	101,81	
1999	4	101,15		102,01		97,30		99,38	101,77	
1999	5	100,66		101,97		97,70		99,46	101,85	
1999	6	100,65		101,88		97,40		99,28	101,67	101,6412
1999	7	100,84		102,07		97,50		99,42	101,82	
1999	8	100,46		102,33		96,90		99,09	101,47	
1999	9	100,26		103,19		96,70		99,15	101,54	
1999	10	100,24		103,07		96,50		99,01	101,40	
1999	11	99,92		102,85		96,70		98,98	101,37	
1999	12	99,86		103,35		96,80		99,14	101,53	
2000	1	100,71		104,59		96,30		99,39	101,79	
2000	2	100,71		106,50		96,20		99,67	101,97	
2000	3	100,18		106,04		96,20		99,57	101,97	
2000	4	100,07		104,75		95,90		99,07	101,46	
2000	5	99,88		105,85		95,50		99,05	101,43	101,1338
2000	6	99,49		106,41		95,00		98,88	101,26	
2000	7	99,93		106,26		94,50		98,69	101,07	
2000	8	99,71		106,45		94,20		98,53	100,91	
2000	9	99,56		107,74		93,70		98,56	100,93	
2000	10	99,74		107,96		93,30		98,45	100,82	
2000	11	99,25		107,83		92,80		98,04	100,40	
2000	12	99,13		106,83		92,30		97,26	99,60	
2001	1	99,21		105,87		92,30		97,29	99,63	
2001	2	98,99		105,99		92,40		97,32	99,66	
2001	3	99,18		105,29		96,00		99,05	101,43	
2001	4	99,84		105,09		96,10		99,21	101,60	
2001	5	99,90		105,17		95,70		99,03	101,42	
2001	6	99,18		104,70		95,30		98,54	100,91	99,9537
2001	7	98,85		104,33		94,70		98,06	100,43	
2001	8	98,51		103,82		93,90		97,44	99,79	
2001	9	98,43		103,37		93,10		96,90	99,24	
2001	10	98,00		101,82		92,80		96,31	98,63	
2001	11	97,68		100,40		93,30		96,09	98,41	
2001	12	97,60		100,22		93,20		95,98	98,29	
2002	1	99,84		106,60		93,10		96,03	100,39	
2002	2	102,97		119,74		93,20		102,07	104,53	
2002	3	107,05		134,80		93,60		106,90	109,48	
2002	4	118,17		161,64		94,10		116,48	119,28	
2002	5	122,91		181,57		94,40		122,67	126,63	
2002	6	127,36		197,08		94,60		127,66	130,73	128,3972
2002	7	131,42		206,24		100,00		133,66	136,88	
2002	8	134,50		216,64		101,80		137,89	141,21	
2002	9	136,31		221,92		102,60		140,03	143,40	
2002	10	136,61		223,02		102,00		140,06	143,44	
2002	11	137,31		219,21		102,40		139,60	142,86	
2002	12	137,57		218,44		102,80		139,68	142,84	
2003	1	139,38		219,36		106,20		141,99	146,41	
2003	2	140,17		220,21		105,90		142,23	146,66	
2003	3	140,99		219,70		106,70		142,47	146,90	
2003	4	141,07		214,70		105,00		140,62	144,01	
2003	5	140,52		213,33		108,70		142,06	146,48	
2003	6	140,40		213,04		108,70		141,96	146,38	148,2390
2003	7	141,03		212,96		110,80		143,17	146,62	
2003	8	141,06		215,87		114,20		145,65	149,16	
2003	9	141,12		215,80		116,20		146,60	150,13	
2003	10	141,92		216,65		119,00		148,62	152,10	
2003	11	142,30		218,90		120,50		149,94	153,55	
2003	12	142,60		222,71		122,20		151,82	155,48	
2004	1	143,25		221,96		127,40		154,46	158,18	
2004	2	143,34		225,05		130,20		156,69	160,47	
2004	3	144,20		226,03		130,70		157,40	161,19	
2004	4	145,43		227,94		131,30		158,45	162,26	
2004	5	146,50		230,77		130,60		159,17	163,00	
2004	6	147,32		231,08		130,00		159,03	162,86	163,2510
2004	7	148,00		233,41		133,50		161,56	166,46	
2004	8	148,51		238,03		132,40		162,60	168,42	
2004	9	149,45		239,74		132,40		162,90	166,83	
2004	10	147,32		231,08		132,40		160,26	164,12	

ANEXO V BASES DE DATOS DEL INDICE

INDICE TOTAL - Caminos (70%) + Puentes (12%) + Repavimentación (18%)					
		Caminos	Puentes	Repavimentación	PROMEDIO ANUAL DEL INDICE DE COSTOS DE INVERSION
		70%	12%	18%	
1993	Ene				1,0121
	Feb				
	Mar				
	Abr				
	May				
	Jun				
	Jul				
	Ago				
	Sep	1,00	1,00	1,00	
	Oct	1,01	1,02	1,01	
	Nov	1,01	1,02	1,01	
	Dic	1,02	1,03	1,02	
1994	Ene	1,01	1,02	1,01	1,0106
	Feb	1,00	1,00	1,00	
	Mar	1,00	1,00	1,00	
	Abr	1,00	1,00	1,00	
	May	1,01	1,01	1,01	
	Jun	1,01	1,02	1,01	
	Jul	1,01	1,01	1,01	
	Ago	1,01	1,01	1,01	
	Sep	1,01	1,01	1,01	
	Oct	1,01	1,02	1,01	
	Nov	1,02	1,02	1,02	
	Dic	1,03	1,03	1,03	
1995	Ene	1,03	1,03	1,03	1,0619
	Feb	1,04	1,04	1,04	
	Mar	1,07	1,08	1,08	
	Abr	1,08	1,09	1,09	
	May	1,08	1,09	1,09	
	Jun	1,07	1,08	1,07	
	Jul	1,06	1,07	1,07	
	Ago	1,06	1,06	1,06	
	Sep	1,03	1,05	1,04	
	Oct	1,03	1,05	1,04	
	Nov	1,02	1,03	1,03	
	Dic	1,03	1,03	1,03	
1996	Ene	1,03	1,03	1,03	1,0168
	Feb	1,02	1,03	1,02	
	Mar	1,02	1,03	1,02	
	Abr	1,02	1,03	1,03	
	May	1,02	1,03	1,02	
	Jun	1,02	1,02	1,02	
	Jul	1,00	1,00	1,00	
	Ago	1,00	0,99	1,00	
	Sep	1,01	1,00	1,01	
	Oct	1,02	1,01	1,02	
	Nov	1,02	1,01	1,02	
	Dic	1,02	1,01	1,02	
1997	Ene	1,02	1,01	1,02	1,0219
	Feb	1,03	1,01	1,02	
	Mar	1,03	1,01	1,02	
	Abr	1,02	1,01	1,02	
	May	1,02	1,01	1,02	
	Jun	1,02	1,01	1,02	
	Jul	1,02	1,02	1,02	
	Ago	1,03	1,02	1,02	
	Sep	1,02	1,02	1,02	
	Oct	1,02	1,02	1,02	
	Nov	1,02	1,01	1,02	
	Dic	1,02	1,01	1,02	
1998	Ene	1,01	1,00	1,01	1,0049
	Feb	1,02	1,01	1,02	
	Mar	1,01	1,01	1,01	
	Abr	1,01	1,00	1,01	
	May	1,00	1,00	1,00	
	Jun	1,00	1,00	1,00	
	Jul	1,00	1,00	1,00	
	Ago	1,00	1,00	1,00	
	Sep	1,00	1,00	1,00	
	Oct	1,00	1,00	1,00	
	Nov	1,00	1,00	1,00	
	Dic	1,01	1,00	1,01	
1999	Ene	1,01	1,00	1,01	1,0166
	Feb	1,01	1,01	1,01	
	Mar	1,01	1,01	1,01	
	Abr	1,01	1,01	1,01	
	May	1,01	1,01	1,01	
	Jun	1,00	1,00	1,01	
	Jul	1,01	1,01	1,01	
	Ago	1,00	1,00	1,01	
	Sep	1,01	1,01	1,01	
	Oct	1,03	1,02	1,03	
	Nov	1,04	1,03	1,04	
	Dic	1,06	1,04	1,06	
2000	Ene	1,08	1,06	1,07	1,0796
	Feb	1,09	1,06	1,08	
	Mar	1,09	1,06	1,09	
	Abr	1,07	1,04	1,06	
	May	1,07	1,04	1,07	
	Jun	1,08	1,05	1,07	
	Jul	1,08	1,05	1,07	
	Ago	1,08	1,04	1,07	
	Sep	1,09	1,05	1,08	
	Oct	1,10	1,05	1,09	
	Nov	1,10	1,05	1,09	
	Dic	1,09	1,05	1,08	
2001	Ene	1,09	1,05	1,08	1,0822
	Feb	1,09	1,04	1,08	
	Mar	1,10	1,06	1,09	
	Abr	1,09	1,06	1,09	
	May	1,10	1,06	1,09	
	Jun	1,10	1,06	1,10	
	Jul	1,10	1,06	1,09	
	Ago	1,09	1,05	1,09	
	Sep	1,09	1,05	1,08	
	Oct	1,08	1,04	1,07	
	Nov	1,07	1,03	1,06	
	Dic	1,08	1,03	1,05	
2002	Ene	1,08	1,05	1,08	1,8390
	Feb	1,14	1,11	1,13	
	Mar	1,27	1,22	1,26	
	Abr	1,65	1,44	1,52	
	May	1,76	1,60	1,73	
	Jun	1,96	1,75	1,91	
	Jul	2,13	1,90	2,00	
	Ago	2,25	2,00	2,19	
	Sep	2,31	2,06	2,26	
	Oct	2,36	2,09	2,29	
	Nov	2,31	2,05	2,25	
	Dic	2,28	2,04	2,23	
2003	Ene	2,34	2,08	2,28	2,2663
	Feb	2,36	2,09	2,29	
	Mar	2,36	2,09	2,29	
	Abr	2,31	2,06	2,27	
	May	2,33	2,06	2,26	
	Jun	2,27	2,02	2,21	
	Jul	2,27	2,02	2,21	
	Ago	2,27	2,03	2,21	
	Sep	2,27	2,03	2,22	
	Oct	2,28	2,05	2,23	
	Nov	2,30	2,06	2,24	
	Dic	2,31	2,08	2,26	
2004	Ene	2,34	2,11	2,29	2,4638
	Feb	2,40	2,16	2,34	
	Mar	2,45	2,21	2,40	
	Abr	2,47	2,23	2,42	
	May	2,40	2,25	2,44	
	Jun	2,52	2,27	2,46	
	Jul	2,53	2,29	2,48	
	Ago	2,47	2,31	2,51	
	Sep	2,47	2,31	2,51	
	Oct	2,47	2,31	2,51	
	Nov	2,47	2,31	2,51	
	Dic	2,47	2,31	2,51	

ANEXO V

BASES DE DATOS DEL INDICE

	1	2	3	4	5	6	7	8	
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Período	Meno de otra	29 Máquinas y equipos	Producción refinados del petróleo	Transporte y Comunicaciones	Acero	Cemento	Costo Financiero	Gastos generales	Acero sin corregir
1993	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1994	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1995	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1996	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1997	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1998	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
1999	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2000	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2001	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2002	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Sep	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Oct	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Nov	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Dic	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
2003	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0	