



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

Informe de Justificación
de la
Carta de Entendimiento
UNIREN – GCO S.A.
Diciembre 2004

INDICE

1. ANTECEDENTES **4**

1.1. MARCO LEGAL	4
1.2. LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS. FUNCIONES	8
1.2.1. El Secretario Ejecutivo. Procedimientos	9
1.2.2. Características de los Acuerdos	10
1.2.3. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral	11
1.3. DE LAS ETAPAS DEL PROCESO DE RENEGOCIACIÓN	11
1.3.1. Plan de Trabajo y Estrategia de Renegociación	13
1.4. PAUTAS, AGENDA TENTATIVA DE RENEGOCIACIÓN Y CRONOGRAMA	13
1.5. REUNIONES CON LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS	13
1.6. REUNIONES CON ORGANIZACIONES DE USUARIOS	14
1.7. PEDIDOS DE INFORMACIÓN AL OCCOVI	20
1.8. INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS	20

2. DE LOS CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA ELABORAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO **21**

2.1. CONDICIONES PARA LA RENEGOCIACIÓN	21
2.2. CRITERIOS REFERIDOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN Y EL INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	24

3. INFORME TÉCNICO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN GCO S.A. **25**

3.1 ANTECEDENTES	25
3.2 ANÁLISIS DEL PLAN ECONÓMICO FINANCIERO DE LA EMPRESA	27
Tabla 1: Evolución Inversiones en Obra PEF GCO 3ª Adecuación Contractual	30
Año	30
3.3 RAZONABILIDAD DE LA TIR CONTRACTUAL	31
3.4 RENTABILIDAD OBTENIDA POR LA EMPRESA HASTA LA EMERGENCIA	33
3.5. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	35
3.6. EFECTOS DERIVADOS DE LA LEY 25.651 PONDERADOS POR UNIREN	36
3.7. SOLICITUD DEL CONCESIONARIO COMO CONSECUENCIA DE LA EMERGENCIA	38
3.8 RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA DEL CONCESIONARIO	40
3.9. METODOLOGÍA DE REEXPRESIÓN DE EGRESOS.	42
3.10. RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA – PROPUESTA DE UNIREN	44
3.11. ASPECTOS NO INCORPORADOS EN LA RECOMPOSICIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA	50
3.12. IMPACTO DE LA PROPUESTA.	51
3.12.1 Impacto en la competitividad de la economía	51
Liviano	51
3.12.2. Impacto en el Ingreso	52
3.12.3 La calidad de los servicios y los planes de inversión cuando estuvieren previstos contractualmente.	53
3.12.4.1. Beneficio al usuario	55
3.12.4.2. Ahorros en los tiempos de viaje	57
3.12.4.3. Tiempos de espera	57

3.12.4.4 Áreas de servicio para el usuario	58
3.12.4.5 Seguridad Vial	58
3.12.4.6 Servicios de comunicación	58
3.12.4.7 Medio Ambiente	59
3.12.4.8 Obras comunitarias	59
3.12.4.9 Impacto en la seguridad de los sistemas comprendidos	59
3.13 IMPACTO SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA	60

1. ANTECEDENTES

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

Es importante destacar que su contenido, desde la perspectiva del Estado Nacional, se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) con el apoyo técnico de la Secretaría de Obras Públicas y el Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI).

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

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

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

1.1. Marco Legal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. La Unidad de Renegociación de Contratos. Funciones

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

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

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

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

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

1.2.1. El Secretario Ejecutivo. Procedimientos

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

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

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

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

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

1.2.2. Características de los Acuerdos

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

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

1.2.3. Carta de Entendimiento - Acta Acuerdo Integral

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

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

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

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

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 de los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires.

1.4. Pautas, Agenda Tentativa de Renegociación y Cronograma

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

1.5. Reuniones con las Empresas Concesionarias

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

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

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

1.6. Reuniones con Organizaciones de Usuarios

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

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

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

Sirve como prueba de la conclusión anterior los siguientes resultados:

EVALUACIÓN GENERAL DEL ACCESO

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

*Número de casos 800, 200 por acceso.

ESTADO DEL PAVIMENTO

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

ESTADO DE LAS BANQUINAS

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

SEÑALIZACIÓN SOBRE EL PAVIMENTO

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

ILUMINACION

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

CARTELES DE SEÑALIZACION

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

SEGURIDAD EN EL TRANSITO

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

SEGURIDAD FRENTE A DELITOS

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

SERVICIO DE AUXILIO

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

INFORMACIÓN AL CLIENTE

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

1.7. Pedidos de Información al OCCOVI

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

1.8. Informe de Cumplimiento de Contratos

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

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

2.1. Condiciones para la Renegociación

El Estado Nacional al diseñar su estrategia negociadora no puede perder de vista que tiene como misión primordial, velar por el bien común. En ese sentido, la negociación de las obras y 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.

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

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

3.INFORME TÉCNICO ECONOMICO DE LA CONCESIÓN GCO S.A.

3.1 Antecedentes

El 30 de diciembre de 1992 el Estado Nacional dispuso el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la construcción, ampliación, refacción y posterior explotación por el régimen de peaje del Acceso Oeste. El consorcio de empresas que luego se transformaría en GCO S.A. fue quien ofreció menor peaje y como consecuencia resultó adjudicatario de la licitación.

El contrato de Concesión fue suscrito entre el concedente y el adjudicatario el 28 de septiembre de 1993 y ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional el 26 de mayo de 1994. El 15 de julio de 1994 el Estado Nacional aprueba por intermedio del Decreto 1167/94 la adjudicación de la concesión del Acceso Oeste a favor de GCO S.A. La extensión del contrato es de 24 años, con período de explotación de 20 años desde el 1 de enero de 1999 hasta el 31 de diciembre del año 2018..

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 resultados del flujo de ingresos y egresos esperados por el concesionario y explicitados en el antes mencionado Plan Económico Financiero (PEF), se establecía la

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

La tarifa ofertada estaba expresada en dólares americanos convertibles en pesos a la tasa de cambio fijada por el Banco de la Nación Argentina. Dicha tarifa en dólares se redeterminada periódicamente de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor, todos los rubros, publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, CPI de acuerdo a su siglas inglesas.

Desde su inicio, el Estado Nacional y el concesionario han acordado tres adecuaciones contractuales con el objeto de incorporar obras que no estaban originalmente contempladas en el contrato de concesión, salvar dificultades y demoras que se produjeron en el proceso de liberación de la traza y en el mayor costo de las expropiaciones y atender distintas solicitudes de usuarios y autoridades Municipales, Provinciales y Nacionales.

Por el trazado que tiene la Autopista, el Acceso Oeste tuvo numerosos inconvenientes en la liberación total de la traza. Ello obligó a efectuar la primera modificación al contrato de concesión que consistió en duplicar el monto previsto para expropiaciones que se retribuirían con un incremento adicional de 10 centavos en la tarifa de la concesión. Agotada esta partida, se acordó iniciar en 1997 el cobro de un peaje proporcional a la inversión realizada por la concesionaria hasta esa fecha cuyo importe, una vez deducidos los gastos de colección se destinaron al pago de los mayores costos de expropiación.

Finalmente, a fines de 1997 se pudo contar con la traza totalmente liberada cuyas expropiaciones se terminaron de pagar en 1998.

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

3.2 Análisis del Plan económico Financiero de la Empresa

Tal como se señalara, todas estas modificaciones contractuales fueron evaluadas de acuerdo a su impacto en el Plan Económico Financiero de la concesión manteniendo las hipótesis básicas de ingresos y egresos realizada por el concesionario. Conviene consecuentemente observar las principales características que presentaba el Plan Económico Financiero (PEF) de la concesión al momento de la tercera modificación contractual acordada por Res. MIV 316/00 de fecha 4 de octubre del 2000. En él se observa:

- ▶ Que la tasa interna de retorno (TIR) del proyecto, al considerar el plazo total de concesión, alcanza el 13.06%, calculada en dólares constantes de setiembre de 1993.
- ▶ Que la empresa concesionaria preveía comenzar a generar fondos para el repago de las inversiones realizadas a partir del año 1997.
- ▶ Que asimismo esperaba alcanzar a partir del año 2005 (undécimo año de concesión), en valores corrientes, un flujo de fondos acumulado neto positivo.

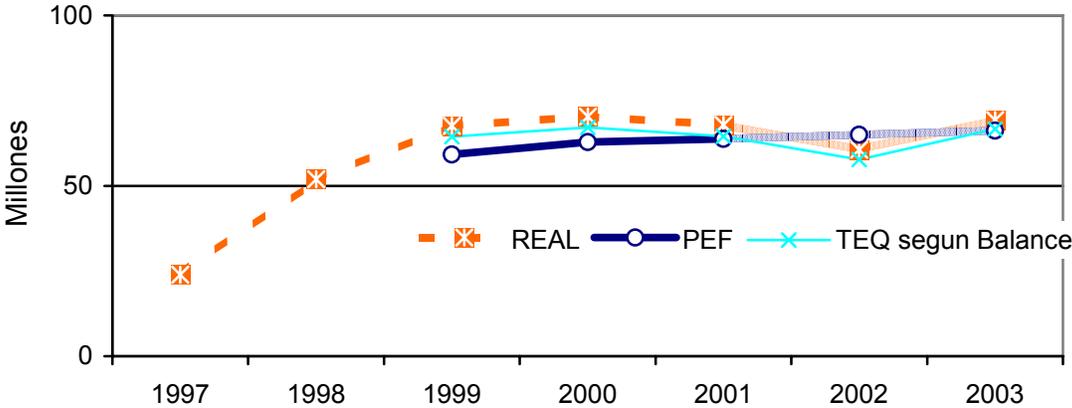
A fin de obtener una primera apreciación de la situación contractual, la UNIREN ha contrastado los datos proporcionados por el Órgano de Control y los Registros Contables del Concesionario, con los valores que el concesionario había previsto en su Plan

Económico Financiero. De esta comparación fue posible concluir que durante el período de explotación, y hasta el año 2001 inclusive, las variables representativas del proyecto (niveles de ingresos, magnitud de la inversión a realizar, gastos necesarios para atender la explotación) se mantuvieron, para un contrato de estas características, dentro de márgenes aceptables con relación al Plan Económico Financiero del concesionario (PEF).

En este punto conviene señalar que la información contable aportada por el concesionario es auditada por exigencia contractual por auditores de primera línea, al tiempo que, al cotizar sus acciones en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, debe adecuarse a las exigencias que en esta materia ésta le impone. Asimismo, la Sindicatura General de la Nación ha realizado Auditorías sobre aspectos parciales del contrato no registrando observaciones sobre la información entregada por el concesionario y/o el Organismo de Control.

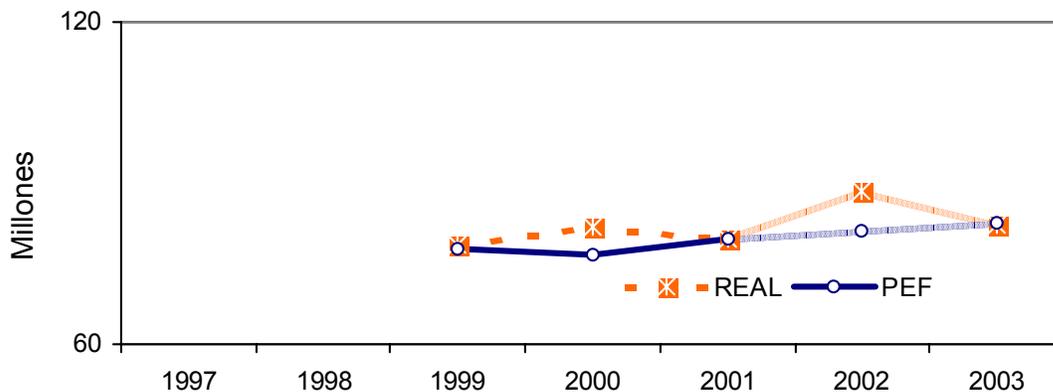
El gráfico que sigue (Gráfico 1) muestra, desde el inicio de la concesión, la evolución del tránsito, teórico proyectado y real pasante y pagante, de la concesión, medida en “unidades de tránsito equivalentes” (UTEQUIS), hasta el año 2003. Puede observarse en el mismo que la evolución de ambas variables resulta similar, registrándose para los años 1999 y 2000 una diferencia a favor del tránsito real, tendencia que luego se ve modificada hasta el año 2002.-

Gráfico 1: Evolución del Tránsito Proyectado y Real PEF GCO 3ª Adecuación Contractual y Addenda



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

Gráfico 2: Evolución Recaudación por Peaje Real y Proyectada PEF GCO 3ª Adecuación Contractual y Addenda (sin IVA)



De la comparación de ambos gráficos puede concluirse que la redeterminación tarifaria por incremento en el Índice de Precios al Consumidor –todos los rubros- publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos (CPI) generaron al concesionario hasta el año 2001 ingresos que compensaron la circunstancial caída en el volumen de tránsito que experimentó en el período de emergencia económica.

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

La tabla siguiente (Tabla 1) presenta los montos previstos de inversión en obra anual de acuerdo al Plan Económico Financiero (PEF), valuados en moneda de septiembre de 1993. Estos volúmenes de inversión comprenden los de las sucesivas modificaciones contractuales que llevaron los 199 millones de pesos que originalmente constaban en la oferta a los casi 210 millones que tiene el Plan Económico Financiero en vigencia, siempre a valores de setiembre de 1993.

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

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

Año	Monto Inversión en Obra según PEF(miles de pesos de 1993)	Monto Inversión en Obra según PEF(miles de pesos corrientes)
1997	117.900	119.521
1998	65.802	66.128
1999	5.398	5.434
2000	4.657	4.793
2001	1.821	1.683
TOTAL	195.578	197.559

La suma total de los montos que debía invertir la concesionaria de acuerdo al Plan Económico Financiero de la concesión alcanzaba en valores corrientes \$ 197.559.000.

El Registro de Inversiones de la Concesión del ACCESO OESTE llevado por el Órgano de Control, establecido por la cláusula 17.9 del contrato, registra que la empresa GCO S.A. llevaba realizada al 31 de diciembre del 2001 una inversión neta de amortizaciones de \$

275.246.370. Al comparar la sumatoria de los valores indicados en la Tabla 1 en la columna 2 de \$ 197.559.000 con el que arroja el Registro de Inversiones del Órgano de Control se concluye que el concesionario ha invertido a lo largo del período de explotación un monto mayor que el planeado al momento de la oferta para cumplir con los compromisos de obra contraídos en la oferta original con más las obras incorporadas en las sucesivas adecuaciones contractuales.

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

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

3.3 Razonabilidad de la TIR contractual

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

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.

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

- (i) Tasa Interna de Retorno (TIR) establecida por los Organismos Multilaterales de Crédito como rentabilidad usual esperada para Obras Viales: 12%. Conviene señalar que aún hoy, en un mundo de tasas financieras sensiblemente inferiores, los organismos multilaterales continúan considerando esta tasa como un piso a la hora de evaluación de las inversiones en sectores productivos. No es vano señalar que a la fecha de la licitación (año 1993) la tasa implícita en los Bonos del Tesoro a 30 años de los Estados Unidos era superior al 6% anual, en tanto hoy no supera el 4% anual.
- (ii) Riesgo adicional por ser Anteproyecto y no Proyecto Ejecutivo: 1,5%. Esta tasa surge de considerar el 12,5% sobre el valor tope de la Tasa Interna de Retorno, que corresponde a la posible variación de la inversión necesaria para atender el proyecto al momento de definir el Proyecto Ejecutivo.
- (iii) Riesgo adicional por ser obra de Peaje: 5%. Estos riesgos son los de variación en el costo de obra, variaciones en la asignación de tránsito, exposición inicial del capital en el que en este caso el 60% de la inversión se realizaba en los primeros 3 años del contrato, nuevos caminos alternativos o limitaciones a la circulación originadas en resoluciones del Poder Público, riesgos por interferencias, remoción y traslado de servicios, etc.

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

Como puede observarse la tasa de retorno requerida por el concesionario al momento de presentar su oferta al Concedente, 13,06%, 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, información de carácter público ya que sus acciones cotizan en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, la empresa comenzó a invertir capital propio en 1993. En 1998, 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, 1999, es el primero que puede considerarse como “normal” la empresa obtiene con un Patrimonio Neto que superaba los 100 millones de pesos, una utilidad de 18 millones de pesos que como puede apreciarse en el cuadro al pie es capitalizado para atender las erogaciones contractuales. Sólo en el año 2000 se registra un retiro de utilidades por 10 millones de pesos y de 16 millones de pesos un año más tarde. La rentabilidad promedio del concesionario, medida como la relación entre la utilidad neta anual generada y el Patrimonio Neto involucrado, para el Acceso Oeste, en el período 1993-2001, apenas supera el 7%. 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 %)
1994	15.339.886	0	0
1995	38.607.751	0	0
1996	76.676.200	315.035	0,41
1997	77.195.476	519.276	0,67
1998	82.730.538	817.316	0,99
1999	100.755.288	18.024.750	17,89
2000	112.957.859	22.202.571	19,66
2001	113.054.580	16.096.721	14,24

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.

Por su parte, el OCCOVI ha encargado estudios de consultoría a fin de examinar el nivel de rentabilidad real de las concesiones de los accesos viales la ciudad de Buenos Aires. En el año 2002 la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires realizó a su pedido el estudio “Modelo de Rentabilidad de las Concesiones Viales controladas por OCCOVI”, el cual tenía por objetivo estimar la rentabilidad patrimonial esperada por el inversor hasta la finalización de la concesión a partir de un modelo de flujo de caja. En el caso del Acceso Oeste el cálculo realizado por la Universidad de Buenos Aires muestra que la empresa generaba al 31 de diciembre del 2001 una Tasa Interna de Retorno del 16,52% con un Valor Actual Neto de \$ 74.55 millones calculado a una tasa de descuento del 12%. El mismo estudio indica que el recupero de la inversión comienza a producirse a partir del 2010.

3.5. Cumplimiento del contrato

El monto de inversión contractualmente comprometido en la oferta del Acceso Oeste fue, tal como se señalara anteriormente, de 199 millones de pesos (netos de IVA) para todo el lapso de concesión con más 26 millones adicionales en concepto de expropiaciones. A marzo del 2003, la casi totalidad de los compromisos que a esa fecha debía tener materializado el concesionario se hallaban cumplidos a excepción del llamado Tramo IV (corresponde a los primeros 5 kilómetros de la Ruta Nacional N° 5) cuya ejecución fue parcialmente suspendida por el Órgano de Control hasta la Resolución de las observaciones planteadas al proyecto original por la Universidad de Lujan. Del total de obras comprometidas sólo le restaban realizar en los 13 años siguientes obras por 24 millones de pesos.

Asimismo, y a través de las sucesivas modificaciones contractuales, al contrato original se le adicionaron obras por 11 millones de pesos y expropiaciones a realizar por 10 millones adicionales. El cronograma de obras se encontraba adicionales se había cumplido al 31 de diciembre del 2001 ya que faltaban ejecutar obras por 0,5 millones de pesos estando atrasado el programa de expropiaciones por las razones señaladas anteriormente.

Si se consideran los totales de inversión, a marzo del 2003, sólo se encontraba pendiente de ejecución un 11,7% del total contractual. A partir de diciembre del 2001 la empresa ha realizado el 90% de las obras necesarias para conservar el buen estado del inventario vial a su cargo y registrando algunos atrasos en la realización de refuerzos estructurales en las colectoras.

Con fecha 18 de septiembre de 2003, el Órgano de Control por Providencia GT/1155/03 - Expediente 3620/2003, a pedido de la UNIREN y al analizar la situación y grado de cumplimiento de los contratos de concesión pertenecientes a la Red de Accesos a Buenos Aires indica para el caso de GCO.S.A. que: “En los primeros cuatro años de

explotación de la concesión, entre 1998 y 2001, el nivel de cumplimiento de los planes de trabajo que ha debido ejecutar la Concesionario ha sido en general satisfactorio, sin perjuicio de haber merecido algún Acta de Constatación de servicios puntuales deficientes, que luego derivara en penalidades.”

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

3.6. Efectos derivados de la Ley 25.561 ponderados por UNIREN

El impacto de la emergencia económica en la ecuación económica del concesionario 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) de la Tercera Adecuación Contractual en orden a equilibrar la ecuación económica financiera del contrato de concesión.

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

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

Sobre este punto, no es vano señalar que pese a las condiciones imperantes en la economía, y como lo ha señalado el mismo Órgano de Control de acuerdo se lo ha referenciado más arriba, el concesionario realizó importantes esfuerzos para terminar la mayor parte de las obras en ejecución, difiriendo sólo aquellas que no afectaban la seguridad de los usuarios del Acceso. Cabe señalar también que, aún en la emergencia, el concesionario se avino a incorporar inversiones en seguridad solicitadas por el Órgano de Control.

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

Como resultado de esta combinación de efectos la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto cayó desde 13,06% al 10,25% medida en valores corrientes y al 3,14% si la TIR es calculada en valores constantes de 1993. Asimismo, el Valor Actual Neto del proyecto (VAN) calculado a una tasa de descuento del 12% pasó de un valor positivo de 15,508 millones de pesos antes de la emergencia a un valor negativo de 22,861 millones en

moneda corriente o de una pérdida de 87,140 millones si se lo mide en pesos constantes de 1993.

3.7. Solicitud del concesionario como consecuencia de la emergencia

Los puntos salientes de la presentación efectuada por Grupo Concesionario del Oeste a la UNIREN con fecha –16 de enero de 2004 en la cual se detallan las propuestas metodológicas, tarifarias y extra-tarifarias son los siguientes:

El objetivo primordial es mantener la plena operatividad de la Autopista, el plan de inversiones, 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 modificaciones en las variables que determinan el P.E.F. contractual, que incluyen una ampliación del plazo de concesión, modificaciones en el plan de obras contractual y la adecuación de especificaciones técnicas.

Los flujos contemplados en el P.E.F. se expresan en moneda homogénea en pesos de 2003

Restablecer el nuevo equilibrio contractual, aplicando una tarifa que permita obtener a partir del 1 de enero de 2002 una Tasa Interna de Retorno del proyecto (T.I.R) del 13,06% en pesos, estando pactada originalmente en dólares en el Contrato.

Reconocimiento de la nueva alícuota vigente del Impuesto sobre los Ingresos Brutos (que pasó de 2.40% a 325% en julio de 2001), y la pérdida sufrida por la no incorporación del C.P.I. de 2001 que debió reflejarse en la tarifa a partir del 1 de enero de 2002 (\$0.0234 por cada tránsito clase 2).

Reconocimiento del efecto financiero del IVA.

Incremento Tarifario Se solicita el siguiente cuadro tarifario...

Año	1er Semestre	2do Semestre
2003	1.50	1.50
2004	1.50	2.00
2005	2.25	2.50
2006	2.80	2.80
2007	3.00	3.00
2008	3.10	3.10
2009	3.20	3.20
2010	3.50	3.50

Nota: Tarifas expresadas en pesos de 2003.

3.8 Reconstrucción de la ecuación económica financiera del Concesionario

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

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

A los montos de ingresos originalmente previstos por la concesionaria se le incrementó lo percibido por esta en concepto de reajuste tarifario por aplicación del incremento del Índice de Precios al Consumidor, todos los rubros, en los Estados Unidos (CPI en su abreviatura inglesa).

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

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

Posteriormente, la UNIREN ha calculado los valores corrientes de los egresos del concesionario en materia de operación y mantenimiento e inversiones en obra comprometidos en función de los declarados oportunamente por la empresa en su Plan Económico Financiero (PEF). Para re-expresar sus valores originales, expuestos en moneda de septiembre de 1993, en valores corrientes se aplicaron los coeficientes calculados siguiendo la metodología que se presenta en el punto 6 de este informe y cuyos valores se encuentran en el ANEXO I del mismo.

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

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

3.9. Metodología de reexpresión de egresos.

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

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

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

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

Llegado a este punto es conveniente resaltar que la UNIREN con la aplicación de esta metodología no 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 recalcu 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 GCO S.A. 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 70% por el acápite caminos, un 12% por el acápite puentes y un 18% por el de repavimentación. Los valores calculados a partir del procedimiento expuesto son los que se han referenciado como ANEXO I y la Memoria de Cálculo en el ANEXO V, INDICE DE INVERSION.

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

Sin embargo, desde su origen, el Plan Económico Financiero de la Concesión de la empresa GCO S.A. deducía en el cálculo del Impuesto a las Ganancias una partida de lo que la empresa estimaba pagar a lo largo del contrato en concepto de intereses por el capital que estimaba solicitar.

Anular este rubro, implicaba una reconsideración de la Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero (PEF) presentado por la empresa y utilizado posteriormente en las sucesivas readecuaciones contractuales. La UNIREN consideró que la solución más neutral era aplicar a los intereses el mismo índice de reajuste que se aplica al PEF para las inversiones y para el recupero de las mismas a lo largo del PEF.

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 tarifa de peaje que le permita al mismo alcanzar la Tasa Interna de Retorno (TIR) que tenía el proyecto pero en valores constantes de 1993. Renuncia en consecuencia, tal como establecerá explícitamente la

Carta de Entendimiento, a exigir para el proyecto, el mantenimiento de una tasa de rentabilidad a calcularse en dólares constantes de 1993.

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

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

La solución que se propone consiste en realizar a partir del 1 de enero del 2005 un moderado ajuste tarifario que en promedio no supera el 14%. Este incremento tarifario, conjuntamente con una reprogramación de obras y con el agregado de algunas obras menores hacen que la Tasa interna de Retorno del Plan Económico Financiero de la empresa GCO. S.A. alcance el 8,17% con un VAN negativo de \$ 40.771.000 a pesos constantes de 1993.

De este modo, queda pospuesto para una nueva instancia de negociación a realizarse a partir de abril del año 2005 cualquier acción tendiente a atender el reclamo empresario para elevar Tasa Interna de Retorno del Plan Económico Financiero de la empresa para que este porcentaje recupere al valor de 13,06%, como así también la dilucidación de los aspectos que se señalan en el punto 11 del presente informe.

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

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

Como medidas complementarias la UNIREN propone lo siguiente:

Plan de Trabajo e Inversiones

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

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

Seguros y Garantías

El contrato de concesión regula las cuestiones atinentes a seguros y garantías en las Cláusulas VI y XV respectivamente previendo que el concesionario debe constituir las

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

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

Registro de Inversiones

La Cláusula 17.9. del Contrato de Concesión establece que al único y exclusivo fin de liquidar a la concesionaria bajo distintos supuestos de extinción de la Concesión, el Órgano de Control llevará trimestralmente un Registro en el que se asentarán los

importes correspondientes a los rubros que se reconocerán al Concesionario en concepto de inversiones en bienes, obras e instalaciones realizadas. La unidad de cuenta contractualmente establecida era en dólares estadounidenses.

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

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

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

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 50% de la tarifa de peaje al público vigente a la fecha de penalización en la Estación Luján para la Categoría 2.

Control de Cargas

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

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

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

concesionaria el cobro del perjuicio que los infractores causan en los bienes entregados a su cuidado.

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

Las diferencias que puedan existir entre los valores estimados de las obras incorporadas al Plan Económico Financiero y los que calcule el OCCOVI en función del proyecto ejecutivo.

Las diferencias que pudieran existir entre los montos estimados por la UNIREN en concepto de ajuste por CPI y los realmente verificados para el período 1995 a 2004.

La diferencia si la hubiere entre el valor estimado por la UNIREN en concepto de Impuesto a los Ingresos Brutos por Peaje para el período 2002-2004 y lo realmente pagado por la empresa.

Las variaciones que se observen en los índices de precios que conforman la Base de Datos de los índices calculados por la UNIREN según las memorias de cálculo adjuntas en el ANEXO V, todos ellos hasta fines del 2004.

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

3.12. Impacto de la propuesta.

3.12.1 Impacto en la competitividad de la economía

El incremento propuesto en el precio del peaje no tiene mayor incidencia dentro de los costos del transporte de carga, tanto en camiones livianos o de distribución como en los vehículos de transporte pesado que al recorrer distancias más largas tienen imputados mayores costos de fletes, y un peso relativo aún menor si se relaciona este incremento con el valor de la carga transportada.

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

Tipo de camión	Categoría	Producto	Incremento de peaje	Carga Transportada	Precio por tonelada de la carga	Impacto porcentual del incremento
Liviano	3	Arena	0,80	7	18,80	0,61
Liviano	3	Cemento	0,80	7	294,20	0,04
Pesado	6	Trigo	1,80	30	417,30	0,01

3.12.2. Impacto en el Ingreso

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

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

Las conclusiones muestran que alrededor del 92% de los usuarios que pagan peaje, la incidencia que tiene el incremento de la tarifa en su estructura de ingresos es mínima, esto es, menor al 1% de sus ingresos. Luego hay un 7% de los usuarios en donde el impacto varía entre el 1% y el 5% de sus ingresos.

Hay un grupo del 0.4% de los usuarios que pagan peaje, cuya incidencia en los ingresos es alta, esto es superior al 5%. Se entiende, y el estudio presentado lo infiere, que estos casos son usuarios que, si bien pagan el peaje, están realizando una actividad laboral que se los reintegra (casos de taxis, remises, viajantes, fletes cortos, etc.).

Por último, señalemos que la población de menores ingresos utiliza el transporte público de pasajeros en cuyos costos, la incidencia del peaje no es significativa.

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

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

Tanto la calidad de los servicios como los planes de inversión de la concesión se encuentran previstos contractualmente, mediante el Decreto 1167/94, y modificatorios conforme las sucesivas adecuaciones contractuales acordadas con el Estado Nacional: Res. M.E.Y.O.S.P. 810/96, Res. M.E.Y.O.S.P. 1366/97, Res. M.E.Y.O.S.P. 886/98, Res. M.I.V. 185/00 y Decreto 1221/00.

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

Hasta la finalización de la concesión el régimen de inversión previsto contractualmente prevé obras de ampliación por incremento de tránsito, repavimentaciones que aseguran la

calidad del servicio y las obras de mantenimiento de rutina que aseguran la buena conservación de la oferta vial.

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

Durante el período de emergencia, las obras previstas para el año 2002 y 2003 se han ejecutado parcialmente debido a los mayores costos y los problemas financieros del concesionario, el que sólo pudo atender parcialmente sus compromisos con el sistema financiero como consecuencia del reajuste que sufrieron las mismas por aplicación del Coeficiente de Estabilización de Referencia (CER). Se ha señalado, sin embargo, que el concesionario durante dicho período ha afrontado la prosecución de las obras comprometidas y las necesarias para mantener en condiciones adecuadas el inventario vial y la atención de las necesidades que hacen a la seguridad vial.

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 de 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.

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

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

Se ha producido un mayor desarrollo demográfico en la zona oeste, con especial acento en barrios de fin de semana en su zona de influencia. Esto ha conllevado a la construcción de nuevas áreas de servicios educacionales, de salud, de entretenimiento, de turismo y comerciales.

3.12.4.1. Beneficio al usuario

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

Al momento de la licitación del Acceso Oeste bajo la modalidad “con tarifa tope” el estudio realizado por la Secretaría de Obras Públicas arrojó un Beneficio del Usuario por Barrera de Peaje para el Acceso Oeste de U\$S 2,64 (dos dólares con sesenta y cuatro centavos) y el tope de tarifa fijado y el tope de tarifa fijado para el Acceso Oeste por la Comisión de Privatización fue sustancialmente menor de acuerdo a lo documentado en el

Folio 2621 del expediente MEYOSP 26013/92.de acuerdo a lo documentado en el Folio 2621 del expediente M.E.Y.O.S.P. 26.013/92.

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

CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - ISIT - UNC 1996

ACCESO	OPERACIÓN Y TIEMPO DE VIAJE		SEGURIDAD Y COMODIDAD		BENEFICIO AL USUARIO	
	VALOR	%	VALOR	%	VALOR	%
OESTE	2.36	86	0.40	14	2.76	100

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

Año 1996.

CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - UBA 2001

ACCESO	TRÁNSITO DIARIO (UTEQ./DIA)	BENEFICIO TOTAL (\$/DIA)	BENEFICIO UNITARIO (\$/UTEQ.)	PEAJE AÑO 2000 (\$/UTEQ.)	RELACION BENEFICIO/PEAJE
OESTE	199.997	510.247	2.55	1.5	1.7

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

CALCULO BENEFICIO AL USUARIO FCE - UBA 2002

ACCESO	TRÁNSITO DIARIO (UTEQ./DIA)	BENEFICIO TOTAL (\$/DIA)	BENEFICIO UNITARIO (\$/UTEQ.)	PEAJE AÑO 2000 (\$/UTEQ.)	RELACION BENEFICIO/ PEAJE
OESTE	145.978	418.410	2.87	1.5	1.91

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

3.12.4.2. Ahorros en los tiempos de viaje

La construcción del tramo Av. Gral Paz – Vergara, ha permitido una reducción importante en los tiempos de viaje para los más de 170.000 usuarios que utilizan dicha sección de la autopista, reduciendo además el impacto que provocaba en las zonas urbanas las altas congestiones del tránsito. Adicionalmente las ampliaciones de carriles, y las mejoras sustanciales en la infraestructura de toda la autopista ha permitido a los usuarios que recorren toda la extensión de la misma aumentar la velocidad media, y hacerlo sólo en 30 minutos ahorrando más de 45 minutos respecto a la situación original sin concesión.

3.12.4.3. Tiempos de espera

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

3.12.4.4 Áreas de servicio para el usuario

Existen actualmente cuatro áreas de servicio con expendio de combustible, minimercados, refrigerio y sanitarios considerando todos los ramales del área concesionada.

3.12.4.5 Seguridad Vial

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

3.12.4.6 Servicios de comunicación

A lo largo de la concesión se encuentran distribuidos los postes S.O.S de comunicación que permite a los usuarios comunicarse en forma gratuita las 24 horas con el centro de atención de emergencias y auxilio mecánico.

3.12.4.7 Medio Ambiente

A través del monitoreo continuo a lo largo de la concesión y del desarrollo de una política de forestación la concesión realiza actividades de preservación del medio ambiente.

3.12.4.8 Obras comunitarias

El concesionario canaliza parte de sus ingresos y beneficios a obras requeridas por la comunidad.

3.12.4.9 Impacto en la seguridad de los sistemas comprendidos

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

Incorporación de nuevas tecnologías en pavimentos.

Señalización vertical de pórticos de diferenciaciones de carriles según velocidades.

Señalización vertical con incorporación de líneas o reductores verticales.

Refuerzo de señalización en zonas de decisión.

Defensa de canalización de tránsito y de impacto.

Iluminación de la traza en forma integral.

Construcción de puentes pasarelas peatonales.

Alambrado de puentes aéreos y alambrados.

Reductores de velocidad en calle frentistas.

Sensores de espiras bajo calzada para medición del flujo de tránsito y la velocidad promedio.

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

Grupo Concesionario del Oeste S.A.	
Detección de incidentes / accidentes	Tiempo medio de atención: 8 minutos
Asistencia en ruta	6 móviles permanentes (- stand by) 836 atenciones por mes
Remolques livianos y pesados	5 grúas livianas 3 grúas para pesados Tiempo de llegada promedio menor a 15 minutos. <i>I. Cantidad de servicios promedio mensual: 2557</i>
Asistencia médica	4 servicios sanitarios fijos. Tiempo de llegada promedio menor a 10 minutos. <i>II. Cantidad mensual de atenciones promedio: 44</i>
Coordinación con bomberos	7 cuarteles disponibles <i>III. Cantidad mensual de atenciones promedio: 6</i>
Accidentología: víctimas fatales	Reducción de 2,25 muertos por mes en 1997 a 1,10 promedio mensual en 2004
Seguridad Policía Bonaerense, Federal y Gendarmería	30 efectivos, 8 móviles y 10 motos. Cantidad mensual de infracciones promedio: 414

3.13 Impacto sobre la rentabilidad de la empresa

La propuesta presentada genera a la empresa un incremento anual en los ingresos por peaje de alrededor de 13,6 millones de pesos de los cuales un 28% serán absorbidos por las cargas impositivas.

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

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

INVERSIONES	PLAN DE INVERSIONES																				TOTAL				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2017	2018	22	TOTAL
OBRAS Y PROYECTOS	173.784	53.256	11.639	6.395	7.388	5.543	15.316	0	0	0	0	1.947	4.116	0	1.902	2.176	2.843	6.731	904	3.372	0	0	0	0	173.784
EXPROPIACIONES S/CONTRATO	26.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26.000
SISTEMAS DE PEAJE	11.723	9.511	2.212	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.723
EXPROPIACIONES ADICIONALES	18.018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.018
EXPROP. ADICIONAL LUJAN	11.535	0	1.625	1.526	1.821	348	108	7	3.100	1.400	0	1.600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.535
1er. ADELANTAMIENTO DE OBRAS	0	11.115	-1.200	-90	-3.262	-2.289	-4.034	0	0	0	0	0	-240	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADELANTOS DE OBRAS AL AÑO 2 (1998)	0	9.353	-9.353	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADELANTOS DE OBRAS AL AÑO 3 (1999)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ADELANTOS DE OBRAS AL AÑO 4 (2001)	0	0	0	-4.126	0	4.126	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBRAS NUEVAS A EJECUTAR EN 1998	3.407	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.407
OBRAS NUEVAS A EJECUTAR DESDE 1999	476	0	476	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	476
OBRAS NUEVAS A EJECUTAR EN AÑO 2000	1.073	0	0	1.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.073
OBRAS NUEVAS A EJEC. DESDE AÑO 2001 EN ADELANTE	518	0	0	0	203	0	173	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	0	518
NOVA OBRAS A EJEC. DESDE AÑO 2001 EN ADELANTE	10.921	2.786	0	1.385	1.228	0	4.179	0	0	0	0	0	0	166	0	0	1.227	0	0	0	0	0	0	0	10.921
OBRAS A REEMPLAZAR	-12.639	0	0	-1.768	0	0	-10.871	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12.639
ADEL SISTEMA DE PEAJE	0	9.511	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBRAS -MODIFICACIONES 2004	6.620	0	0	311	-5.557	-4.126	-4.328	1.724	4.580	701	259	3.176	7.544	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	259	6.620
OBRAS A CONSTRUIR EN 5 AÑOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL EGRESOS POR INVERSIONES	117.900	65.802	5.398	4.657	1.821	3.602	542	1.731	7.680	2.101	6.723	11.420	259	426	2.161	2.435	4.472	6.990	1.163	3.631	259	259	259	259	251.435

**ANEXO III
PENALIDADES
GRUPO CONCESIONARIO DEL OESTE S.A.**

MULTAS FACTURADAS Y MULTAS SUSPENDIDAS APLICADAS A LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS									
CONCESIONARIA	EXPE-DIENTE N°	RESOLUCIÓN		IMPORTE PESOS	CONCEPTO	PAGO		DEUDA (EN PESOS)	
		N°	FECHA			FECHA ACRED.	MONTO		
G.C.O. S.A.	DNV 1-00286/02	OCC 438-02	17-12-02		Inc. a la norma del Inc. 14.20 del Art. 14 del Cap. III Rég. de Inf. y Sanc. aprobado por Res. N° 1151/99 del Ex-MEYOSP.				
	DNV 1-00286/02	OCC 438-02	17-12-02		N.C. por monto de Fact.OCC N° 0164 s/ Res. OCC N° 438-02 y 058-03. Pesificación			0,00	
	DNV 1-00286/02	OCC 058-03	10-02-03	55.000,00	S/ Art. 1° Res. OCC N° 058-03. Pesificación	05-04-03	55.000,00	0,00	
G.C.O. S.A.	OCC 2162/02	OCC 100-03	24-03-03	2.500,00	Inc. a la norma del Inc. 12.17 del Art. 12 del Cap. III Rég. de Inf. y Sanc. aprobado por Res. N° 1151/99 del Ex-MEYOSP.		2.500,00	0,00	
G.C.O. S.A.	OCC 2423-02	OCC 103-03	26-03-03	2.500,00	Inc. a la norma del Inc. 12.17 del Art. 12 del Cap. III Rég. de Inf. y Sanc. aprobado por Res. N° 1151/99 del Ex-MEYOSP.		2.500,00	0,00	
G.C.O. S.A.	DNV 1-02767/02	OCC 104-03	26-03-03	2.500,00	Inc. a la norma del Inc. 12.17 del Art. 12 del Cap. III Rég. de Inf. y Sanc. aprobado por Res. N° 1151/99 del Ex-MEYOSP.		2.500,00	0,00	
G.C.O. S.A.	DNV 1-08838/87	OCC 106-03	26-03-03	2.500,00	Inc. a la norma del Inc. 12.17 del Art. 12 del Cap. III Rég. de Inf. y Sanc. aprobado por Res. N° 1151/99 del Ex-MEYOSP.		2.500,00	0,00	
G.C.O. S.A.	OCC 708/04	OCC 72-04	06-05-04	1.400,00	Inf. Ap. 12.17 del artículo 12 del Régimende Infracciones y Sanciones aprobado por Res. ex MEYOSP N° 1151/99. Inc. instrucciones impartidas por OCCOVI.	18-05-04	1.400,00	0,00	
SUB-TOTAL:				66.400,00			66.400,00	0,00	

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

Dado que las multas abonadas por la Concesionaria conforme al presente ANEXO III de la Carta de Entendimiento suscripta en el día de la fecha, lo han sido en razón de Actas de Constatación relacionadas a incumplimientos de la Concesionaria producidos a partir de Enero de 2002 y relacionados en todos los casos a la situación de emergencia declarada por el Estado Nacional, de conformidad al punto Tercero de la mencionada Carta de Entendimiento, Concedente y Concesionario reconocen y aceptan que el total de dichas sumas abonadas se consideren y contabilicen como un crédito a favor de la Concesionaria, en concepto de a cuenta del, e imputables al, pago de otras infracciones ya constatadas ó que se constaten en el futuro, que queden firmes y que se encuentren incluidas en los incisos (i), (ii) y (iii) del Punto Tercero de la Carta de Entendimiento.

ANEXO V

Período		1	2	3	4	5	6	7	8
		Mano de obra	29 Máquinas y equipos	23 Productos refinados del petróleo	Transporte y Comunicaciones	Acero	Cemento	Costo Financiero	Gastos generales
1993	Ene	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Feb	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Mar	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Abr	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	May	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jun	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Jul	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Ago	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
	Set	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
	Oct	1.0372	1.0020	1.0014	1.0026	1.0000	1.0000	1.0000	1.0126
	Nov	1.0460	0.9999	1.0015	1.0026	1.0000	0.9982	1.0000	1.0150
	Dic	1.0936	0.9988	0.9834	0.9982	1.0000	0.9982	1.0000	1.0309
1994	Ene	1.0505	0.9917	0.9991	0.9973	1.0000	1.0000	1.0000	1.0174
	Feb	0.9984	0.9914	0.9987	0.9977	1.0000	0.9964	1.0000	1.0017
	Mar	0.9923	0.9905	1.0003	1.0004	1.0000	0.9982	1.0000	1.0000
	Abr	1.0102	0.9879	1.0044	1.0023	1.0000	1.0000	1.0000	1.0061
	May	1.0193	0.9859	1.0064	1.0034	1.0000	1.0000	1.0000	1.0095
	Jun	1.0350	0.9908	1.0136	1.0058	0.9998	1.0000	1.0000	1.0145
	Jul	1.0136	0.9931	1.0208	1.0067	0.9998	1.0108	1.0000	1.0094
	Ago	1.0231	0.9916	1.0160	1.0249	1.0000	1.0108	1.0000	1.0124
	Set	1.0185	0.9831	1.0133	1.0688	1.0000	1.0108	1.0000	1.0118
	Oct	1.0290	0.9852	1.0134	1.0709	1.0000	1.0108	1.0000	1.0153
	Nov	1.0339	0.9861	1.0196	1.0711	1.0056	1.0090	1.0000	1.0163
	Dic	1.0402	0.9866	1.0305	1.0726	1.0097	1.0090	1.0437	1.0187
1995	Ene	1.0470	0.9824	1.0451	1.0764	1.0097	1.0090	1.0437	1.0216
	Feb	1.0491	0.9830	1.0478	1.0778	1.0111	1.0090	1.1254	1.0231
	Mar	1.1301	0.9904	1.0446	1.0809	1.0141	1.0179	1.4877	1.0503
	Abr	1.1371	0.9922	1.0331	1.0941	1.0771	1.0269	1.4877	1.0679
	May	1.1210	0.9921	1.0370	1.0963	1.0794	1.0538	1.4188	1.0625
	Jun	1.1293	0.9924	1.0426	1.0985	1.0794	1.0538	1.0313	1.0654
	Jul	1.1234	0.9805	1.0393	1.0995	1.0794	1.0538	1.0313	1.0633
	Ago	1.1099	0.9801	1.0301	1.1011	1.0794	1.0538	1.0000	1.0571
	Set	1.0950	0.9718	0.9796	1.0981	1.0794	1.0538	1.0000	1.0516
	Oct	1.0981	0.9742	0.9793	1.0972	1.0794	1.0573	1.0000	1.0529
	Nov	1.0541	0.9758	0.9814	1.0976	1.0794	1.0591	1.0000	1.0372
	Dic	1.0610	0.9730	0.9820	1.0985	1.0794	1.0556	1.0000	1.0390
1996	Ene	1.0558	0.9919	0.9867	1.1000	1.0794	1.0556	1.0000	1.0379
	Feb	1.0456	0.9906	0.9708	1.1012	1.0794	1.0556	1.0000	1.0421
	Mar	1.0456	0.9843	0.9698	1.1008	1.0794	1.0556	1.0000	1.0390
	Abr	1.0435	0.9859	0.9820	1.1061	1.0794	1.0556	1.0000	1.0358
	May	1.0425	0.9867	0.9921	1.1118	1.0794	1.0556	0.8751	1.0390
	Jun	1.0405	0.9976	0.9817	1.1102	1.0794	1.0556	0.8751	1.0440
	Jul	0.9729	0.9961	0.9737	1.1087	1.0781	1.0556	0.8751	1.0410
	Ago	0.9657	0.9961	0.9717	1.1077	1.0781	1.0556	0.8751	1.0358
	Set	0.9637	1.0094	1.0011	1.1082	1.0825	1.0556	0.8751	1.0348
	Oct	0.9606	1.0108	1.0304	1.1970	1.1040	1.0556	0.8751	1.0306
	Nov	0.9596	1.0108	1.0530	1.1997	1.1040	1.0591	0.7251	1.0171
	Dic	0.9606	1.0096	1.0528	1.1995	1.1040	1.0591	0.7251	1.0139
1997	Ene	0.9596	1.0110	1.0531	1.2022	1.1040	1.0591	0.7251	1.0129
	Feb	0.9616	1.0026	1.0583	1.2458	1.1040	1.0591	0.7251	1.0181
	Mar	0.9637	0.9937	1.0588	1.2458	1.1040	1.0591	0.7251	1.0191
	Abr	0.9676	0.9899	1.0492	1.2455	1.1040	1.0681	0.7251	1.0212
	May	0.9739	0.9888	1.0420	1.2441	1.1040	1.0681	0.7251	1.0181
	Jun	0.9801	0.9822	1.0411	1.2454	1.1040	1.0681	0.7251	1.0171
	Jul	0.9893	0.9747	1.0411	1.2442	1.1040	1.0681	0.7251	1.0171
	Ago	0.9954	0.9703	1.0411	1.2424	1.1040	1.0681	0.7251	1.0202
	Set	0.9944	0.9676	1.0393	1.2418	1.1040	1.0681	0.7251	1.0202
	Oct	0.9913	0.9676	1.0386	1.2428	1.1040	1.0806	0.7251	1.0223
	Nov	0.9852	0.9635	1.0358	1.2422	1.1040	1.0806	0.7251	1.0275
	Dic	0.9842	0.9635	1.0306	1.2402	1.1040	1.0789	0.7251	1.0327
1998	Ene	0.9790	0.9594	1.0159	1.2784	1.1040	1.0842	0.7251	1.0317
	Feb	0.9811	0.9598	1.0157	1.2975	1.1040	1.0842	0.7251	1.0317
	Mar	0.9852	0.9582	0.9996	1.2954	1.1040	1.0789	0.7251	1.0317
	Abr	0.9862	0.9585	0.9948	1.2923	1.0705	1.0681	0.7251	1.0327
	May	0.9862	0.9586	0.9949	1.2884	1.0705	1.0681	0.7251	1.0244
	Jun	0.9842	0.9505	0.9955	1.2870	1.0705	1.0681	0.7251	1.0244
	Jul	0.9801	0.9502	0.9903	1.2866	1.0844	1.0681	0.7251	1.0254
	Ago	0.9801	0.9502	0.9902	1.2865	1.0806	1.0681	0.7251	1.0244
	Set	0.9801	0.9481	0.9897	1.2864	1.0698	1.0717	0.7251	1.0244
	Oct	0.9790	0.9411	0.9884	1.2870	1.0500	1.0771	0.8314	1.0254
	Nov	0.9893	0.9439	0.9884	1.2853	1.0500	1.0771	0.8314	1.0317
	Dic	0.9913	0.9411	0.9879	1.2824	1.0651	1.0735	0.8314	1.0337
1999	Ene	0.9913	0.9430	0.9879	1.2820	1.0643	1.0735	0.8314	1.0369
	Feb	0.9985	0.9410	0.9879	1.2795	1.0843	1.0735	0.8813	1.0463
	Mar	1.0016	0.9355	0.9840	1.2815	1.0801	1.0771	0.8813	1.0515
	Abr	0.9964	0.9480	0.9841	1.2817	1.0798	1.0771	0.8813	1.0483
	May	1.0005	0.9481	0.9655	1.2826	1.0798	1.0753	0.8813	1.0442
	Jun	0.9975	0.9485	0.9696	1.2800	1.0889	1.0663	0.8813	1.0452
	Jul	0.9985	0.9485	0.9723	1.2781	1.0889	1.0663	0.8813	1.0463
	Ago	0.9923	0.9466	0.9776	1.2777	1.0668	1.0663	0.8813	1.0379
	Set	0.9903	0.9409	1.0041	1.2785	1.0628	1.0663	0.8813	1.0358
	Oct	0.9882	0.9409	1.0756	1.2861	1.0537	1.0663	0.8813	1.0327
	Nov	0.9903	0.9409	1.0937	1.2962	1.0523	1.0663	0.8813	1.0348
	Dic	0.9913	0.9375	1.1679	1.3055	1.0383	1.0663	0.8813	1.0348
2000	Ene	0.9862	0.9375	1.2053	1.3193	1.0383	1.0663	0.8813	1.0317
	Feb	0.9852	0.9310	1.2524	1.3237	1.0391	1.0681	0.8813	1.0317
	Mar	0.9852	0.9208	1.2724	1.3236	1.0224	1.0645	0.8813	1.0317
	Abr	0.9821	0.9094	1.2086	1.3189	1.0253	1.0609	0.8813	1.0306
	May	0.9780	0.9220	1.2099	1.3161	1.0306	1.0627	0.8813	1.0337
	Jun	0.9729	0.9221	1.2382	1.3164	1.0274	1.0627	0.8813	1.0337
	Jul	0.9676	0.9188	1.2465	1.3174	1.0224	1.0591	0.8813	1.0327
	Ago	0.9647	0.9188	1.2483	1.3149	1.0224	1.0591	0.8813	1.0264
	Set	0.9596	0.9169	1.2959	1.3136	1.0217	1.0645	0.8813	1.0212
	Oct	0.9555	0.9169	1.3147	1.3130	1.0217	1.0645	0.8813	1.0191
	Nov	0.9504	0.9092	1.3183	1.3199	1.0196	1.0556	0.8813	1.0202
	Dic	0.9452	0.9117	1.3074	1.3311	1.0196	1.0556	0.8813	1.0171
2001	Ene	0.9452	0.9134	1.2983	1.3230	1.0315	1.0538	0.8813	1.0202
	Feb	0.9463	0.9076	1.3104	1.3210	0.9968	1.0538	0.8068	1.0191
	Mar	0.9831	0.9076	1.3032	1.3372	1.0019	1.0556	0.8068	1.0202
	Abr	0.9842	0.9053	1.2924	1.3568	1.0200	1.0538	0.8068	1.0160
	May	0.9801	0.9053	1.3222	1.3602	1.0187	1.0538	0.8068	1.0181
	Jun	0.9760	0.9030	1.3227	1.3391	1.0366	1.0538	0.8068	1.0202
	Jul	0.9698	0.9041	1.3076	1.3120	1.0391	1.0538	0.8068	1.0254
	Ago	0.9616	0.8997	1.2977	1.3315	1.0269	1.0556	0.9126	1.0202
	Set	0.9534	0.8762	1.2981	1.3263	1.0400	1.0573	0.9126	1.0181
	Oct	0.9514	0.8735	1.2541	1.3165	1.0326	1.0573	0.9126	1.0150
	Nov	0.9555	0.8723	1.2274	1.3072	1.0417	1.0556	0.9126	1.0087
	Dic	0.9545	0.8727	1.2015	1.3045	1.0254	1.0556	0.9126	1.0087
2002	Ene	0.9534	0.9709	1.1941	1.3563	1.1592	1.0842	0.9126	1.0233
	Feb	0.9545	1.2942	1.2184	1.3772	1.2546	1.1613	0.9126	1.0379
	Mar	0.9575	1.5195	1.3708	1.4187	1.3398	1.1577	2.1881	1.0452
	Abr	0.9637	1.9057	1.7979	1.5476	1.7770	1.2706	2.8135	1.0953
	May	0.9667	2.3461	2.2201	1.6073	1.9573	1.4068	2.8135	1.1172
	Jun	0.9688	2.5129	2.8568	1.6917	2.1263	1.5376	2.8135	1.1474
	Jul	1.0241	2.5667	2.9471	1.7427	2.4999	1.7888	2.8135	1.2027
	Ago	1.0425	2.7541	3.1372	1.7795	2.5767	1.9516	3.1259	1.2361
	Set	1.0507	2.7082	3.3204	1.8023	2.5814	2.1470	3.1259	1.2518
	Oct	1.0446	2.7187	3.4151	1.8102	2.5863	2.3172	3.1259	1.2570
	Nov	1.0487	2.5951	3.4193	1.8196	2.5615	2.4050	2.5005	1.2622
	Dic	1.0528	2.4735	3.3866	1.8094	2.5213	2.4785	2.5005	1.2632
2003	Ene	1.0876	2.3603	3.5289	1.8280	2.5509	2.4839	2.5005	1.2914

ANEXO V

INDICE TOTAL = Caminos (70%) + Puentes (12%) +Repavimentación (18%)

	INDICE TOTAL = Caminos (70%) + Puentes (12%) +Repavimentación (18%)			INDICE DE VARIACION DE COSTOS DE INVERSION(SET.1993=100)	PROMEDIO ANUAL DEL INDICE DE COSTOS DE INVERSION	
	Caminos 70%	Puentes 12%	Repavimentación 18%			
1993	Ene				1,0121	
	Feb					
	Mar					
	Abr					
	May					
	Jun					
	Jul					
	Ago					
	Set	1,00	1,00	1,00		1,000
	Oct	1,01	1,02	1,01		1,012
	Nov	1,01	1,02	1,01		1,014
	Dic	1,02	1,03	1,02		1,022
1994	Ene	1,01	1,02	1,01	1,014	
	Feb	1,00	1,00	1,00	0,998	
	Mar	1,00	1,00	1,00	0,997	
	Abr	1,00	1,00	1,00	1,004	
	May	1,01	1,01	1,01	1,007	
	Jun	1,01	1,02	1,01	1,014	
	Jul	1,01	1,01	1,01	1,011	
	Ago	1,01	1,01	1,01	1,013	
	Set	1,01	1,01	1,01	1,011	
	Oct	1,01	1,02	1,01	1,014	
	Nov	1,02	1,02	1,02	1,019	
	Dic	1,03	1,03	1,03	1,026	
1995	Ene	1,03	1,03	1,03	1,032	
	Feb	1,04	1,04	1,04	1,037	
	Mar	1,07	1,08	1,08	1,074	
	Abr	1,08	1,09	1,08	1,083	
	May	1,08	1,09	1,08	1,078	
	Jun	1,07	1,08	1,07	1,069	
	Jul	1,06	1,07	1,07	1,065	
	Ago	1,06	1,06	1,06	1,057	
	Set	1,03	1,05	1,04	1,036	
	Oct	1,03	1,05	1,04	1,037	
	Nov	1,02	1,03	1,03	1,025	
	Dic	1,03	1,03	1,03	1,027	
1996	Ene	1,03	1,03	1,03	1,029	
	Feb	1,02	1,03	1,02	1,021	
	Mar	1,02	1,03	1,02	1,021	
	Abr	1,02	1,03	1,03	1,024	
	May	1,02	1,03	1,02	1,023	
	Jun	1,02	1,02	1,02	1,020	
	Jul	1,00	1,00	1,00	0,999	
	Ago	1,00	0,99	1,00	0,996	
	Set	1,01	1,00	1,01	1,007	
	Oct	1,02	1,01	1,02	1,020	
	Nov	1,02	1,01	1,02	1,021	
	Dic	1,02	1,01	1,02	1,020	
1997	Ene	1,02	1,01	1,02	1,020	
	Feb	1,03	1,01	1,02	1,024	
	Mar	1,03	1,01	1,02	1,024	
	Abr	1,02	1,01	1,02	1,022	
	May	1,02	1,01	1,02	1,021	
	Jun	1,02	1,01	1,02	1,021	
	Jul	1,02	1,02	1,02	1,023	
	Ago	1,03	1,02	1,02	1,024	
	Set	1,02	1,02	1,02	1,023	
	Oct	1,02	1,02	1,02	1,023	
	Nov	1,02	1,01	1,02	1,020	
	Dic	1,02	1,01	1,02	1,019	
1998	Ene	1,01	1,01	1,01	1,014	
	Feb	1,02	1,01	1,02	1,015	
	Mar	1,01	1,01	1,01	1,010	
	Abr	1,01	1,00	1,01	1,005	
	May	1,00	1,00	1,00	1,004	
	Jun	1,00	1,00	1,00	1,002	
	Jul	1,00	1,00	1,00	1,003	
	Ago	1,00	1,00	1,00	1,001	
	Set	1,00	1,00	1,00	0,999	
	Oct	1,00	1,00	1,00	0,999	
	Nov	1,00	1,00	1,00	1,003	
	Dic	1,01	1,00	1,01	1,005	
1999	Ene	1,01	1,00	1,01	1,005	
	Feb	1,01	1,01	1,01	1,010	
	Mar	1,01	1,01	1,01	1,011	
	Abr	1,01	1,01	1,01	1,011	
	May	1,01	1,01	1,01	1,006	
	Jun	1,00	1,00	1,01	1,005	
	Jul	1,01	1,01	1,01	1,006	
	Ago	1,00	1,00	1,01	1,004	
	Set	1,01	1,01	1,01	1,011	
	Oct	1,03	1,02	1,03	1,032	
	Nov	1,04	1,03	1,04	1,038	
	Dic	1,06	1,04	1,06	1,060	
2000	Ene	1,08	1,05	1,07	1,071	
	Feb	1,09	1,06	1,08	1,085	
	Mar	1,09	1,06	1,09	1,088	
	Abr	1,07	1,04	1,06	1,066	
	May	1,07	1,04	1,07	1,067	
	Jun	1,08	1,05	1,07	1,075	
	Jul	1,08	1,05	1,07	1,075	
	Ago	1,08	1,04	1,07	1,074	
	Set	1,09	1,05	1,08	1,087	
	Oct	1,10	1,05	1,09	1,091	
	Nov	1,10	1,05	1,09	1,090	
	Dic	1,09	1,05	1,08	1,086	
2001	Ene	1,09	1,05	1,08	1,085	
	Feb	1,09	1,04	1,08	1,081	
	Mar	1,10	1,06	1,09	1,090	
	Abr	1,09	1,06	1,09	1,089	
	May	1,10	1,06	1,09	1,097	
	Jun	1,10	1,06	1,10	1,098	
	Jul	1,10	1,06	1,09	1,092	
	Ago	1,09	1,05	1,09	1,088	
	Set	1,09	1,05	1,08	1,085	
	Oct	1,08	1,04	1,07	1,069	
	Nov	1,07	1,03	1,06	1,062	
	Dic	1,06	1,03	1,05	1,051	
2002	Ene	1,08	1,05	1,08	1,080	
	Feb	1,14	1,11	1,13	1,135	
	Mar	1,27	1,22	1,26	1,263	
	Abr	1,55	1,44	1,52	1,528	
	May	1,76	1,60	1,73	1,736	
	Jun	1,95	1,75	1,91	1,922	
	Jul	2,13	1,90	2,08	2,095	
	Ago	2,25	2,00	2,19	2,209	
	Set	2,31	2,06	2,26	2,274	
	Oct	2,35	2,09	2,29	2,308	
	Nov	2,31	2,05	2,25	2,268	
	Dic	2,29	2,04	2,23	2,252	
2003	Ene	2,34	2,08	2,28	2,302	
	Feb	2,35	2,09	2,29	2,310	
	Mar	2,36	2,09	2,29	2,313	
	Abr	2,33	2,06	2,27	2,286	
	May	2,33	2,06	2,26	2,283	
	Jun	2,27	2,02	2,21	2,231	
	Jul	2,26	2,02	2,21	2,223	
	Ago	2,27	2,03	2,21	2,231	
	Set	2,27	2,03	2,22	2,235	
	Oct	2,28	2,05	2,23	2,246	
	Nov	2,30	2,06	2,24	2,261	
	Dic	2,32	2,08	2,26	2,279	
2004	Ene	2,35	2,12	2,30	2,311	
	Feb	2,40	2,17	2,35	2,366	
	Mar	2,46	2,22	2,40	2,418	
	Abr	2,47	2,23	2,42	2,434	
	May	2,50	2,26	2,45	2,464	
	Jun	2,53	2,28	2,47	2,486	
	Jul	2,53	2,28	2,47	2,490	
	Ago	2,57	2,31	2,51	2,524	
	Set	2,57	2,31	2,51	2,524	
	Oct	2,57	2,31	2,51	2,529	
	Nov	2,57	2,31	2,51	2,529	
	Dic	2,57	2,31	2,51	2,529	

ANEXO V

AÑO	Mes	Serie histórica del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en el Gran Buenos Aires (Nivel General)	Ponderación del Índice de Precios al Consumidor	Índice de Precios Internos al por mayor (IPIM) - Año 1993	Ponderación del Índice de Precios Internos al por mayor	Índice de la apertura mano de obra del índice del costo de la construcción	Ponderación del Índice de mano de Obra	Valor del índice de Gastos	Índice de gastos setiembre de 1993=100	Promedios Anuales del Índice de Gastos de Explotación (Set.1993=100)
1993	9	94,80	0,24	100,41	0,25	97,65	0,52	97,65	100,00	
1993	10	95,34		100,58		101,28		99,69	102,09	102,2507
1993	11	95,39		99,71		102,14		99,93	102,34	
1993	12	95,38		98,88		106,79		102,12	104,58	
1994	1	95,47		98,40		102,58		99,85	102,26	
1994	2	95,47		97,78		97,49		97,08	99,42	
1994	3	95,60		97,86		96,90		96,82	99,16	
1994	4	95,84		98,21		98,64		97,86	100,22	
1994	5	96,17		99,36		99,54		98,69	101,07	
1994	6	96,54		100,14		101,07		99,76	102,16	101,5395
1994	7	97,43		100,64		98,98		99,02	101,40	
1994	8	97,63		100,54		99,91		99,52	101,92	
1994	9	98,30		100,53		99,45		99,44	101,84	
1994	10	98,62		100,81		100,48		100,12	102,53	
1994	11	98,84		101,63		100,96		100,62	103,04	
1994	12	99,06		101,80		101,57		101,03	103,46	
1995	1	100,29		103,24		102,24		102,02	104,48	
1995	2	100,29		103,64		102,44		102,22	104,69	
1995	3	99,84		103,02		110,35		106,04	108,59	
1995	4	100,29		106,47		111,03		107,35	109,93	
1995	5	100,31		106,60		109,46		106,57	109,14	
1995	6	100,11		106,93		110,27		107,02	109,60	107,7940
1995	7	100,51		107,33		109,70		106,92	109,50	
1995	8	100,27		107,66		108,38		106,27	108,83	
1995	9	100,43		107,68		106,93		105,56	108,10	
1995	10	100,78		107,56		107,23		105,77	108,32	
1995	11	100,55		107,37		102,93		103,45	105,94	
1995	12	100,65		107,73		103,60		103,91	106,41	
1996	1	100,95		107,97		103,1		103,79	106,29	
1996	2	100,62		107,86		102,1		103,17	105,65	
1996	3	100,08		108,70		102,1		103,24	105,73	
1996	4	100,08		110,32		101,9		103,54	106,03	
1996	5	99,99		110,57		101,8		103,53	106,02	
1996	6	99,99		109,74		101,6		103,22	105,71	103,9657
1996	7	100,54		109,61		95,0		99,92	102,33	
1996	8	100,46		109,27		94,3		99,46	101,85	
1996	9	100,64		110,52		94,1		99,70	102,11	
1996	10	101,15		110,97		93,8		99,78	102,19	
1996	11	100,99		110,10		93,7		99,48	101,87	
1996	12	100,70		109,95		93,8		99,42	101,82	
1997	1	101,17		110,75		93,7		99,68	102,08	
1997	2	101,56		110,51		93,9		99,82	102,22	
1997	3	101,06		110,27		94,1		99,74	102,15	
1997	4	100,73		109,72		94,5		99,73	102,14	
1997	5	100,64		110,44		95,1		100,20	102,61	
1997	6	100,87		110,00		95,7		100,46	102,88	102,9046
1997	7	101,10		109,53		96,6		100,86	103,29	
1997	8	101,26		110,28		97,2		101,39	103,83	
1997	9	101,21		110,54		97,1		101,39	103,83	
1997	10	101,06		110,45		96,8		101,18	103,61	
1997	11	100,86		110,28		96,2		100,78	103,21	
1997	12	101,03		109,51		96,1		100,58	103,00	
1998	1	101,67		107,56		95,6		99,99	102,40	
1998	2	102,02		107,94		95,8		100,27	102,69	
1998	3	101,89		107,66		96,2		100,38	102,80	
1998	4	101,91		107,75		96,3		100,46	102,88	
1998	5	101,83		107,53		96,3		100,39	102,80	
1998	6	102,03		107,53		96,1		100,33	102,75	102,3728
1998	7	102,35		107,21		95,7		100,12	102,53	
1998	8	102,37		106,53		95,7		99,96	102,37	
1998	9	102,33		105,41		95,7		99,67	102,08	
1998	10	101,96		104,27		95,6		99,25	101,64	
1998	11	101,72		103,30		96,6		99,47	101,87	
1998	12	101,70		102,12		96,8		99,28	101,67	
1999	1	102,18		101,66		96,80		99,28	101,67	
1999	2	102,02		100,82		97,50		99,40	101,79	
1999	3	101,25		101,03		97,80		99,42	101,81	
1999	4	101,15		102,01		97,30		99,38	101,77	
1999	5	100,66		101,97		97,70		99,46	101,85	
1999	6	100,65		101,88		97,40		99,28	101,67	101,6412
1999	7	100,84		102,07		97,50		99,42	101,82	
1999	8	100,46		102,33		96,90		99,09	101,47	
1999	9	100,26		103,19		96,70		99,15	101,54	
1999	10	100,24		103,07		96,50		99,01	101,40	
1999	11	99,92		102,85		96,70		98,98	101,37	
1999	12	99,86		103,35		96,80		99,14	101,53	
2000	1	100,71		104,59		96,30		99,39	101,79	
2000	2	100,71		105,50		96,20		99,57	101,97	
2000	3	100,18		106,04		96,20		99,57	101,97	
2000	4	100,07		104,75		95,90		99,07	101,46	
2000	5	99,68		105,85		95,50		99,05	101,43	
2000	6	99,49		106,41		95,00		98,88	101,26	101,1338
2000	7	99,93		106,26		94,50		98,69	101,07	
2000	8	99,71		106,45		94,20		98,53	100,91	
2000	9	99,56		107,74		93,70		98,56	100,93	
2000	10	99,74		107,96		93,30		98,45	100,82	
2000	11	99,25		107,83		92,80		98,04	100,40	
2000	12	99,13		105,83		92,30		97,26	99,60	
2001	1	99,21		105,87		92,30		97,29	99,63	
2001	2	98,99		105,99		92,40		97,32	99,66	
2001	3	99,18		105,29		96,00		99,05	101,43	
2001	4	99,84		105,09		96,10		99,21	101,60	
2001	5	99,90		105,17		95,70		99,03	101,42	
2001	6	99,18		104,70		95,30		98,54	100,91	99,9537
2001	7	98,86		104,33		94,70		98,06	100,43	
2001	8	98,51		103,82		93,90		97,44	99,79	
2001	9	98,43		103,37		93,10		96,90	99,24	
2001	10	98,00		101,82		92,90		96,31	98,63	
2001	11	97,68		100,40		93,30		96,09	98,41	
2001	12	97,60		100,22		93,20		95,98	98,29	
2002	1	99,84		106,60		93,10		98,03	100,39	
2002	2	102,97		119,74		93,20		102,07	104,53	
2002	3	107,05		134,80		93,50		106,90	109,48	
2002	4	118,17		161,64		94,10		116,48	119,28	
2002	5	122,91		181,57		94,40		122,67	125,63	
2002	6	127,36		197,08		94,60		127,66	130,73	128,3972
2002	7	131,42		206,24		100,00		133,66	136,88	
2002	8	134,50		216,64		101,80		137,89	141,21	
2002	9	136,31		221,92		102,60		140,03	143,40	
2002	10	136,61		223,02		102,00		140,06	143,44	
2002	11	137,31		219,21		102,40		139,50	142,86	
2002	12	137,57		218,44		102,80		139,58	142,94	
2003	1	139,38		219,36		106,20		141,99	145,41	
2003	2	140,17		220,21		105,90		142,23	145,66	
2003	3	140,99		218,70		106,70		142,47	145,90	
2003	4	141,07		214,70		105,00		140,62	144,01	
2003	5	140,52		213,33		108,70		142,06	145,48	
2003	6	140,40		213,04		108,70		141,96	145,38	148,3050
2003	7	141,03		212,96		110,80		143,17	146,62	
2003	8	141,06		215,87		114,20		145,65	149,16	
2003	9	141,12		215,50		116,20		146,60	150,13	
2003	10	141,95		216,65		119,00		148,52	152,10	
2003	11	142,30		218,90		121,00		150,19	153,81	
2003	12	142,60		222,71		123,20		152,34	156,00	
2004	1	143,20		221,96		128,90		155,23	158,97	
2004	2	143,34		225,05		132,30		157,78	161,57	
2004	3	144,20		226,03		132,70		158,43	162,24	
2004	4	145,43		227,84		132,70		159,17	163,00	
2004	5	146,50		230,77		132,60		160,09	163,95	
2004	6	147,32		231,08		132,10		160,11	163,96	163,7213
2004	7	148,00		233,41		131,90		160,74	164,61	
2004	8	148,51		239,03		132,10		162,35	166,26	
2004	9	149,45		239,74		132,30		162,85	166,77	
2004	10	147,32		231,08		133,00	</			

ANEXO VI

PROVIDENCIA GT N° 1155 /03



Sistema Certificado
IRAM N° RI - 9000 - 742

A: Gerencia de Asuntos Jurídicos
Dr. Aldo Waldemar GASTRELL

DE: Gerencia Técnica
Ing. Oscar ELORRIAGA

ASUNTO: Expediente OCCOVI N° 3620/2003
Análisis de la situación y grado de cumplimiento de los contratos de concesión. Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos
TODOS LOS ACCESOS

FECHA: 18 de setiembre de 2003

Acompaño copia del informe referido a los 4 contratos de concesión de la Red de Accesos a Buenos Aires que satisface el pedido realizado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos mediante la Nota UNIREN N° 75.

El envío a esa Gerencia es para su agregación al expediente y la prosecución de las actuaciones.

Nota: Dejo sentado que este informe ya había sido girado por mail el día 27/8/03 a la Gerencia responsable primaria (GT Corredores) para su incorporación a la respuesta del Organismo

Adj.: Informe citado (14 fs.)
Disquete / informe



Ing. OSCAR ALBERTO ELORRIAGA
GERENTE TÉCNICO



ANALISIS DE SITUACIÓN Y GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

INDICE

CONTRATOS DE CONCESIÓN DE LA RED DE ACCESOS A BUENOS AIRES

	<u>Pag.</u>
1. CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA LA PLATA BUENOS AIRES	02
2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO NORTE	05
3. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO OESTE	07
4. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO RICCHERI EZEIZA CAÑUELAS	09

He

CONTRATOS DE CONCESIÓN DE LA RED DE ACCESOS A BUENOS AIRES

1. CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA LA PLATA BUENOS AIRES

Esta concesión que, en rigor, resultó la primera concesión vial de obra pública del país, fue adjudicada a la empresa CONCESIONARIA VIAL ARGENTINO ESPAÑOLA SOCIEDAD ANÓNIMA (en adelante COVIARES) mediante Decreto N° 479 del 20 de marzo de 1981.

Dicho contrato sufrió una novación a partir de la aprobación del ACTA ACUERDO DE REFORMULACIÓN CONTRACTUAL suscrita el 29 de diciembre de 1993, por lo que el plexo normativo de la referida *Acta de Reformulación Contractual* constituye el contrato actualmente vigente. Esta *Acta* fue aprobada por Decreto N° 1638 del 26 de setiembre de 1994.

El plazo contractual de la concesión es de 22 años, contados a partir de la primera habilitación de casillas o vías de cobro de peaje, lo que aconteció el 1° de julio de 1995, por lo que el vencimiento del plazo operará el día 30 de junio de 2017

Las inversiones en obras se dividieron en dos etapas; en la primera etapa se terminaron las obras de la Autopista entre la Autopista 25 de Mayo o AU 1 (cabecera Buenos Aires) y la localidad de Hudson con una longitud de 28 km aproximadamente, más el Ramal a la Rotonda Gutiérrez, que son otros 8 km adicionales. Estas obras tenían un escaso avance físico al momento de la firma del *Acta de Reformulación Contractual* e inicio de actividades (Enero de 1994), aunque se habían invertido para esa fecha algo más del 25 % de la inversión total, equivalente a \$ 187.000.000 en moneda corriente (1983-1993)

Finalmente, después de invertir en obras alrededor de \$ 220.000.000, se lograron completar y habilitar las obras de la primera etapa a partir del mes de julio de 1995.

En la segunda etapa se ejecutaron las obras principales del tramo de Autopista que se desarrolla entre la localidad de Hudson y la Rotonda donde convergen la Diagonal 74 y las avenidas 32 y 120 (cabecera La Plata). Estas obras comenzaron en 1998 y se terminaron, aunque no en su totalidad, en mayo de 2002, lo que permitió habilitarlas al uso público a partir del 25 de mayo de 2002. **Se invirtieron en esta segunda etapa unos \$110.000.000, en moneda convertible de 2001.**

Hasta la fecha, las inversiones en el total de obras ejecutadas son del orden de \$ 514.920.000, siempre en moneda convertible de 2001, lo que representa el 70 % del total previsto

En esta segunda etapa las obras sufrieron atrasos varios. Algunos de ellos tenían su origen en cuestiones técnicas, tales como la deficiente toma de los niveles de la traza o tareas mal realizadas que exigieron restauraciones o arreglos. Otros problemas o demoras eran causadas por cuestiones relacionadas con la falta de financiación para satisfacer a proveedores o contratistas de COVIARES, ya que las fuentes de financiamiento de la Concesionaria (en un principio era el Banco Provincia y luego fue un Club de Bancos de la plaza liderados por el HSBC) le retaceaban los aportes previstos para la continuación de las obras.

Precisamente, la Concesionaria alega que los problemas de financiación tenían su origen en la indefinición de la traza y el proyecto ejecutivo de la Autopista Ribereña, ya que los Bancos que financiaban las inversiones necesarias para ejecutar las obras no podían medir el riesgo de la operación global mientras esta obligación de la Concesionaria (la Ribereña), que originalmente se presupuestó en US\$ 130.340.000, se

77

encontraba con tal grado de dudas respecto de aspectos claves como el lugar de emplazamiento de la obra, el precio y el tiempo que demandarían los trabajos, todo lo cual se traducía en recelos de los analistas bancarios.

En otras palabras, la Concesionaria adoptó la táctica de poner en cabeza del ESTADO NACIONAL la responsabilidad por la indefinición de la Autopista Ribereña, identificando este problema con la causa principal de la falta de financiación que, a su vez, era la causa de la demora de las inversiones y de las obras, por lo que terminaba justificando sus atrasos por la presunta inacción o incumplimiento inicial del ESTADO, deslindando así sus propias responsabilidades por ineficacias de orden técnico.

Luego de varias prórrogas de los cronogramas de obras, en su gran mayoría justificados por el OCRABA con fundamento en los problemas mencionados más arriba, las dos partes (ESTADO y empresa COVIARES) se pusieron de acuerdo en reencauzar la marcha de los trabajos para lo cual se suscribió una *Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual* entre la Concesionaria y la Secretaría de Obras Públicas, que luego fue aprobada por el Poder Ejecutivo mediante Decreto 85 de enero de 2001.

En la *Adenda* citada las partes pusieron "bajo un paraguas" la cuestión de la indefinición de la traza y del proyecto constructivo de la Autopista Ribereña, ya que este tema debía resolverse en el marco de las conversaciones que se venían manteniendo con la Corporación Antiguo Puerto Madero por un lado y con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires por el otro, con resultado y final incierto a ese momento.

Este artilugio contractual les permitió a los Bancos que financiaban el proyecto reducir su riesgo y retomar la asistencia crediticia y con ello la marcha de los trabajos. Asimismo, se modificaron en la *Adenda* los planes de obra relacionados con la construcción de los terceros carriles y aún los cuartos carriles en el tramo entre Quilmes y Hudson y en el tramo entre Hudson y La Plata, condicionando su ejecución a la superación de determinados valores de tránsito medio diario anual. Por otro lado, se incorporaron obras no previstas originalmente en el contrato, especialmente mejoras para la circulación y la seguridad vial, planteándose las bases para lo que sería la primera modificación sustancial del Contrato de Concesión tenida en miras.

Hacia fines del año 2001 la Concesionaria tenía algunos atrasos relativos respecto de los programas de obras acordados en la *Adenda*, sin que éstos llegaran a configurar una situación grave que mereciera algún tipo de penalidad hasta ese momento. Las metas inmediatas de COVIARES eran terminar las obras del tronco de la Autopista en el tramo entre Hudson y La Plata para fin de enero de 2002 y el Ramal de Enlace con el Camino Centenario, en la localidad de Villa Elisa, para fin de mayo de 2002, siendo esta última obra la que presentaba más dudas respecto del cumplimiento en plazo.

En suma, **si bien era difícil el cumplimiento de las metas comprometidas, no eran imposibles a mediados de diciembre de 2001**. En todo caso, los atrasos se iban a manifestar en forma más clara a lo largo del primer trimestre del año 2002

En las circunstancias descriptas tuvieron lugar los hechos de dominio público que terminaron con la convertibilidad y la estabilidad de precios, dando lugar a la declaración de la emergencia económica, la Ley 25561 y el proceso de Renegociación de los contratos que nos ocupa actualmente.

No obstante el problema que significó el desequilibrio de la ecuación económica financiera del contrato, la empresa se comprometió a terminar las obras básicas que permitieran la habilitación del tramo de la Autopista entre Hudson y La Plata (faltaba más

70

o menos un mes de trabajo intenso), completando así el enlace entre las ciudades capitales de la Provincia y la Nación, largamente demorado

Se postergó para más adelante la ejecución de algunas obras no esenciales para el propósito de la habilitación de la autopista, entre las que se cuenta el Ramal de Enlace con el Camino Centenario, en la localidad de Villa Elisa, en el cual no se trabajó en absoluto desde enero de 2002.

La Concesionaria finalmente ejecutó las obras que permitían la inauguración del nuevo tramo en el primer cuatrimestre del año 2002, permitiendo la habilitación el 25/5/2002, a pesar de algunas complicaciones derivadas de una fuerte lluvia (de recurrencia milenaria) ocurrida el 27 de enero de 2002, que obligó a COVIARES a destinar recursos extras para obras de mejoras del sistema hidráulico de la cabecera de la Autopista en Ensenada, Tolosa y La Plata y para la ayuda a barrios carenciados lindantes con dicha cabecera, que demoraron las obras de terminación del tramo más de lo previsto

Desde comienzos de la crisis económica aludida, hasta la fecha, la Concesionaria no ha realizado inversiones significativas (al menos en obras nuevas programadas), salvo las necesarias para mantener el inventario vial sometido a explotación, es decir, para conservar en buen estado las obras ya habilitadas al uso público (incluyendo las del último tramo) y atender a necesidades propias de la seguridad vial.

Atento a lo expuesto, este Organismo de Control emitió (en 2002) un Acta de Constatación por el atraso verificado con relación a los planes de trabajo y cronogramas de obras comprometidos y vigentes al inicio del proceso de renegociación, elevando las actuaciones a la actual *Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos* (como indicara oportunamente el Superior), con proyecto de dictamen a favor de aplicar la penalización que correspondía.

Notas:

- Las Resoluciones del Directorio de OCRABA (hoy OCCOVI) que en su momento consideraron las razones de los incumplimientos de la Concesionaria y acordaron las prórrogas de los plazos de obras, se encuentran en poder de la *Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos*, al igual que la *Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual* y demás documentación de soporte.

- Se acompaña un detalle de las inversiones en obras



2. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO NORTE

El contrato vigente se suscribió entre el ESTADO NACIONAL (representado por el Secretario de Obras Públicas) y la empresa Autopistas del Sol S.A. (en adelante AUSOL) el 27 de setiembre de 1993, siendo aprobado por el Poder Ejecutivo mediante el Decreto N° 1167 de fecha 15 de julio de 1994.

Dicho contrato de concesión tenía un plazo de duración fijado en 22 años y 8 meses, contados a partir de la publicación del Decreto antes mencionado en el Boletín Oficial, lo que ocurrió el 19 de julio de 1994. Las obras de primera etapa (necesarias para habilitar el cobro de peaje) estaban previstas ejecutar dentro de un plazo de 2 años y 8 meses

Luego, el período de explotación fue establecido de 20 años, contados a partir de la fecha de habilitación de la primera vía de cobro de peaje, hecho que ocurrió el 1° de setiembre de 1996 (las obras demandaron sólo 2 años y 45 días), por lo que tenía como fecha de vencimiento el 31 de agosto de 2016

El contrato de concesión ha tenido hasta el presente cinco modificaciones o adecuaciones. En la última de ellas se estableció la aplicación de aumentos de tarifas de peaje, diferenciadas y escalonadas en el tiempo, según fuera la modalidad de cobro, más una prolongación del plazo de explotación, que llevó así su vencimiento al 31 de diciembre de 2020, en compensación por la inversión a realizar por la Concesionaria a fin de incorporar obras nuevas, adelantar obras consideradas prioritarias y otros conceptos.

En los primeros cinco años de explotación de la concesión, entre 1996 y 2001, **el nivel de cumplimiento de los planes de trabajo que ha debido ejecutar la Concesionaria ha sido en general satisfactorio**, sin perjuicio de haber merecido algún Acta de Constatación de servicios puntuales deficientes, que luego derivara en penalidades.

A título de ejemplo vale señalar que las obras comprometidas para ejecutar durante los 12 meses del año 2001, en virtud de lo establecido en el acuerdo de la 5° modificación del Contrato de Concesión, implicaban una inversión del orden de los \$ 60.000.000 (o dólares estadounidenses); la Concesionaria logró concretar trabajos en ese período por más de \$ 65.000.000, superando así la meta prevista, lo que la habilitó para producir un incremento tarifario en el peaje, de conformidad con la Adecuación contractual citada

En las circunstancias descriptas tuvieron lugar los hechos de dominio público que terminaron con la convertibilidad y la estabilidad de precios, dando lugar a la declaración de la emergencia económica, la Ley 25561 y el proceso de Renegociación de los contratos que nos ocupa actualmente.

Desde el inicio de la crisis económica aludida, hasta la fecha, la Concesionaria no ha realizado inversiones significativas (al menos en obras nuevas programadas)

Sin embargo, no obstante el problema que significó el desequilibrio de la ecuación económica financiera del contrato para Autopistas del Sol, la empresa se comprometió a terminar durante el curso del año 2002 las obras que tenían un grado de avance significativo a fin del 2001, sin perjuicio de la realización de las obras que fueran necesarias para mantener el inventario vial sometido a explotación, es decir, para conservar en buen estado las obras ya habilitadas al uso público y atender razonablemente las necesidades propias de la seguridad vial en el área concesionada.

80

Si bien la Concesionaria cumplió con estas metas parciales (aunque trabajando con escasos recursos y en forma lenta), este Organismo de Control emitió durante el año 2002 un Acta de Constatación por el atraso verificado con relación a los planes de trabajo y cronogramas de obras comprometidos y vigentes al inicio del proceso de renegociación, elevando las actuaciones a la actual *Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos* (como indicara oportunamente el Superior), con proyecto de dictamen a favor de aplicar la penalización que correspondía.

A marzo del presente año 2003, AUSOL había completado y habilitado un 88% de las obras previstas en el contrato original y un 83% de las obras nuevas incorporadas en las sucesivas modificaciones contractuales, lo que representa algo más de \$ 600.000.000 en moneda convertible de 2001, restándole ejecutar para cumplir con los cronogramas de obras una inversión adicional del orden de los \$ 10.000.000 en la misma moneda

Sin perjuicio de encontrarse en una muy seria crisis económica financiera, AUSOL tiene previsto la ejecución de las pocas obras que le restan, pero con escasos recursos y, por consiguiente, con un cronograma extendido en el tiempo, lo que puede cambiar si se logra un principio de solución para el estado patrimonial de esta Concesionaria en el marco del Proceso de Renegociación que se encuentra en marcha

Nota

- Se acompaña un detalle de las inversiones en obras



3. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO OESTE

El contrato vigente se suscribió entre el ESTADO NACIONAL (representado por el Secretario de Obras Públicas) y la empresa Grupo Concesionario del Oeste S.A. (en adelante GCO) el 28 de setiembre de 1993, siendo aprobado por el Poder Ejecutivo mediante el Decreto N° 1167 de fecha 15 de julio de 1994.

Dicho contrato de concesión tenía un plazo de duración fijado en 22 años y 8 meses, contados a partir de la publicación del Decreto antes mencionado en el Boletín Oficial, lo que ocurrió el 19 de julio de 1994. Las obras de primera etapa (necesarias para habilitar el cobro de peaje) estaban previstas ejecutar dentro de un plazo de 2 años y 8 meses

El período de explotación fue establecido por 20 años, contados a partir de la fecha de habilitación de la primera vía de cobro de peaje. Sin embargo, una modificación contractual posterior fijó el inicio del plazo de explotación el 1° de enero de 1999 (las obras habían concluido y se habilitaron al uso público a partir de setiembre de 1998), por lo que tiene como fecha de vencimiento el 31 de diciembre de 2018.

El contrato de concesión ha tenido hasta el presente tres modificaciones o adecuaciones más una *Addenda* a la tercera modificación contractual. En los primeros tres años de explotación de la concesión, entre 1999 y 2001, **el nivel de cumplimiento de los planes de trabajo que ha debido ejecutar la Concesionaria ha sido en general satisfactorio**, sin perjuicio de haber merecido algún Acta de Constatación de servicios puntuales deficientes que luego derivara en penalidades. **No había obras pendientes de ejecución a fin del año 2001** ya que, en razón de tramitarse la cuarta adecuación contractual, se había postergado el comienzo de las obras del Tramo IV de la Concesión (primeros 5 km de la Ruta Nacional N° 5) y algunos refuerzos estructurales de las colectoras del Tramo III, que estaban previstos ejecutar durante el 2001

En las circunstancias descriptas tuvieron lugar los hechos de dominio público que terminaron con la convertibilidad y la estabilidad de precios, dando lugar a la declaración de la emergencia económica, la Ley 25561 y el proceso de Renegociación de los contratos que nos ocupa actualmente. Desde ese momento, hasta la fecha, la Concesionaria no ha realizado las inversiones que habían sido previstas en el cronograma de obras de la Tercera modificación del Contrato de Concesión (que se habían postergado en 2001)

Sólo ha estado ejecutando los trabajos necesarios para mantener el inventario vial sometido a explotación, es decir, para conservar en buen estado las obras ya habilitadas al uso público y atender a necesidades propias de la seguridad vial.

En resumen, a la fecha la Concesionaria lleva invertido más de \$ 185.000.000 en obras, lo que representa alrededor de 88 % del total previsto, restando ejecutar trabajos por valor de \$ 24.500.000, que equivalen al 12 % del total previsto

Cabe destacar que las únicas obras que debía ejecutar GCO a partir de enero de 2002, en virtud de los acuerdos anteriores vigentes (que aún se encuentran pendientes), son las del Tramo III y IV de la Concesión mencionadas más arriba. De todas formas, es oportuno señalar que el proyecto del Tramo IV, en correspondencia con la Universidad de Luján, ha sido cuestionado por esa Casa de Estudios y se encuentra bajo examen por parte del Estado Nacional sin haber definido una solución, lo que justifica sólo parcialmente la inactividad de la Concesionaria, al menos en esta obra (GCO podía haber ejecutado el 50 % del tramo, ya que proyecto del mismo no tiene objeciones)



Ello así, este Organo de Control emitió (a mediados de 2002) un Acta de Constatación por el atraso verificado con relación a los planes de trabajo y cronogramas de obras comprometidos y vigentes, elevando las actuaciones a la actual *Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos* (como indicara oportunamente el Superior), con proyecto de dictamen a favor de aplicar la penalización que correspondía

Nota

- Se acompaña un detalle de las inversiones en obras



4. CONTRATO DE CONCESIÓN DEL ACCESO RICCHERI EZEIZA CAÑUELAS

El contrato vigente se suscribió entre el ESTADO NACIONAL (representado por el Secretario de Obras Públicas) y la empresa AEC S.A. (en adelante AEC) el 29 de setiembre de 1993, siendo aprobado por el Poder Ejecutivo mediante el Decreto N° 1167 de fecha 15 de julio de 1994.

Dicho contrato de concesión tenía un plazo de duración fijado en 22 años y 8 meses, contados a partir de la publicación del Decreto antes mencionado en el Boletín Oficial, lo que ocurrió el 19 de julio de 1994. Las obras de primera etapa (necesarias para habilitar el cobro de peaje) estaban previstas ejecutar dentro de un plazo de 2 años y 8 meses

El período de explotación fue establecido por 20 años, contados a partir de la fecha de habilitación de la primera vía de cobro de peaje, lo que ocurrió el 27 de marzo de 1997, por lo que tenía como fecha de vencimiento el 26 de marzo de 2017

El contrato de concesión ha tenido hasta el presente tres modificaciones o adecuaciones aprobadas por el Poder Ejecutivo. En la última de ellas, aprobada en diciembre de 2001 (pocos días antes del inicio de la crisis institucional), se estableció la aplicación de aumentos de tarifas de peaje, diferenciadas y escalonadas en el tiempo, según fuera la modalidad de cobro, más una prolongación del plazo de explotación de 4 años, lo que llevó así su vencimiento al 26 de marzo de 2021, en compensación por la inversión a realizar por la Concesionaria a fin de incorporar obras nuevas por valor de \$ 16.670.000 en un año (2002) y constituir un fondo para asignar a obras adicionales que debían ejecutarse en los siguientes dos años, por un monto de \$ 4.132.000, aproximadamente

En los primeros cinco años de explotación de la concesión, entre marzo de 1997 y diciembre de 2001, **el nivel de cumplimiento de los planes de trabajo que ha debido ejecutar la Concesionaria ha sido en general satisfactorio**, sin perjuicio de haber merecido algún Acta de Constatación de servicios puntuales deficientes que luego derivara en penalidades.

Es importante destacar que **no había obras pendientes de ejecución a fin del año 2001**, ya que las previstas en la Tercera Adecuación Contractual debían comenzar a ejecutarse a partir de enero de 2002

Por otro lado, dados los niveles de tránsito durante el año 2001 (con tendencia a la baja), se consideró que la obra denominada "Variante de Autopista" no implicaba una necesidad de inversión urgente, por lo que su terminación, que estaba prevista para fin del año 2003 de acuerdo a la segunda adecuación contractual, fue postergada de común acuerdo entre AEC y el OCCOVI, fijando como fecha tope para su terminación el 31 de diciembre de 2009. Las inversiones estimadas para esta obra sumaban \$ 10.770.000, aproximadamente en moneda de 2001, más los fondos necesarios para expropiar la zona del camino que requiere, en una longitud de unos 4 km (sin estimar a la fecha)

En las circunstancias descriptas tuvieron lugar los hechos de dominio público que terminaron con la convertibilidad y la estabilidad de precios, dando lugar a la declaración de la emergencia económica, la Ley 25561 y el proceso de Renegociación de los contratos que nos ocupa actualmente.

Desde comienzos de la crisis económica aludida, hasta la fecha, la Concesionaria no ha realizado las inversiones que habían sido previstas en el cronograma de obras de la Tercera Modificación del Contrato de Concesión, que debían haberse ejecutado a lo largo del 2002.

87

Sólo ha estado ejecutando los trabajos necesarios para mantener el inventario vial sometido a explotación, es decir, para conservar en buen estado las obras ya habilitadas al uso público y atender a necesidades propias de la seguridad vial.

Atento a la decisión tomada de paralizar la ejecución de las obras nuevas desde enero de 2002, **la Concesionaria lleva invertido a la fecha alrededor de \$ 114.700.000** (en moneda de 2001), **lo que representa algo más de 63 % del monto total de inversiones comprometido**

Sin perjuicio de lo expuesto, este Organo de Control emitió (a mediados de 2002) un Acta de Constatación por el atraso verificado con relación a los planes de trabajo y cronogramas de obras comprometidas en la Tercera Adecuación Contractual, elevando las actuaciones a la actual *Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos* (como indicara oportunamente el Superior), con proyecto de dictamen a favor de aplicar la penalización que correspondía

Nota

- Se acompaña un detalle de las inversiones en obras



OBRA ACCESO NORTE Y GENERAL PAZ	INVERSIONES EN OBRAS					Pendiente de ejecución a Marzo 2003	Obras totales	
	OBRAS PREVISTAS S/CONTRATO	OBRAS S/CONTRATO EJECUTADAS	OBRAS NUEVAS QUE SE AGREGAN	OBRAS NUEVAS EJECUTADAS	Ejecutado acumulado a Marzo 2003			
	(sin I.V.A.)							
1ra Etapa (c/ expropiaciones y Sist. Peaje)	315,294,068	315,294,068			315,294,068	0	315,294,068	
2da. Etapa	215,214,406					0	0	
En 1ra. Modificación		5,472,730	30,218,470	30,218,470	35,691,200	0	35,691,200	
En 2da. Modificación		79,974,083	26,253,064	26,253,064	106,227,147	0	106,227,147	
En 3ra. Modificación		20,273,378	19,088,328	19,088,328	39,361,706	0	39,361,706	
En 4ta. Modificación		78,385	30,306,008	26,098,301	26,176,686	4,207,707	30,384,393	
En 5ta. Modificación - Obras Prorrogadas		5,736,493	8,414,891	3,962,177	9,698,670	4,452,714	14,151,384	
En 5ta. Modificación		31,776,316	40,427,245	36,584,625	68,360,941	3,842,620	72,203,562	
Fondo obra p/ Quinquenio 2002/2006			17,500,000	296,400	296,400	17,203,600	17,500,000	
Obras de Contrato Eliminadas	-7,203,562					-7,203,561.8	-7,203,562	
						0	0	
	523,304,912	458,605,454	172,208,006	142,501,365	601,106,818	94,406,100	695,512,919	
PORCENTAJES		87.64%		82.75%		13.57%		
<i>No se incluyen gastos de oficina y movilidades para la Supervisión de Obra ni gastos de mantenimiento.</i>								
		MONTO OBRA INTEGRADA:		695,512,919				
		EJECUTADO A: MARZO '03		601,106,818				
		% EJECUC. OBRA TOTAL		86.43%				

M

OBRA ACCESO OESTE

INVERSIONES EN OBRAS

(sin I.V.A.)

AUTOPISTAS DEL OESTE	CONTRATO		READECUACIONES DE CONTRATO						Ejecutado Acumulado a Marzo 2003	Pendiente de ejecución a Marzo 2003
	OBRAS PREVIAS S/ CONTRATO	MONTOS CORREGIDOS POR MAYOR VOL. DE OBRA	ADELANTO DE OBRAS SEGUN CONTRATO		OBRAS NUEVAS O AGREGADAS A CONTRATO					
			PROGRAMADO	CORREGIDO	EJECUTADO	PROGRAMADO	CORREGIDO	EJECUTADO		
1ª Etapa (incluido peaje)	110,025,000.00	126,112,437.83	126,112,437.83						126,112,437.83	0.00
Proyecto	3,000,000.00	3,000,000.00	3,000,000.00						3,000,000.00	0.00
2ª Etapa s/Cash-Flow	70,272,000.00	70,272,000.00	46,294,660.07						46,294,660.07	23,977,339.93
Por 2da. Modificación				11,115,141.00	11,255,113.00	11,255,113.00				
Por 3ra. Modificación				6,308,768.60	6,402,314.00	6,402,314.00	3,907,675.40	3,946,487.00	3,632,171.00	314,316.00
Por 3ra. Modificación Sist. Peaje (Adel. 2a. Etapa)				2,807,000.00	2,842,750.00	2,842,750.00				
Adenda a la 3ra. Modific.				10,121,233.00	10,967,187.07	9,739,422.07	1,566,251.61	2,079,621.93	1,876,775.93	202,846.00
Adenda a la 3ra. Modificación Artículo 14.3							1,547,873.00	1,559,013.50	1,559,013.50	0.00
Obras de Mantenimiento mayor de calzadas. Repavimentación de calzadas principales, colectoras, distribuidores y refuerzos de pavimentos de hormigón					11,294,169.00	11,294,169.00				
4º carril e/ RP N°4 y J.M.Paz					4,713,182.00	4,713,182.00				
OBRAS INCORPORADAS SIN BENEFICIO FINANCIERO										
Proyectos (Tramo IV y Master Plan)							360,760.00	360,760.00	360,760.00	0.00
Iluminación Tramo III					47,710.00	47,710.00				
Obras de ampliación y mejoras							2,846,237.00	2,846,237.00	2,846,237.00	0.00
	183,297,000.00	199,384,437.83	175,407,097.90	30,352,142.60	47,522,425.07	46,294,660.07	7,021,800.01	10,792,119.43	10,274,957.43	24,494,501.93
			87.97%						95.21%	11.65%
<p>No se incluyen gastos de oficina y movilizaciones para la Supervisión de Obra, ni gastos de mantenimiento de rutina</p>										
				MONTO OBRA INTEGRADA	210,176,557.26					
				EJECUTADO A MARZO'03	185,682,055.33					
				% EJECUC. OBRA TOTAL	88.35%					

87

