Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Informe de Justificación de la Carta de Entendimiento UNIREN – Caminos del Valle S.A. Abril 2005

EQUIPO TECNICO DE TRANSPORTE - UNIREN

Abril 2005

1. ANTECEDENTES 3

1.1. MARCO LEGAL 3
1.2. LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS. FUNCIONES 7
1.2.1. EL SECRETARIO EJECUTIVO. PROCEDIMIENTOS 8
1.2.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS ACUERDOS 9
1.2.3. CARTA DE ENTENDIMIENTO - ACTA ACUERDO INTEGRAL 10
1.3. DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE RENEGOCIACIÓN 10
1.3.1. PLAN DE TRABAJO Y ESTRATEGIA DE RENEGOCIACIÓN 12
1.4. PAUTAS, AGENDA TENTATIVA DE RENEGOCIACIÓN Y CRONOGRAMA 13
1.5. REUNIONES CON LA EMPRESA CONCESIONARIA 13
1.6. REUNIONES CON ORGANIZACIONES DE USUARIOS 13
1.7. PEDIDOS DE INFORMACIÓN AL OCCOVI 14
1.8. INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS 14

2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO 15

2.1. CONDICIONES PARA LA RENEGOCIACIÓN 15
2.2. CRITERIOS REFERIDOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN Y EL INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 18

3.INFORME TÉCNICO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN CAMINOS DEL VALLE S.A. 18

3.1 ANTECEDENTES 19
3.2 ANÁLISIS DEL PLAN ECONÓMICO FINANCIERO DE LA EMPRESA 22
3.3 RAZONABILIDAD DE LA TIR CONTRACTUAL 24
3.4 RENTABILIDAD OBTENIDA POR LA EMPRESA HASTA LA EMERGENCIA 26
3.5. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 27
3.6. EFECTOS DERIVADOS DE LA LEY 25.561 PONDERADOS POR UNIREN 28
3.7. SOLICITUD DEL CONCESIONARIO COMO CONSECUENCIA DE LA EMERGENCIA 30
3.8 RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA DEL CONCESIONARIO 30
3.9. METODOLOGÍA DE REEXPRESIÓN DE EGRESOS. 32
3.10.RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA – PROPUESTA DE UNIREN 34
3.11. ASPECTOS NO INCORPORADOS EN LA RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA 36
3.12. IMPACTO DE LA PROPUESTA. 37
3.13 IMPACTO SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA 39

1. ANTECEDENTES

La Carta de Entendimiento es el resultado de la negociación desarrollada con la empresa concesionaria Caminos del Valle S.A. 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.

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).

1.1. Marco Legal

La Ley Nº 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 8º 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 9º de dicha ley autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos comprendidos en las disposiciones del Artículo 8º 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 y licencia de los servicios públicos.

En tal sentido, por el Decreto Nº 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 Nº 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 Nº 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 Nº 293/02. De modo que por el Decreto Nº 1.839/02 y por la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Nº 62/03 se estableció su ampliación.

Posteriormente, con motivo de la asunción de la nueva gestión de gobierno, por el Decreto Nº 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 Nº 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:

Llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por la Ley Nº 25.561, efectuando los correspondientes análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por los respectivos contratos de concesión y licencia.

Suscribir los acuerdos integrales o parciales de renegociación contractual con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos, ad referéndum del Poder Ejecutivo Nacional.

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.

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.

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:

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.

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.

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

No resulta necesario que la Carta incluya aspectos muy particulares o detallados, que si bien pueden estar previamente acordados con las Empresas, no resultan relevantes para la exposición pública del acuerdo de los términos básicos requeridos para la adecuación del contrato de concesión.

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.

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.

1.5. Reuniones con la Empresa Concesionaria

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 sobre la base de 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 medio de reuniones mantenidas por el equipo técnico de la UNIREN con el representante alterno del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Arq. Carlos Lisandro Salas, el Director ejecutivo del OCCOVI, Sr. Claudio Uberti y técnicos del Órgano de control.

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 del corredor vial 29 . Dicho procedimiento se sustancia en el expediente CUDAP EXP-S01:0001545/2003, y finalizó en abril 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.

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; y en la Nota OCCOVI N° 2964/2004 que se encuentra en el expediente CUDAP EXP-S01:0257884/2002.

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. Se acompaña fotocopia de la Nota OCCOVI N° 2964/2004 como ANEXO IV.

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 los 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 los 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 las obras y 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 los 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.

Es necesario subrayar que el nivel de remuneración reconocido a la concesión, y le permite al concesionario 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 CAMINOS DEL VALLE S.A.

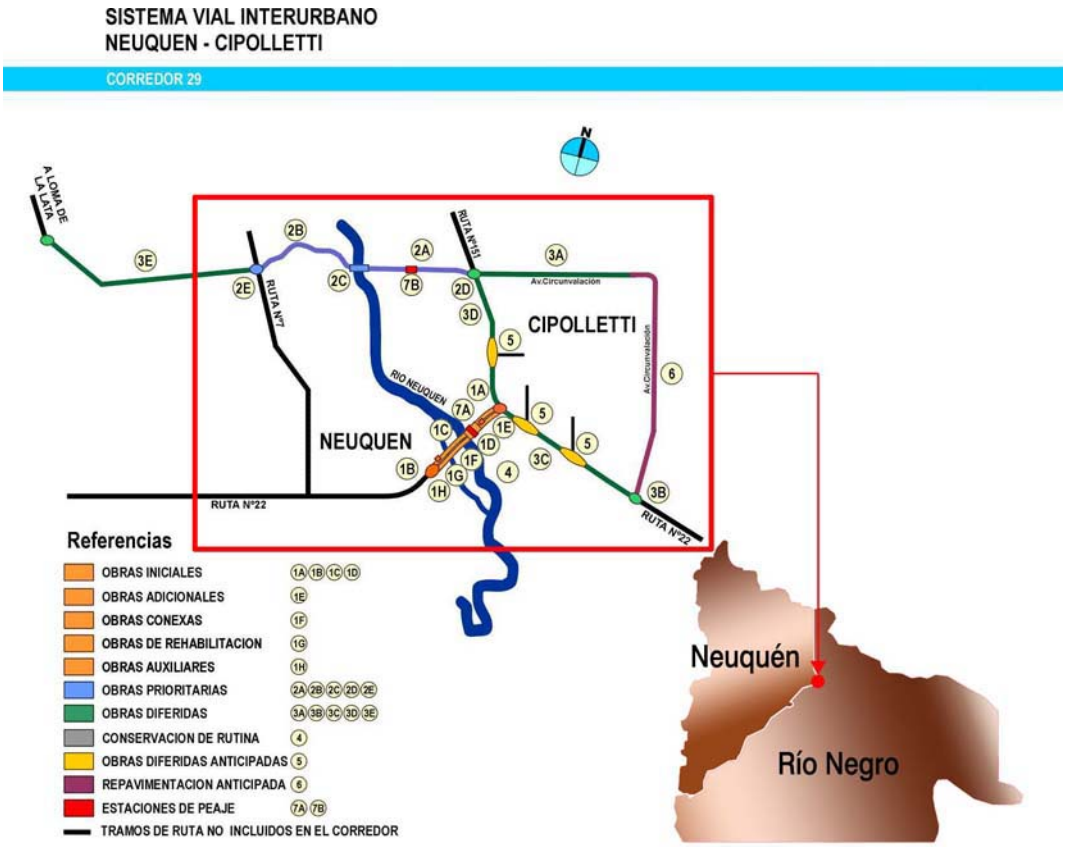
3.1 Antecedentes

El 24 de agosto de 1993 el Estado Nacional dispuso el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de pago de obra pública por el sistema de peaje a título gratuito, en los términos establecidos por la ley 17520 y las modificaciones introducidas por la ley 23696, para la mejora, ampliación, explotación y administración del Corredor Vial Interurbano Cipolletti-Neuquén de la Red Vial Nacional.

El contrato de Concesión del que se denominó Corredor 29,fue adjudicado a la Unión de Empresas conformadas por las firmas CONTRERAS HNOS. S.A., BURGGWARDT y CIA., ESUCO S.A., KANK y COSTILLA S.A. y suscrito entre el concedente y el adjudicatario el 22 de diciembre de 1994 contrato que fue a su vez ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional mediante decreto 427/95 del 27 de marzo de 1995.

La extensión establecida para el contrato de concesión es de 18 años, contados a partir del 1 de mayo de 1995 y hasta el 30 de abril del año 2013.

ESQUEMA DEL CORREDOR



• El Corredor Nº29 abarca:

- Ruta Nuevo Acceso Este a Neuquén. Tramo: Rotonda Cipolletti-Rotonda Primeros Pobladores (long. aprox. 1,80 km), que incluye el Puente sobre la Ruta Nacional Nº 22.
- Ruta Nacional Nº22 (variantes) Tramo: Futura Rotonda Oeste Circunvalación de Cipolletti (km. 0,00)- Futura Rotonda cruce con Camino Loma de la Lata (long. aprox. 9,60km).
- Avenida Circunvalación Cipolletti. Tramo: Futura Rotonda Este de Empalme con Ruta Nacional Nº 22 (km 0,00)- Futura Rotonda Oeste de Empalme con Ruta Nacional Nº151 (long. aprox.9,10 km).
- Ruta Nacional Nº 22 (actual). Tramo: Futura Rotonda Este Circunvalación de Cipolletti ,progresiva 1212,40 -Rotonda Primeros Pobladores progresiva 1217,60 (long. aprox. 5.20 km).
- Ruta nacional Nº 151. Tramo: Rotonda Cipolletti (km 0,00)- Futura Rotonda Oeste Circunvalación de Cipolletti progresiva 3,00 (long. aprox. 3.00 km).

- Se incluyó en la Concesión la construcción de dos puentes nuevos y el mantenimiento del existente, y los caminos de accesos correspondientes

El conjunto de inversiones a realizar se encontraban agrupadas en cinco grupos a saber:
1. OBRAS INICIALES
2. OBRAS PRIORITARIAS
3. OBRAS DIFERIDAS
4. ESTACIONES DE PEAJE
5. BIENES DE CAPITAL

La habilitación al cobro de la tarifa de peaje se producía una vez finalizadas las OBRAS INICIALES y una de la ESTACIONES DE PEAJE proyectadas. El monto de Inversión previsto para atender estos conceptos alcanzaba a poco más del 35% del total de la Inversión comprometida originariamente por el concesionario.

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 pesos y de acuerdo a la CLAUSULA DECIMA PRIMERA del contrato de concesión la tarifa podría ser modificada por el CONCEDENTE cuando obraran razones de interés general en tanto no se altere la ecuación económica financiera de EL ENTE CONCESIONARIO.

El 21 de marzo de 1997 el Estado Nacional convalidó el Convenio celebrado el día 26 de febrero de 1997 entre el Administrador General de la DIRECCION NACIONAL DE

VIALIDAD y el ENTE CONCESIONARIO con el objeto de incorporar obras que no estaban originalmente contempladas en el contrato de concesión y que fueran solicitadas por las Municipalidades de Neuquén y Cipolletti, y cuestiones atinentes a la liberación de la traza y a la modificación de las obras del Tercer Puente.

Los efectos de estas modificaciones debían ser calculados sobre la base de su impacto sobre el Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión y consecuentemente el concesionario debía elevar al Concedente un nuevo esquema tarifario para su aprobación. Estas tareas nunca fueron materializadas por el concesionario.

3.2 Análisis del Plan económico Financiero de la Empresa

Tal como se señalara, todas estas modificaciones contractuales debían ser 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. Las principales características que presentaba el Plan Económico Financiero (PEF) original de la concesión eran los siguientes:

- La tasa interna de retorno (TIR) del proyecto, al considerar el plazo total de concesión, alcanza el 12,69%, calculada en pesos constantes de setiembre de 1993.

- Que la empresa concesionaria preveía comenzar a generar fondos para el repago de las inversiones realizadas a partir del 1 de noviembre de 1996.

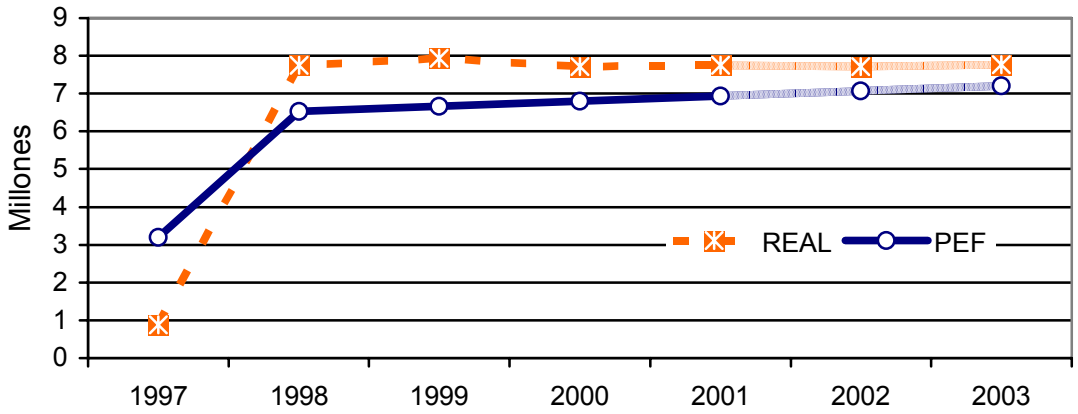
- Que asimismo esperaba alcanzar a partir del año 2005 (décimo año de concesión) ,en valores corrientes, un flujo de fondos acumulado neto positivo.

A fin de obtener una primera apreciación de la situación contractual, la UNIREN ha contrastado los datos proporcionados por 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 construcción de las OBRAS INICIALES lo invertido superó ampliamente la previsión original en más de un 80%. [1]

El gráfico que sigue (Gráfico 1) muestra, desde el inicio de la concesión, la evolución de los ingresos de la concesión, medida en pesos corrientes de cada año, hasta el año 2003. Puede observarse en el mismo que la evolución de ambas variables resulta similar, registrándose permanentemente una diferencia a favor del tránsito real, hecho que fue incorporado posteriormente al momento de la ponderación del impacto de la emergencia.

Gráfico 1: Evolución de los ingresos Proyectados y Reales PEF Caminos del Valle S.A.



Es posible observar en el gráfico que los ingresos recibidos por la concesionaria fueron superiores a los planeados a excepción del primer año. Este hecho se originó en la demora en la terminación de las OBRAS INICIALES por parte de la concesionaria como consecuencia de alteraciones en el cronograma original por causas, en principio, no enteramente imputables a la empresa.

[1] El PEF tenía una previsión de inversión sin IVA de $ 5.290.202,69 y los registros contables muestran una inversion de $ 9.828.311.0

En primer término, el Acta de Replanteo de la Obra se realizó pasado un mes y medio de iniciado el período contractual, el 16 de junio de 1995. En segundo lugar, las empresas de servicios dentro de la zona de afectación de las obras se encontraban con convenios de concesión precaria y deberían haber retirado los mismos a su cargo, hecho que finalmente no ocurrió y la empresa debió afrontar los costos del desplazamiento y las demoras en el cronograma. Otras demoras se originaron en la necesidad de trasladar asentamientos irregulares de intrusos que se encontraban en la zona de camino, y reclamos realizados por observaciones a las obras realizadas por Organismos Provinciales y los Municipales de las ciudades de Neuquén y Cipolletti que luego derivaron en el convenio celebrado el 26 de febrero de 1997, como así también una medida cautelar interpuesta por la Cámara Multisectorial contra el cobro de peaje. Finalmente, el 16 de marzo de 1997 se inicia el cobro de peaje, convalidada por el Acta de Finalización de Obra de fecha 4 de marzo de 1997 y ratificada por previa habilitación realizada por la Dirección Nacional de Vialidad por Resolución 388 de fecha 1 de abril de 1997.

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:

Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido.

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.

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.

El expediente MEYOSP 26013/92 que sirvió de base a la licitación de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, nos brinda una primera fuente de análisis acerca de la razonabilidad de la tasa interna de retorno del proyecto del Corredor 29. 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 tase 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 translado 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, 12,69% se ubicaba 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 0,8 millones de pesos.

El año siguiente, 1998, es el primero que puede considerarse como “normal” la empresa obtiene con un Patrimonio Neto que superaba los 3 millones de pesos, una utilidad de 0,8 millones de pesos que como puede apreciarse en el cuadro al pie es capitalizado para atender las erogaciones contractuales. Los dividendos retirados fueron los siguientes: 1998 $ 1.000.000, 1999 $ 200.000, 2000 $ 460.000, 2001 $ 290.000.

La rentabilidad promedio del concesionario, medida como la relación entre la utilidad neta anual generada y el Patrimonio Neto involucrado, para Caminos del Valle S.A, en el período 1993-2001, apenas supera el 7%, se encuentra por debajo de la rentabilidad contractual. Esta información puede observarse con mayor detalle en el siguiente cuadro:

Año	Patrimonio Neto (en pesos)	Utilidad Neta (en pesos)	Tasa de Rentabilidad 1 (en %)
1997	2.500.000	867.501	34.7
1998	3.367.501	403.123	11,9
1999	2.770.625	49.006	1,8
2000	2.819.630	484.988	17,2
2001	2.868.508	313.889	10,9
2002	5.245.609	-374.520	- 7,1
2003	5027.467	- 102.379	- 2,0
2004	4.379.216	- 545.872	-12,5

Fuente: Elaborado por la Comisión Renegociación sobre la base de los estados contables del concesionario. Nota: (1) Rentabilidad definida como la relación entre Utilidad y Patrimonio Neto, neto de Saldos Pendientes de Integración, al 31 de diciembre de cada año

3.5. Cumplimiento del contrato

El cumplimiento del contrato por la concesionaria ha sido irregular, en general, por causas en principio no imputables a la misma tal como se mencionara “ut-supra”. Una vez salvado las demoras iniciales, la empresa agilizó sus trabajos y redujo una demora inicial de prácticamente 8 meses a poco más de 4 meses. Las llamadas OBRAS INICIALES concluyeron a satisfacción del Órgano de Control el 4 de marzo de 1997 convalidada por la Dirección Nacional de Vialidad por Resolución 388/97 el 1 de abril de 1997.

El 26 de febrero de 1997, por convenio entre la concesionaria y la Dirección Nacional de Vialidad, se incorporan al contrato la realización de obras iniciales adicionales solicitadas por las Municipalidades de Neuquén y Cipolletti, obras adicionales conexas solicitadas también por los municipios señalados, y el adelantamiento de obras diferidas. La empresa cumplió los plazos previstos para la realización de las obran adicionales iniciales y las obras diferidas adelantadas que a la fecha se han completado en un 100%. En cuanto a las obras adicionales conexas, se ha completado a satisfacción la realización del edificio correspondiente a la Dirección de Bromatología y un 30% de las obras a realizar en la colectora sur Cipolletti.

Las OBRAS PRIORITARIAS están compuestas por el tercer puente sobre el Río Neuquén, el camino de acceso al puente y las rotondas, una sobre la Ruta Nacional 151 Avenida de circunvalación en Cipolletti y otra sobre la Ruta Provincial 7. Por diferencias entre los Municipios interesados, tan sólo en el mes de Enero del año 2000 quedó definido el emplazamiento del tercer puente, comenzando las obras pertinentes el 31 de octubre del 2002, luego de ser confeccionado y aprobado el proyecto correspondiente. A la fecha se ha completado prácticamente el 50% de las tareas, estimándose que el mismo quedará concluido en el corriente año concesional.

3.6. Efectos derivados de la Ley 25.561 ponderados por UNIREN

El impacto de la emergencia económica en la ecuación económica del concesionario también 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 items correspondientes al Plan Económico Financiero (PEF) 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 del flujo esperado de fondos libres del Plan Económico Financiero tornando ilusorio el

recupero en obra de los valores no invertidos por el concesionario medidos en dólares o en pesos constantes cualquiera fuere la forma mediante la cual este valor sea definido.

Sobre este punto, no es vano señalar que pese a que el concesionario no es responsable por la demoras ocurridas en la definición del emplazamiento del tercer puente, corresponde capturar en favor del Estado Concedente no sólo el beneficio financiero de las obras en mora, sino también impedir que los dineros aportados por la comunidad se volatilicen como consecuencia del proceso inflacionario.

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 12.69% a valores negativos medido en valores corrientes. Asimismo, el Valor Actual Neto del proyecto (VAN) calculado a una tasa de descuento del 12% pasó de un valor positivo de 0.435 millones de pesos antes de la emergencia a un valor negativo de 7.840 millones siempre en moneda corriente.

3.7. Solicitud del concesionario como consecuencia de la emergencia

Los puntos salientes de la presentación efectuada por la empresa Caminos del Valle a la UNIREN con fecha 6 de febrero de 2003 en la cual se detallan las propuestas metodológicas, tarifarias y extra-tarifarias son los siguientes:

El objetivo primordial es realizar la totalidad de las obras contractuales y los niveles de servicio contractualmente establecidos que le corresponde como titular de la concesión, cumpliendo con estándares internacionales de calidad normalmente aceptados y manteniendo el pleno cumplimiento de sus obligaciones laborales, financieras y fiscales.

Asumir como modelo de cálculo, las premisas y flujos de fondos establecidos en el P.E.F. contractual.

Determinar un sistema de revisión periódico de la tarifa, que otorgue previsibilidad a la concesión y mantenga en equilibrio la ecuación contractual.

Atenuar el impacto de la recomposición de la tarifa, mediante la implementación de un subsidio a pagar desde el Fondo Fiduciario.

Los valores registrados en el Plan Económico Financiero se expresan en moneda homogénea en pesos constantes de setiembre de 1993.

3.8 Recomposición de la ecuación económica financiera del Concesionario

Con el objeto de fijar los parámetros apropiados para el calculo del reestablecimiento de la ecuación económica del concesionario bajo el concepto de sacrificio compartido, la UNIREN, ha considerado que la metodología a utilizar debe apoyarse en el Plan Económico Financiero de esta empresa que fuera homologado aún antes de la emergencia por el Órgano de Control.

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 incrementado con el mayor valor observado hasta el año 2004. A partir de esa fecha, se utilizó la misma hipótesis de crecimiento que tenía el Plan Económico

Financiero original. Este hecho más las demoras en la definición de las obras, hicieron que la empresa concesionaria percibiera ingresos superiores a los planeados que deben mantenerse en su valor como poder de compra en las mismas condiciones que hubieran podido materializarse en obra para la comunidad.

Es por ello que a los fines del cálculo de la Tasa Interna de Retorno en valores constantes se utiliza el índice de ajuste de inversiones calculados por la UNIREN.

Se ha modificado también la calendarización de las obras iniciales. Tal como se señalara, la empresa tuvo un atraso en la finalización de las obras iniciales que pospusieron la percepción del peaje. Sin embargo, en Certificados de Obra posteriores a la recepción de las obras iniciales emitidas por el concesionario aparecen erogaciones que se imputan a este concepto. La UNIREN ha tomado debida cuenta de este hecho procediendo a la captura del correspondiente beneficio financiero.

Análogamente, el resto de las obras efectuadas por la concesionaria, como así también la finalización de las obras en curso fueron volcadas al Plan Económico Financiero a fin de capturar los correspondientes beneficios financieros.

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 3.9 de este informe y cuyos valores se encuentran en el ANEXO I del mismo.

También fue volcado al Plan Económico Financiero de la concesión los efectos de la variación de la alícuota del impuesto a las ganancias y del impuesto a los ingresos brutos. Los nuevos impuestos Nacionales y Municipales creados también fueron trasladados en su incidencia. También se volcó al Plan Económico Financiero la economía en los gastos de explotación como consecuencia del atraso en la habilitación de la segunda estación de peaje motivada por la demora en la conclusión del tercer puente sobre el Río Neuquén.

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 Caminos del Valle S.A. de los años 1999, 2000 y 2001 y se los comparó con los expuestos en los balances de otras empresas concesionarias 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 resultas 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.

Esta serie fue comparada con los resultados del trabajo elaborado en el marco del convenio OCCOVI-FIUBA y pudo comprobarse que los valores allí calculados no diferían sensiblemente de los elaborados por esta Unidad.

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 recalculo 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 adquieran en el año 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.

Llegado a este punto es conveniente resaltar que la UNIREN con la aplicación de esta metodología no esta generando un mero mecanismo indexatorio, que tal como se

señalara anteriormente debe considerarse como nulo, sino que esta 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 recalculo 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 Caminos del Valle en el rubro de inversiones. También aquí resulta pertinente los considerandos expresados en el último párrafo para los gastos de explotación y mantenimiento.

De esta manera, 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 30% por el acápite caminos y 70% por el acápite puentes. Los valores calculados a partir del procedimiento expuesto son los que se han referenciado como ANEXO I.

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.

Se procede a la anulación de este rubro, generándose un nuevo valor para la Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero (PEF) presentado por la empresa.

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 consistía en calcular el nivel de ingresos que le permita al mismo alcanzar la Tasa Interna de Retorno (TIR) que tenía el proyecto pero en valores 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 relativamente breve de fuertes inversiones y un largo período de recuperación de las mismas.

La solución que se propone consiste en mantener el actual esquema tarifario, manteniendo el concesionario la obligación de finalizar el tercer puente hoy en construcción sobre el río Neuquén y un conjunto de obras adicionales a determinar oportunamente por el OCCOVI por un monto que supera los seis millones de pesos en moneda de contrato a los precios corrientes, I.V.A incluído. El resto de las obras anteriormente contenidas en el contrato de concesión y que a partir de este acuerdo quedan excluidas del mismo, serán oportunamente programadas por el Órgano de Control.

Esta reducción de las obras a realizar por el concesionario, con más aquellas a determinar por el OCCOVI con el agregado de algunas obras menores hacen que la Tasa interna de Retorno del Plan Económico Financiero de la empresa Caminos del Valle S.A. alcance el 11,36 % con un Valor Actual Neto de $ 852.379. La diferencia entre la Tasa Interna de Retorno original y la que se alcanza en el presente acuerdo es parte del

esfuerzo que realiza la empresa concesionaria a la superación de los hechos generados por la emergencia económica.

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:

Plan de Trabajo e Inversiones

El Cuadro del Plan de Inversiones ha sido modificado, atendiendo al resultado de la presente renegociación. 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 de aquellas obras que deberá determinar el Órgano de Control.

Seguros y Garantías

Las cuestiones atinentes a fianzas y garantías figuran en: los artículos 52 a 55 del Capítulo VI DE LAS GARANTIAS del Pliego de Condiciones Generales (PCG), los artículos 1, 2 y 3 del Título V FIANZA del Pliego de Condiciones Particulares (PCP), y en las cláusula X del Contrato de Concesión; previendo que el concesionario debe constituirlas 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

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 parcial de las penalidades hasta el 6 de mayo 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 al 100% de la tarifa de peaje al público vigente a la fecha de penalización para la Categoría 2.

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.

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.

Las variaciones que se observen en los índices de precios que conforman la Base de Datos de los índices calculados por la UNIREN, todos ellos hasta diciembre del 2004.

3.12. Impacto de la propuesta.

La presente propuesta no implica una modificación de la tarifa para el usuario ni la caída de los subsidios existentes en materia de transporte de carga ni de ómnibus ínter jurisdiccionales.

En efecto, la UNIREN ha considerado en este caso que la búsqueda del equilibrio de la concesión debía hallarse sin incrementos de tarifa ni de plazo de concesión, y mediante la adecuación del plan de inversiones.

3.12.1 Impacto en la competitividad de la economía, en el Ingreso, y en el Beneficio del usuario

Al no haber propuesta de incremento en el precio del peaje no hay efecto sobre la competitividad de la economía, la distribución del ingreso y el beneficio del usuario.

La propuesta presentada por la UNIREN determina un nuevo Plan de Trabajos e Inversiones en el cual el concesionario hará frente a sus principales obligaciones en materia de operación, mantenimiento y explotación de la concesión en orden a la calidad, continuidad y seguridad del servicio público provisto. Ello incluye los compromisos de obra que el OCCOVI ha considerado necesarios durante el período de emergencia, y hasta 2007, los que se han visto influenciados por la evolución de los precios.

3.12.2 El interés de los usuarios y la accesibilidad los servicios.

A partir de las obras realizadas por la concesión, ha mejorado la conexión entre las ciudades involucradas habiéndose producido efectos positivos con relación al desarrollo comercial con la consiguiente valorización de tierras y el correspondiente aumento de los ingresos.

3.12.3 Ahorros en los tiempos de viaje

La construcción del, Segundo Puente ha permitido una reducción importante en los tiempos de viaje para los más de 30.000 usuarios diarios que lo utilizan reduciendo además el impacto que provocaba en las zonas urbanas las altas congestiones del tránsito.

3.12.4 Tiempos de espera

La concesión ha logrado tiempos de espera menores a los estándares habituales en otras concesiones viales. También ha implementado la utilización de un sistema de peaje automático, Tele peaje, que aumenta la calidad de servicio al usuario.

3.12.5 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:

Refuerzo de señalización en zonas de decisión.

Defensa de canalización de tránsito y de impacto.

Iluminación de la traza en rotondas y cruces canalizados

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

CAMINOS DEL VALLE	
Detección de incidentes / accidentes	Tiempo medio de atención: 15 minutos
Asistencia en ruta	1 móvil permanente (1 stand by) 894 asistencias en el año 2004
Remolques livianos y pesados	3 grúas livianas 1 grúa para pesados *Cantidad de servicios en el año 2004: 1226*
Asistencia médica	1 ambulancia con médico y enfermero *Cantidad de asistencias en el año 2004: 145*
Coordinación con bomberos	2 cuarteles disponibles
Control de Cargas	Balanza en el km 1216 de la RN 22 Se realizaron 8561 mediciones en el año 2004
Seguridad	Personal de seguridad contratado Colaboración de la Policía de Neuquén Colaboración de la Policía de Río Negro

3.13 Impacto sobre la rentabilidad de la empresa

La propuesta presentada genera a la empresa un rentabilidad del 11,36% en lugar del 12,69% de su oferta inicial, mientras que su Valor Actual Neto es de $ 852.379, inferior al anterior en más de un 10 %.

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	2.26626159
2004	1.632509890	2.46383532

ANEXO II
PLAN DE INVERSIONES-CAMINOS DEL VALLE .S.A.

PLAN ECONOMICO FINANCIERO - PLAN DE INVERSIONES -

	CORREDOR Nº 29	AÑOS																		TOTALES
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
2	EGRESOS																			
2.1.	GESTIONALES	4.189.719	4.060.984	492.250	567.528	101.624	23.342	76.284	266.254	935.070	587.039	1.061.795	2.500.000	50.000		62.141	10.018			14.984.049
2.1.2.	Costo de Obras Iniciales	3.931.107	2.150.741																	6.081.848
2.1.2.1	Atrasos de Obras iniciales	0	-173.278	90.129	83.149															0
2.1.3.	Estaciones de Peaje		1.681.699	1.049.187																2.730.885
2.1.4.	Atrasos de Estaciones de Peaje			-1.049.187										50.000						-999.187
2.1.5.	Bienes de Capital	258.612	29.737			72.754			142.093		62.141					62.141	10.018			637.496
2.1.6.	Costo de Obras Prioritarias		1.334.969	2.519.310	1.256.457															5.110.736
2.1.6.1	Atrasosy eliminación de Obras Prioritaria		-1.310.052	-2.473.578	-1.231.936	28.870	23.342	76.284		935.070	524.898	1.061.795								-2.365.307
2.1.6.2	Obras a Definir												2.500.000							2.500.000
2.1.7.	Costo de Obras Diferidas y Diferidas Ad			229.928	459.858															689.786
2,1,8,	Costo de Obras Adicionales iniciales		347.169																	347.169
2.1.9	Obras Adicionales Conexas			126.461					124.161											250.623
	TOTAL INVERSION (C/IVA)	4.189.719	4.060.984	492.250	567.528	101.624	23.342	76.284	266.254	935.070	587.039	1.061.795	2.500.000	50.000		62.141	10.018			14.984.049

		AÑOS																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	INVERSION (S/ IVA)																			
	Costo de Obras Iniciales	3.419.414	1.870.789	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.290.203
	Atrasos de Obras iniciales	- 0	- 150.723	78.397	72.326	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	Estaciones de Peaje	-	1.462.800	912.619	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.375.419
	Atrasos de Estaciones de Peaje	-	-	- 912.619	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.492	-	-	-	-	-	-869.128
	Bienes de Capital	213.729	24.576	-	-	60.127	-	-	117.432	-	51.356	-	-	-	-	51.356	8.280	-	-	526.856
	Costo de Obras Prioritarias	-	1.161.202	2.191.384	1.092.910	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.445.496
	Atrasosy eliminación de Obras Prioritaria	-	- 1.139.529	- 2.151.604	- 1.071.581	25.113	20.304	66.355	-	813.356	456.575	923.586		-	-	-	-	-	-	-2.057.426
	Obras a Definir												2.174.587							2.174.587
	Costo de Obras Diferidas Adelantadas	-	-	200.000	400.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600.000
	Costo de Obras Adicionales iniciales	-	301.979	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	301.979
	Obras Adicionales Conexas	-	-	110.000	-	-	-	-	108.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	218.000
	TOTAL INVERSION (S/IVA)	3.633.142	3.531.095	428.176	493.655	85.240	20.304	66.355	225.432	813.356	507.931	923.586	2.174.587	43.492		51.356	8.280			13.005.986

ANEXO III
PENALIDADES

CAMINOS DEL VALLE S.A. MULTAS FACTURADAS Y MULTAS SUSPENDIDAS - PERÍODO 01-01-2002 HASTA EL 15-04-05							
ACTA DE CONSTATACION FECHA	INFRACCION	EXPE-DIENTE Nº	RESOLUCIÓN		IMPORTE	DEUDA (EN PESOS)	OBSERVACIONES
			Nº	FECHA	PESOS		
13-01-03	Atraso de 10 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida " Construcción de la Rotonda Este, intersección avda. de circunvalaciónde Cipoletti y R.N Nº 22.	OCC 292/03	OCC 118-03 y 9-05	14/04/2003 y 06-01-05	354.250,00	354.250,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideracion de la Comision de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos.Res. OCC Nº 9-05 rectifíca y actualíza el importe y mantiene suspensión hasta su consideración por la UNIREN.
13-01-03	Atraso de 37 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida "Remodelación y Repavimentación de la Avda. de Circunvalación de Cipoletti. Tramo ROTONDA este de Empalme con R.N. Nº 22.	OCC 354/03	OCC 119-03 y 13-05	14/04/2003 y 20-01-05	442.000,00	442.000,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideracion de la Comision de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos.Res. OCC Nº 9-05 rectifíca y actualíza el importe y mantiene suspensión hasta su consideración por la UNIREN.
07-05-03	Atraso de 15 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida " R.N. Nº 22 (Variante) - Pcias. de Rio Negro y Neuquén.	OCC 2185/03	OCC 230-03	25-08-03	24.375,00	24.375,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideración por la UNIREN.
07-05-03	Atraso de 15 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida " Remodelación y Repavimentación de la R.N Nº 22 (Actual).	OCC 2187/03	OCC 241-03	26-08-03	24.375,00	24.375,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideración por la UNIREN.
07-05-03	Atraso de 15 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida " R.N Nº 22 - Intersección canalizada de Acceso a Neuquén.	OCC 2183/03	OCC 242-03	26-08-03	24.375,00	24.375,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideración por la UNIREN.
07-05-03	Atraso de 15 semanas en el plazo de inicio de los trabajos correspondiente a la Obra Diferida " R.N Nº 22 - Rotonda Cruce con Camino a Loma de la Lata.	OCC 2184/03	OCC 243-03 Y 226-04	26-08-03	269.750,00	269.750,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideración por la UNIREN. Res. OCCOVI Nº 226-04 Art. 1º Rectifica y actualiza el importe.- Art. 3º mantiene suspensión, Notifica UNIREN
03-11-03	Incumplimiento del plazo del inicio de los trabajos correspondientes a la Obra Diferida "Remodelación y Repavimentación de la R.N. Nº 151".	OCC 4943/03	OCC 59-05	14-03-05	172.250,00	172.250,00	Suspendese la exigibilidad de la multa hasta su consideración por la UNIREN.
	TOTAL CAMINOS DEL VALLE S.A.:				**1.311.375,00**	**1.311.375,00**	

NOTA: Este listado se confeccionó con la información remitida por NOTA OCCOVI N° 12455/2005 del 28/04/05 y se actualizará al redactar el ACTA ACUERDO..

ANEXO III
PENALIDADES

ACTAS DE CONSTATACION

OCCOVI - CORREDOR VIAL N°29

RUTA	PROPUESTA DE PENALIDAD NRO. DE EXPEDIENTE	FECHA DE CONSTATACION	DEBER Y/U OBLIGACION PRESUNTAMENTE INCUMPLIDA
	5574/04	06/12/2004	INCUMPLIMIENTO PLAZO DE INICIO OBRA PRIORITARIA RUTA NACIONAL Nº 22 (VARIANTE) - PROVINCIAS DE RIO NEGRO Y NEUQUEN. SECCION FUTURA ROTONDA INTERSECCION CON RUTA PROVINCIAL Nº 7 (KM 5.6 APROX)
	5577/04	06/12/2004	INCUMPLIMIENTO PLAZO DE INICIO OBRA PRIORITARIA RUTA NACIONAL Nº 22 (VARIANTE) - PROVINCIAS DE RIO NEGRO Y NEUQUEN. SECCION FUTURA ROTONDA OESTE CIRCUNVALACION CIPOLLETTI (KM 0,00) - FUTURA ROTONDA INTERSECCION CON RUTA PROVINCIAL Nº 7 (KM 5,60).
	5578/04	06/12/2004	INCUMPLIMIENTO PLAZO DE EJECUCION TOTAL OBRA ADICIONAL CONEXA RES Nº 80/SOP) COLECTORA SUR DE CIPOLLETTI
AV. CIRCUNVALACION	5573/04	06/12/2004	INCUMPLIMIENTO PLAZO DE INICIO OBRA PRIORITARIA CONSTRUCION DE LA ROTONDA OESTE, INTERSECION AVENIDA DE CIRCUNVALACION DE CIPOLLETI Y RUTA NACIONAL Nº 151

NOTA: Este listado se confeccionó con la información remitida por NOTA OCCOVI N° 12455/2005 del 28/04/05 y se actualizará al redactar el ACTA ACUERDO..

Nota OCCOVI Nº 2964 **/2004**

Ref.:Expte. OCCOVI N° 2417/2004.Nota UNIREN N° 211/2004. S/ Actualización de información de notas OCCOVI 4303/2003 y 4482/2003.

BUENOS AIRES, 27 SET 2004

Sres. Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos
PRESENTE

Por la presente me dirijo a Ud. Con el fin de responder a su Nota UNIREN N° 211/04, de fecha 03/6/2004.

En lo referente a "Estadio actual de multas y penalidades para los concesionarios viales Caminos del Valle S.A. y Caminos del Río Uruguay S.A.", acompaño adjunto a la presente copia de las notas, según la intervención pertinente de la Gerencia de Asuntos Jurídicos y de la Gerencia Económica Financiera.

Con relación a la información que le compete a la Gerencia Técnica (Corredores), se desarrollan a continuación los siguientes temas:

ESTADO DE CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA DE OBRAS ACORDADAS.

De acuerdo a los informes mensuales de la Supervisión y de las empresas concesionarias de los corredores 18 y 29, se informa a continuación el estado de cumplimiento del cronograma de obras de cada uno de ellos, a julio y agosto de 2004, respectivamente.

CORREDOR 18 – Empresa Concesionaria: Caminos del Río Uruguay S.A. (CRUSA)

Del conjunto de obras ejecutadas a la fecha, es importante aclarar que se encuentran aquellas que pertenecen al plan de trabajos e inversiones - Año 11 y 12 - presentado por la empresa en octubre del 2001 (Ver copias adjuntas) y

aprobado por este OCCOVI, conforme lo establece la "PRIMERA ADECUACIÓN DEL ACTA ACUERDO DE REFORMULACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICA PARA LAS MEJORAS, AMPLIACIÓN, REMODELACIÓN, CONSERVACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR VIAL 18" por Resolución MIV N° 342/01. Asimismo, se encuentra el grupo obras que se realizaron a partir del año 13 de la concesión, de acuerdo a los planes semestrales que la empresa presentó oportunamente durante el año 2003 y 2004; dichos planes no han sido aprobados formalmente por el Organismo, toda vez que estén ad- referéndum del proceso de renegociación en curso.

Dada la propia modalidad de contrato de concesión, las obras no se controlan por sistema de unidad de medida. Sólo se calculan las diferencias entre los montos previstos y las inversiones realizadas acumuladas valorizadas a los precios unitarios de diciembre de 2001, con el único fin de tomar conocimiento del porcentaje ejecutado de acuerdo al compromiso asumido para cada obra, sin analizar la curva de inversión. El concesionario debe ejecutar el monto contractual de acuerdo al proyecto ejecutivo y en el plazo acordado.

De acuerdo a lo expuesto precedentemente surgen los siguientes comentarios respecto a las obras comprometidas por el plan del año 11 y 12 de concesión:

Obras Nuevas:

Sólo se encuentran finalizadas las obras N-1 "Intersección RN 14 y RN 16", N-3 "Acceso a Villa Elisa" y N-4 "Acceso sur a Concordia". Por el resto de las obras: N-1-2, N-1-5, N-2 y N-5, el monto adeudado (a precios 2001 y sin IVA) asciende a $22.245.909.

Obras Prioritarias. Pintura Puentes Zarate Brazo Largo:

Incluye la intervención a los puentes Gral. Mitre y Urquiza, aclarando que sólo se han realizado tareas en el segundo de ellos.

El monto invertido representa el 23.3% de lo contractualmente previsto para el año 12 y 13 de concesión, según lo establecido por el Acta Acuerdo; y el 77,63% del 30% comprometido por la Empresa a realizar en el año 12, conforme el plan de trabajos aprobado por el OCCOVI. La deuda asciende para esta obras a $1.993.384 (a precios 2001 y sin IVA).

Obras de Rehabilitación:

De acuerdo al plan de trabajos aprobado por el OCCOVI para los años 11 y 12 de concesión, la concesionaria ha realizado una inversión igual o superior a la prevista para las siguientes obras, ejecutándolas en su totalidad:

ANEXO IV

- RN N° 12 Km 115 – 160 Calzada izquierda
- RN N° 135 KM 0 – 15
- RN N° 14 Km 284 - 290
- RN N° 14 Km 313.50 – 322.50

Los tramos restantes merecen los siguientes comentarios:

RN N° 12 Km 115 – 160. Calzada Derecha, sectores parciales: de acuerdo al plan del año 11 y 12, la empresa invirtió una suma superior a los $910.788,00 que asciende a $ 921.583,00 (precios 2001 y sin IVA), de acuerdo a los volúmenes ejecutados y a los avances de obra parciales informados por la Supervisión. Se adjuntan las copias de las actas de inicio y fin de la obra que se realizara entre el 15/09/2002 y 31/10/2002.
Asimismo, para el primer semestre de 2003, CRUSA presentó un plan para la ejecución de otros sectores parciales de este tramo, cuya propuesta, basada en la ejecución de 10.000 tn de concreto asfáltico, no se encuentra aprobada por este Organismo al día de la fecha, como se explica precedentemente. No obstante ello, la empresa realizó tareas de repavimentación de calzada derecha en los meses de noviembre y diciembre de 2002 y enero de 2003. Por último, un tercer tramo parcial que realizó en los meses de febrero, marzo y abril de 2004. Los avances de estas obras se encuentran mensualizados en la planilla adjunta a precios de 2001y sin IVA.

RN N° 14 Km 70 – 88: estaba previsto realizar esta obra durante el año 12 de concesión en su totalidad, pero sólo se realizó en ese año, el tramo entre los Km 70 y 72.6 por un monto de $299.405 (a precios 2001 y sin IVA) cuya inversión significa un 44.68% del valor comprometido. Los tramos restantes se realizaron en el año 13 entre los Km 75.00 y 88.00; y en el año 14, entre los Km 73.00 y 75.00. Estos últimos sectores fueron propuestos por la empresa en un plan de trabajos presentado para el segundo semestre de 2003 y el segundo semestre de 2004, respectivamente. Ambos planes no han sido aprobados por el OCCOVI por considerarse provisorios, al estar en contrato bajo análisis de esa unidad.
Si bien la inversión total acumulada es superior al monto comprometido, físicamente resta ejecutar el sector entre los Km 72.60 y 73.00 – Intersección con RP N° 20 – con lo cual, no existe acta de fin de obra. Además, se ha labrado un acta de constatación por no terminarse en el plazo contractual establecido para el año 12.

RN N° 14 Km 382 - 406: en el año 12 sólo se realizaron tareas de bacheo y un microaglomerado entre los Km 382.00 y 391.00. Recién en el año 14 se realizó carpeta de concreto asfáltico de manera parcial: primero en el sector entre los Km 391.00 y 406.00, luego entre los Km 380.45 y 391.00; de estos sectores, se presentó únicamente el plan de ejecución del primer sector para el segundo semestre del año 14, que no ha sido aprobado por el OCCOVI.
La inversión total acumulada es superior al monto comprometido y físicamente ha sido ejecutada el 100% de la obra, pero no ha sido labrada el

acta de finalización por ejecutarse la carpeta de concreto asfáltico totalmente fuera del plazo contractual.

Las restantes obras de rehabilitación, si bien pueden ser consideradas totalmente ejecutadas, pertenecen a los planes de trabajos que la empresa presentó para los años 13 y 14 de concesión, sin aprobación del Organismo. (Ver planillas adjuntas).

Obras Complementarias – Repavimentación Parcial:

No se ha ejecutado tarea alguna y la deuda asciende a $ 980.349 para las primeras y a $ 598.000 para la Repavimentación Parcial con el ítem "Movimiento de Suelos", de acuerdo a los montos comprometidos (valorizados a diciembre de 2001 y sin IVA) en el plan de trabajos e inversiones – año 11 y 12 de concesión– aprobado.

De acuerdo a las consideraciones realizadas precedentemente, la deuda total para el conjunto de obras comprometidas por la empresa Caminos del Río Uruguay S.A. para el plan que nos ocupa, asciende a un valor del orden de $26.328.430 (a precios 2001 y sin IVA).

CORREDOR 29 – Empresa Concesionaria: Caminos del Valle S.A.

Se adjunta el cuadro de situación del corredor 29 en lo que se refiere a las obras en ejecución y pendientes de inicio, al 31 de agosto de 2004.

Dentro de las obras contractuales comprometidas al inicio de la concesión (01/05/1995), se encuentran 3 grupos de obras a realizar en diferentes etapas y con distintos plazos, conformados de la siguiente manera:

- Obras Iniciales
- Obras Prioritarias
- Obras Diferidas

Las ***Obras Iniciales*** son las únicas obras que se encuentran ejecutadas al 100%, al día de la fecha.
Consideramos como inicio y fin real de las mismas, las fechas del Acta de Inventario y del Acta de Constatación, firmada entre la concesionaria y la Dirección Nacional de Vialidad, el 15 de agosto de 1995 y el 4 de marzo de 1997, respectivamente. La primera, da por concluido el inventario físico de señales, mojones, etc; Estado de superficie de rodamiento y banquinas; estado de obras de arte; evaluación inicial de la capacidad estructural del pavimento; relevamiento planialtimétrico y levantamiento de perfiles transversales de todo el corredor ; tareas previas y necesarias que la empresa debió realizar para poder empezar con la ejecución de las obras iniciales. El Acta de Constatación se labra a los fines de dejar documentado que, una vez realizada

la inspección de la DNV, las obras iniciales se encuentran finalizadas satisfactoriamente de acuerdo a lo establecido en el contrato y en el Pliego de

Condiciones Particulares para la Concesión de Obras Viales; esta Acta la convalidad la Resolución M.E.S.y O.P. N° 0388/97.

Respecto a las ***Obras Prioritarias*** sólo se encuentra en ejecución la obra "3° Puente sobre Río Neuquen", que iniciada el 31/10/2002 cuenta con un avance del 43.96% y una inversión acumulada a la fecha de $1.062.573,15 (según lo establece el PEF y sin IVA). La inversión comprometida es de $2.417.136,38 (a valores del PEF y sin IVA).
Observando el valor previsto de oferta de esta obra y el de las demás Obras Prioritarias, señalamos que las mismas se encuentran sumamente sub-evaluadas dado que, por ejemplo, el monto de la obra "Rotonda Ruta Provincial N° 7" actualizado a la fecha, estaría representado sólo el 30% de una obra similar, construida a los precios actuales de mercado.
Con relación al resto de las obras de este grupo, sólo cuentan los proyectos ejecutivos, en trámite de aprobación por parte de la DNV.
Es de destacar que los montos de obras no incluyen expresamente los importes correspondientes a las Obras Civiles y Equipamiento de la Estación de Peaje, Báscula de playa de Alije e importes de las respectivas expropiaciones. Respecto al monto de las obras civiles y equipamiento de peaje y báscula, el monto es de $ 912.619, a valores PEF. Para el caso de las expropiaciones, el monto corresponde a lo fijado por el Tribunal de Tasaciones de la Nación a noviembre de 2002, cuyo valor asciende a $ 972.023. Podría interpretarse que la inversión correspondiente está incluida en los costos previstos para la Obras Prioritarias.
Es importante mencionar los cambios relevantes que se dieron desde el inicio del contrato al dia de la fecha, sobre el proyecto y el presupuesto respectivo del tercer puente en cuestión. La oferta original propone un puente de 400,00 mts. ubicado, aproximadamente, a 3000,00 mts. aguas arriba del puente carretero en arco sobre el Río Neuquén, por un monto de $1.809.569,37 (costo directo) de cuyo valor se desprende un precio unitario (Sin IVA) por metro cuadrado de superficie de puente a construir de aprox. $400,00; valor muy bajo para la magnitud de la obra propuesta, de acuerdo a las características descriptas en las fojas DNV 4459 a 4462 de contrato. (Se adjuntan copias)
A mediados de 2001, Caminos del Valle S.A. presenta a la Dirección Nacional de Vialidad, la documentación que desarrolla una variante de proyecto, en la cual la estructura adopta una longitud total de 250,00 mts., inferior en un 40% a la prevista en el contrato, en un lugar de emplazamiento similar al de la oferta, cuya sección hidráulica queda justificada por la memoria de cálculo respectiva obrante en dicha documentación.

Con relación a las ***Obras Diferidas***, no se ha ejecutado ninguna de ellas al día de la fecha y merece un comentario particular la Obra "Remodelación y Repavimentación de la Avenida Circunvalación"que fue incorporada a este grupo de obras, a través de un acuerdo que celebraron oportunamente los

Señores Gobernadores de Río y Neuquén por intermedio del cual se incluyeron una serie de obras en ambas provincias, entre las cuales se encontraba la citada Circunvalación. Por intermedio de la Resolución N° 1362/96, la Dirección Nacional de Vialidad aprueba el Convenio de Contraprestación con la Municipalidad de Cipolletti a través del cual ese municipio cede este tramo de 9.10 Km entre la RN N° 22 y RN N° 151, por un período de 20 años y/o el período que abarque la Concesión del corredor 29.
En el cronograma del Contrato, esta obra tenía como fecha prevista de inicio el 01/05/2002 y un plazo de ejecución de 12 meses, a realizarse por un monto de $2.235.778, 87 (valores PEF, sin IVA).
A partir del mes de mayo de 2004, este OCCOVI solicita al municipio de Cipolletti, informe sobre el estado de los trámites y la definición de las obras necesarias y acordadas con la Concesionaria a los efectos de evaluar la propuesta dentro del marco contractual de concesión del corredor 29 y avanzar en las negociaciones para la devolución de esa Circunvalación al municipio mencionado. A tal fin, la empresa Caminos del Vallle S.A. presenta en el mes julio del corriente, el cronograma y la descripción de los trabajos a ejecutar y el respectivo análisis de precios. Las obras propuestas se basan en tareas de rehabilitación de la calzada a lo largo de esta avenida (Bacheo, reciclado en frío, concreto asfáltico, banquinas), en un mejoramiento integral de la señalización horizontal existente, colocación de reductores de velocidad, semaforización en intersecciones y ensanches de accesos frentistas. El presupuesto presentado asciende a $ 1.787.020,00 (a precios de julio de 2004, sin IVA), el cual representa un 80% del monto comprometido de oferta (valores del PEF); presupuesto que debería ser considerado como máximo, sujeto a revisión del proyecto ejecutivo correspondiente.

El 21 de mayo de 1997, la secretaría de Obras públicas y transportes de la Nación, convalida el Convenio subscripto por la Concesionaria y la DNV mediante Resolución SOP N° 80/97, incorporando al contrato de concesión del corredor N° 29, los siguientes grupos de obras:

- Obras Diferidas Adelantadas
- Obras Adicionales Iniciales
- Obras Adicionales Convexas

Respecto a las ***Obras Diferidas Adelantadas***, todas ellas se encuentran ejecutadas al 100%; las actas de inicio y fin de obra firmadas entre la empresa y la DNV, señalan el tiempo real de ejecución de cada una ellas. A saber:
- Canalizador Av. Toschi y R.N. N° 22:
Fecha inicio real: 01/10/1997
Fecha real terminación: 19/12/1997 Año 3 corre.
Monto de la obra (s/ Res. SOP 80/97, sin IVA): $200.000

- Canalizador Av. L. De La Torre y R.N. N° 22:
Fecha inicio real: 11/01/1999
Fecha real terminación: 08/03/1999 Año 4

ANEXO IV

Monto de la obra (s/ Res. SOP 80/97, sin IVA): $200.000

- Canalizador Av. M. Moreno y R.N. N° 22:
Fecha inicio real: 17/08/1998
Fecha real terminación: 16/11/1998
Monto de la obra (s/ Res. SOP 80/97, sin IVA): $200.000

La obra "Modificación Rotonda Primeros Pobladores" que la reformulación de contrato (Res. SOP N° 80/97) reconoce como ***Obras Adicionales Iniciales***, consiste técnicamente, en una pequeña modificación sobre la Obra inicial "Rotonda Primeros Pobladores"; este OCCOVI no posee la documentación pertinente que indica el tiempo real de ejecución de la misma. Dicha obra se encuentra realizada al 100% del avance físico. Monto de la obra (s/ Res. SOP 80/97, sin IVA): $301.979,00.

De las ***Obras Adicionales Conexas***, el "Edificio de Bromatología (Neuquén)", se ejecutó entre el 03/11/1997 y 30/03/1998, conforme las de inicio y fin de la obra. En cuanto a la obra "Colectora Sur Cipolletti", sólo se ha construido el puente sobre el Arroyo Los Milicos, quedando pendiente de ejecución un porcentaje estimado del 71% del total de la misma. Monto de la obra (s/ Res. SOP 80/97, sin IVA): $110.000,00.

Respecto a las ***obras de conservación de rutina y mantenimiento*** de los puentes, se encuentra pendiente la rehabilitación estructural del puente en arco por el cual el OCCOVI ha solicitado en más de una oportunidad, una exhaustiva inspección de la estructura, a los fines de establecer el conjunto de tareas de reparación.
Sobre la propuesta técnica que envía la concesionaria en marzo de 2003, el OCCOVI establece 3 grupos de actividades a realizar, según un orden de prioridades (ver planilla adjunta de "Presupuesto estimado de reparaciones según OCCOVI"):

Grupo A: tareas que conllevan cierta urgencia en su concreción
Grupo B: Reparaciones necesarias no prioritarias y que pueden ser encaradas en un segunda etapa
Grupo C: trabajos considerados innecesarios o bien que su omisión no influye en la estabilidad general de la estructura.

Del grupo A, sólo la reparación de los soportes del tensor puede considerarse una tarea especial y no incluida en las actividades de rutina con un reconocimiento adicional; los restantes ítem conforman trabajos de mantenimiento a cargo de la concesionaria, esto es: estudio del problema y presentación de propuesta de reparación (proyecto), la supervisión y ensayos que conforman los controles de calidad ya vigentes en el contrato para cualquier tipo de tareas, y la movilización puesto que el obrador principal se encuentra a pocas cuadras del puente.

Del grupo B, sólo podrían reconocerse separadamente los ítem N° 8 y 10 (ver planilla adjunta de "Presupuesto estimado de reparaciones según OCCOVI"), por tratarse de elementos poco comunes en los puentes
De las consideraciones expuestas precedentemente, surge un monto que asciende a $ 94.500,00 (a precios marzo 2003), sólo por las tareas adicionales a ser reconocidas cuyos cómputos y precios deberán ser actualizados por la concesionaria conforme el marco de renegociación del contrato de concesión del corredor 29 en el cual se debería incluir las tareas u obras de imprescindible necesidad como es la restauración estructural del puente que nos ocupa.
La presentación de este estudio se elevó a la Secretaría de Obras Públicas de la Nación acompañando con el legajo constituido en Expediente OCCOVI N° 6846/2001.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración que considere necesaria.

Saludo a usted atentamente.

SR. CLAUDIO UBERTI
DIRECTOR EJECUTIVO
ORGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES

ADJUNTO:-Copias de notas s/ intervención de Gerencia de Asuntos Jurídicos y Gerencia Económica – Financiera, obrante en el Expte. OCCOVI N° 2417/2004
-Corredor 18: Planilla de obras; copias de obra e informe de Supervisión, Plan de trabajos – Año 11 y 12; Planes semestrales propuestos por CRUSA – Año 2003 y 2004
-Corredor 29: Cuadro obras contractuales s/ oferta y s/ Res. 80/97; copia acta inventario y acta constatación de obras iniciales; Actas de inicio y fin de obras diferidas; copia actas de obra adicional conexa "Edificio de bromatología"; cuadro comparativo presupuesto estimado de reparaciones sobre puente en arco; copia de contrato folios DNV 4459/4462