

PRIMERA PARTE

1 Análisis – Comprensión conceptual global

Se define a la Concesión de Obra Pública como un Contrato Administrativo celebrado entre el Estado y un tercero que puede ser este último administrado o no, donde se obliga a realizar una obra, cuyo pago no será directamente efectivizado por el estado, sino a través de ciertos administrados que usaran la Obra Pública, dicho de otra forma :
ES UN MODO DE EJECUCIÓN DE LA OBRA PUBLICA POR EL QUE LA ADMINISTRACIÓN CONTRATA A UNA EMPRESA PARA LA REALIZACIÓN DEL TRABAJO Y NO PAGA POR ELLA SINO QUE, LA REMUNERA OTORGÁNDOLE LA EXPLOTACIÓN DE LA NUEVA OBRA CONSTRUIDA, DURANTE UN PLAZO DETERMINADO.

Régimen Jurídico:

- La Ley 17.520 surge como una necesidad ante la paulatina disminución de la inversión en las obras públicas sumado al creciente deterioro de la infraestructura, que en algunos casos llegaba niveles alarmantes . Este proceso se agrava aun mas por un aumento no previsto del tráfico de carga del transporte automotor. El país requería las obras públicas que posibilitaran su desarrollo, pero no había una legislación adecuada que despertara el interés de la iniciativa privada por la inversión de obras públicas con las garantías e incentivos necesarios por lo tanto el OBJETO fundamental de esta Ley fue abrir todo tipo de posibilidades para facilitar la creación de los alicientes al inversor, asegurando su capital, de manera de conseguir los fondos necesarios para la obra pública.
- La Ley 23.696 , llamada DE REFORMA DEL ESTADO, fue promulgada en Agosto de 1989 en el marco de una fuerte reestructuración encarada por el Poder Ejecutivo que planteaba el estado de emergencia a la prestación de servicios públicos, la ejecución de contratos a cargo del sector público y la situación económica – financiera de la Administración Pública Nacional.
Aquí se plantea la necesidad de agregar al sistema de concesión de la Obra Pública existente con el objeto de obtener fondos para la construcción o conservación de otras obras vinculadas a las primeras. También se incorpora a la Ley 17.520 la Posibilidad de realizar Obras Públicas mediante la Iniciativa Privada, siempre que dicha obra sea de interés público.
- Provincia de Córdoba Ley 7.850 es la Ley de reforma Administrativa y económica de la Pcia de Cba sancionada en Noviembre de 1989, adhiriendo en términos generales a los lineamientos de la Ley Nacional 23.696 y 23.697. Existen dos puntos que caben destacar , por un lado las facultades otorgadas por el Poder Ejecutivo para descentralizar, privatizar , desregular, desmonopolizar y dar concesión Total o Parcial , los servicios , funciones y obras cuyas gestión se encuentre a cargo de los entes y organismos en que el Estado Pcial tenga participación. Por otro lado en los Art 24 a 28 define lo que entiende por concesión, sus modalidades, quien puede concesionar, procedimientos de selección y la determinación de la tarifa de los servicios en concesión (en base el interés del usuario, la naturaleza de la concesión y el beneficio del

concesionario) aplicables en toda Obra Pública que sea jurisdicción de la Pcia de Cba.

- La Ley 8.614 dictada en julio de 1997 es una actualización y adecuación de la antigua Ley de Obras Públicas en donde se incluyen figuras y procedimientos acordes a los tiempos vigentes. Para su redacción se tuvo en cuenta la Ley Nacional 17.520 reformada por la 23.696. En esta se estipula que el concesionario y el Esdo Provincial pueden compartir los gastos de inversión y los beneficios si los pliegos de condiciones de cada obra lo permiten y por último hace una mención a la devolución de la obra concesionada en adecuado estado de funcionamiento. Se destaca de esta ley la enumeración y procesos de una Licitación Pública.

A los efectos de tratar la “Concesión de la Obra Pública”, partimos de ejes rectores que nos da la, Ley 13064, Ley de Obras Públicas de la Nación, Ley 17.520 modificada por la Ley 23.696 y su Dto. Reglamentario N° 1105/89

La concesión podrá ser:

- a) A título oneroso: imponiendo al concesionario una contribución determinada en dinero o una participación sobre los beneficios a favor del Estado
- b) Gratuita
- c) Subvencionada por el Estado, con una entrega inicial durante la construcción o con entregas en el período de la explotación reintegrables o no al estado.

Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas enunciadas en el art. 2° el Poder Ejecutivo deberá considerar:

1. Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido
2. La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico presunto, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficio y de los gastos de conservación y explotación.
3. Si se optase por la gratuita o subvencionada por el Estado, deberán precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario en el caso de que los ingresos resulten superiores a los previstos.

Las concesiones de obra pública se otorgarán mediante uno de los siguientes procedimientos:

- a) Por Licitación Pública
- b) Por contratación directa con entes públicos o con sociedades de capital estatal
- c) Por contratación con sociedades privadas o mixtas

El Poder Ejecutivo podrá crear sociedades anónimas con o sin mayoría estatal, para dar cumplimiento a los fines previstos en esta ley, haciendo el aporte de capital que

considere necesario o creando los fondos especiales pertinentes.. La misma tendrá personería jurídica y pleno derecho para adquirir derechos y contraer obligaciones.

El Poder Ejecutivo queda facultado para establecer desgravaciones en el impuesto a los réditos que deben abonar los inversores en las sociedades o entes concesionados y establecer la exención por un término como máximo igual al plazo de la concesión, del impuesto a los réditos producido por la explotación de la obra pública.

El contrato de concesión deberá definir:

- objeto de la concesión
- modalidad
- plazo
- bases tarifarias
- procedimiento a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas, etc

Se declara de utilidad pública y sujetos a expropiación todos los bienes muebles e inmuebles requeridos para la realización de las obras comprendidas en la presente ley.

2 – Estimación de los elementos y estudios requeridos para analizar una licitación del tipo de los Corredores Viales Nacionales.

Red de Acceso a Córdoba (R.A.C.)

En este capítulo se analizará como surge la R.A.C., los tramos que la componen y el marco legal en que se encuadra. Por último se desarrollará el análisis de la ecuación económica y se arribará a las conclusiones pertinentes del contrato según el análisis antes mencionados.

A- OríGenes de la R.A.C.

La R. A. C. surgió como una iniciativa privada en el mes de Agosto de 1989, dentro del marco que brindaba la ley N° 17.520. Declarada de interés público por la Nación, se llamó a concurso de proyectos integrales en donde se presentaron tres consorcios de empresas interesadas, cada una con su propio proyecto, resultando preadjudicado el consorcio de empresas liderado por la firma que primeramente había presentado la iniciativa. Pero debido a las impugnaciones cruzadas que surgieron entre los propios consorcios, el mismo se declaró nulo por la gravedad de las impugnaciones.

La Provincia, gran interesada en la realización de la obra, gestiona ante la Nación la administración de un nuevo proceso licitatorio, y lo consigue en Diciembre de 1992 mediante la firma de un convenio por el cual la Nación transfiere a ésta, la potestad de adjudicación y administración del contrato de concesión de Obra Pública de la Red de

Accesos a Córdoba.

A partir de allí se organizó una Comisión de Privatización, con representantes nacionales y provinciales, que se encargó de la elaboración de los nuevos pliegos de licitación. Ésta comisión implementó un novedoso sistema (para este tipo de obras y para la Provincia) conocido como *Data Room* y que consiste, como su nombre lo indica, en un espacio de intercambio de datos entre la Administración y los oferentes; el proceso de *Data Room* tomó como punto de partida, los proyectos del primer llamado a licitación y los datos de la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección Provincial de Vialidad, e invitó a los proponentes interesados a aportar ideas, sugerencias y obras que desde su punto de vista deberían ejecutarse en este nuevo anteproyecto. También coordinó algunos trabajos conjuntos entre los oferentes como los censos vehiculares y el posterior análisis de la proyección de crecimiento del tránsito.

De esta manera, lo que la Provincia pretendió es garantizar transparencia al proceso, incorporando una herramienta novedosa (como lo es aplicar la técnica del *Data Room*) a este tipo de proceso; que todos los interesados tuvieran un conocimiento cabal de las obras (no podían plantear desconocimiento del tema ni adolecer vicios ocultos), y que en definitiva no ocurrirían las impugnaciones acaecidas en la primera licitación.

Se destaca del área de *Data Room*, la elaboración de la totalidad de la documentación del proceso de licitación: las bases, los pliegos, el contrato, el anteproyecto técnico definitivo y los distintos anexos.

Hasta ahora se ha mencionado las ventajas del nuevo sistema; como contrapartida, se debe mencionar que el principal inconveniente fue que los plazos se fueron extendiendo como consecuencia natural de un proceso de retroalimentación que busca perfeccionar el diseño de la red y los aspectos legales del contrato y anexos. Cuando la Administración se percató del tiempo excesivo que insumió el proceso de *Data Room*, lo dio por concluido en forma abrupta y llamó rápidamente a licitación.

En este nuevo proceso licitatorio, realizado en 1997 y tras varias postergaciones, resultó adjudicataria la UTE Caminos de las Sierras S.A., quien firma el contrato, y se hace cargo de la R.A.C. en Noviembre de 1997

En nuestro caso, analizando la R.A.C., la definimos como una concesión de obra pública del tipo **gratuita** por el cobro de peaje. (el pago de la tarifa de peaje se exigirá a cada usuario que utilice las calzadas de la RAC)

- La concesión comprende: proyectos ejecutivos y la ejecución de las obras de construcción, remodelación, mejoras, reparación y ampliación.
- El concesionario deberá entregarla al estado al finalizar el contrato.
- Normas de aplicación: 17520, 23696, y Dto. 1105/89
- Plazo de concesión 25 años y 8 meses.
 - Toma de posesión: 60 días
 - Liberación de la traza: 180 días
 - Obras de primera etapa: 24 meses (a partir de que estas obras están concluidas se inicia el cobro de peaje)
 - Explotación: 23 años
- Recupero de capital, aparte del cobro del peaje, el concesionario podrá explotar por si mismo o por terceros áreas de servicio, estas áreas podrán destinarse a estaciones de servicio, postas turísticas, centros comerciales de escala adecuada, restaurantes, esparcimiento, servicio de grúas, primeros auxilios, etc.
- El órgano de control es el que controla y comprueba la terminación de las obras de la primera etapa para dar inicio al cobro de peaje (mediante un decreto)

Practico:

- Para asegurar el cumplimiento se debe presentar una garantía constituida por 2 etapas de obra.
- Los gastos necesarios para liberar la traza, estarán a cargo del concesionario, dichos gastos incluyen entre otros: mensuras, tasaciones, pago de las adquisiciones necesarias en cualquiera de las formas previstas, adquisición directa por avenimientos o mediante juicios de expropiación, indemnizaciones, honorarios, costas, demolición e inscripción en el registro de propiedad a nombre del estado, etc
- En caso de que la inversión total para liberar la traza sea inferior al monto previsto, deberá rebajarse proporcionalmente la tarifa, de acuerdo a su incidencia, previo estudio del órgano de control y decisión final del concedente.
- El concesionario al efectuar su oferta está obligado en caso de que los ingresos por peaje sean mayores a los de la oferta, a reinvertir en obras los excedentes resultantes. A estos efectos el órgano de control propondrá al concedente las obras nuevas y/o adelantamiento de las obras previstas que permitan dar cumplimiento a dicha obligación (art. 3 de la ley 17520)

- El concesionario deberá efectuar los aportes establecido en el artículo 8 de la ley 17520 (fondo con destino a estudios y para control de estas concesiones) cuando se produzcan los ingresos de explotación de la RAC, los tres primeros años son por adelantado a los 45 días de la toma de posesión.
Un aporte de \$200.000.000 proveniente de rentas generales por única vez
 - El 0.5% de la recaudación que por peaje o tarifas se perciba en las obras ejecutadas
 - El 1% de las ventas de terrenos e inmuebles o locaciones que realicen los entes concesionarios
- Trabajos a ejecutar: si durante el período de la Concesión, independiente del TMDA registrado, se produjera un descenso del nivel de servicio por debajo del mínimo exigido, debido a la composición vehicular, a la concentración en períodos críticos o por cualquier otro motivo para cualquiera de los elementos, tramos o secciones de la red, el concesionario deberá construir obras e instalaciones que sean necesarias para recuperar el nivel de servicio exigido. Dichas obras deberán estar habilitadas en un plazo no mayor de un año a contar desde la fecha en que se haya constatado el nivel de servicio inaceptable.

3 – Identificación jurídico – técnica de las expectativas al momento del llamado a licitación.

a) Consideraciones Generales, las normas de aplicación y su alcance.

TÉCNICA - Al momento del llamado a licitación para las concesiones, era de conocimiento público el deterioro de las rutas nacionales y provinciales. En dicho momento, la explosión demográfica del parque automotor y el traslado a las rutas del país, del transporte antes realizado mediante el ferrocarril, permitieron que el Estado utilizando los mecanismos legales de las Leyes 17.250 y 23.696, saliera a captar al inversor privado, con el objeto de cederles las rutas para la EJECUCION USUFRUCTO, permitiendo con el canon obtenido por las cesiones, la financiación del mantenimiento de las rutas secundarias.-

El anteproyecto definitivo fue realizado por Data Room a partir del documento técnico complementario elaborado por el concesionario en su etapa de postulante precalificado”

JURÍDICA – Leyes 17.250 y 23.696, Decretos Reglamentario, y las Leyes de aplicación Provinciales, en el caso de que estos presten acuerdo para tal fin.

Práctico:

- Requisitos jurídicos: el seleccionado deberá constituir una sociedad Anónima, deberá prever en su estatuto la cotización de las acciones en las bolsas y mercados de valores de la nación.

- En cuanto a las acciones: no podrán transferirse a terceros ni entre los mismos socios mientras no se hayan concluido las obras de la primera etapa.
Podrá aumentarse el capital social para admitir la incorporación de nuevos socios inversores. El aumento de capital social por incorporación de nuevos socios inversores no podrá ser superior a 49 %, ni podrá crear derecho a voto mayor al 49%.
Desde la terminación de las obras de la primera etapa hasta el 5° año de la concesión, podrán transferirse acciones del concesionario siempre que no superen el 49% del capital social original ni similar derecho a voto,
Para el cálculo de este porcentaje, se computará el 100% del capital social y no únicamente el 70% que debe permanecer en manos de los integrantes del postulante seleccionado.
La composición de la sociedad podrá modificarse una vez que se hayan cumplido los 5 años.
El concesionario deberá cotizar las acciones representativas del 30% en bolsa y mercado de valores, en un plazo máx. de 5 años.
- El concesionario pasa a tener deberes y atribuciones:
 - Velar la seguridad de los usuarios.
 - Realizar mediciones estadísticas y censos
 - Actuar en nombre y representación de la nación y la provincia ejerciendo su representación como apoderado
 - Solicitar servidumbres, restricciones al dominio.
 - Acordar con las empresas prestadoras de servicios públicos, etc cuando sea necesario para efectuar las obras previstas
 - Cobrar tarifas
 - Requerir a la autoridad competente sancione las infracciones que cometan los usuarios
 - Percibir los ingresos de la explotación de las áreas de servicio
 - Etc.

SEGUNDA PARTE.

ANÁLISIS DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA – FINANCIERA DEL CONTRATO Y DE LA TARIFA DE PEAJE.

En la concesión por PEAJE se construye la obra comprometida, la certifica el estado, pero no se la cobra al comitente (estado) el precio de ella, sino a todos los usuarios de la obra pública que la utilizan.

El peaje constituye la compensación económica de la inversión de la obra. Es el precio de las obras, más el mantenimiento, más la operación, financiado a largo plazo.

Según Dormí: el peaje es “ la percepción de una tasa para el uso de una determinada obra, destinada a costear su construcción y mantenimiento o solo su mantenimiento o conservación”

Según Marienhoff: el peaje es “la contribución o pago que el concesionario de la obra pública tiene derecho a exigir a los administrados que utilizan esa obra (camino, puente, túnel, etc.) desde luego, dicho cobro, en su monto y modalidades, no depende de la voluntad o arbitrio del concesionario, sino de lo que se haya establecido al inicio con el estado, al formalizarse la concesión, en caso contrario esto lo determina la administración pública, atendándose a los principios que correspondan al derecho administrativo”

Fundamentos del peaje: el peaje es hoy, un factor de desarrollo, que le permite al estado invertir en aquellos proyectos de infraestructura que no resulten tentadores para el sector privado.

Por medio de este sistema se da una apertura hacia el sector privado, ya no como ejecutor de la obra solamente, sino como participante en el diseño, financiación, gestión y explotación de la obra.

Genera ocupación de mano de obra, moviliza industrias subsidiarias, alienta inversiones privadas, etc.

Con este sistema se da lo que se conoce como justicia distributiva: “paga quien utiliza la obra”.

Para determinar el valor del peaje, se tendrá en cuenta la ecuación económica – financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa o peaje a cargo del usuario.

Para esto se deberá considerar:

- Que el nivel medio de las tarifas no podrá exceder al valor económico medio del servicio ofrecido
- La rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico presunto, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficio y de los gastos de conservación y explotación.

Se deberá asegurar que la rentabilidad no exceda una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por

la concesión. La ecuación económica – financiera deberá expresar la tasa de retorno de la inversión a realizar.

El contrato de concesión asegurará el respeto del régimen tarifario acordado, durante el período de concesión. Ello sin perjuicio de las de las nuevas obras que se hubiesen pactado para el caso de incrementos del tránsito por encima de las metas previstas, en cuyo caso también se aplicará el principio del beneficio del usuario.

¿Cómo se calcula el valor del Servicio medio ofrecido?

Generalmente se ha tratado de valorar monetariamente la disminución de tiempo del usuario en recorrer el mismo trayecto y el menor costo de reparación de los vehículos al circular por una ruta en mejores condiciones.

En este tipo de análisis no se han considerado los servicios prestados por la concesión, o el aumento de confort y nivel de seguridad u otros aspectos como el beneficio que surge del incremento en el valor de las propiedades aledañas a los caminos concesionados.

Todos estos parámetros son de difícil cuantificación.

Por lo tanto la tarifa del peaje no considera los beneficios recibidos por el usuario, sino el costo que le significa al concesionario poder suministrarlos de manera eficiente y razonable, pero deben ser estimados y tenidos en cuenta para garantizar que el valor que efectivamente paguen sea asimilable al beneficio que recibe.

Tampoco son tenidos en cuenta en este tipo de análisis los beneficios que podríamos denominar sociales (como ser reducción de accidentes, que conlleva menores gastos de atención médica, gastos de reparación de vehículos, primas de seguros, valor de visa, etc).

Se debe tener en cuenta también que el peaje es un instrumento financiero y aunque la obra ya este concluida aún restan largos años para la devolución de prestamos dado por bancos y entidades financieras, con el que el valor del peaje y su mantenimiento durante el plazo pactado son esenciales para que el concesionario cumpla con sus obligaciones financieras derivadas de los contratos celebrados y para que los bancos y entidades financieras confíen en el sistema de concesión.

Parámetros para fijar la tarifa de peaje.

- Caudal de tránsito estimado: obtenido a través de censos de tránsito y ponderado a futuro según índice representativo que tenga en cuenta el crecimiento esperado del tránsito en base a sucesos de probable ocurrencia
- Inversiones en obras: debido a que en muchos casos se deben tomar créditos y el mayor o menor monto de inversión incide a la hora de acordar una razonable tasa de interés.
- El plazo de concesión: determina el tiempo en el cual las empresas podrán recuperar el capital, los intereses y sus utilidades.
- Los costos de explotación, de mantenimiento, de conservación
- La TIR: por contrato, toda variación económica debe ser analizada bajo la perspectiva de mantener constante la TIR
- Aspectos impositivos: esto produce varios inconvenientes, debido a tributos provinciales y/o municipales, que no fueron debidamente considerados en la etapa de análisis económico o que fueron creados deliberadamente por los organismos municipales, una vez concedida la licitación, para ser aplicados a

estas empresas constituyendo una forma camuflada de incrementar su propia recaudación, sobre todo de los municipios más pequeños, y a su vez, en un mayor costo para la concesionaria que deberá tener presente para la ecuación económica.

Caso Practico: RAC (Red de Acceso a Córdoba)

Antes que nada se debe dejar en claro que en nuestro país han ocurrido una serie de eventos que tienen una incidencia notable a la hora de comparar valores entre la oferta y lo que acontece en la actualidad.

En el momento de la licitación nos encontrábamos en una paridad de 1 a 1 (\$ - U\$), se estaba en un período de crecimiento económico, el producto bruto interno tenía un crecimiento de 5% anual y parecía que seguiría creciendo.

Lo que ocurrió fue todo lo contrario, no solo que no creció sino que este valor fue disminuyendo, a partir de la segunda mitad del año 1999 con respecto a la situación prevista al momento de efectuarse la oferta.

Otra consecuencia se ve reflejada en el parque automotor que influye en el número de vehículos que circular por la RAC, tanto sea por el incremento del valor del combustible como por el cierre de varias empresas a lo largo del país. Al ser Córdoba una provincia que se encuentra geográficamente en el centro del país, se vio afectada en el tránsito generado por otras provincias que tienen que circular por los corredores pertenecientes a la RAC para llegar a los centros urbanos de mayor importancia o en los que se concentraba la actividad económica del país.

Ecuación económica – Financiera.

Al presentarse la oferta se tenía pensado que el punto de equilibrio entre ingresos y egresos se produciría en el 5 año de la concesión, a partir de ahí el proyecto debía ser auto sustentable debido a que la curva de ingresos siempre se mantendría por encima de la de egresos.

Lo que ocurrió en la realidad fue lo siguiente:

- En cuanto a las Unidades de Tránsito: el número de vehículos que han circulado por la RAC es notoriamente inferior al previsto (en el tercer año 41% menos)
- En cuanto a los Valores de Flujo monetario: en este caso es peor que el anterior debido a que al haber salido de la convertibilidad en el tercer año se presenta una recaudación del 54 % menor a la prevista.

Esto ha producido para la empresa concesionaria un desfasaje, que hace insostenible la invariabilidad de la tasa de retorno, que es una de las ideas rectoras del proyecto original, manifiesta en el contrato, y en las Leyes Nacionales y provinciales que enmarcan dicho acuerdo.

Por otro lado se suscribió un convenio modificatorio del contrato de concesión, en ese convenio se acordó incorporar el anillo de circunvalación (cosa que hasta la actualidad no se ha hecho), bajar las tarifas (salvo las de la RN N° 9) a un peso, y se agregan las localidades de la Calera, Montecristo, Malagueño; y se establecieron nuevas obras a realizar.

Ley de Emergencia 25.561

En el inicio del año 2002 se dicta la ley de emergencia, abandonando el sistema de convertibilidad, pesificando deudas, tarifas y créditos.

La aplicación de dichas normas a generado una profunda alteración de las condiciones económicas y jurídicas sustanciales, en base a las cuales se desarrolla el contrato de concesión de obra pública por Peaje de la Red de Accesos a Córdoba, toda vez que el efecto generado por la pesificación de la tarifa de peaje y por la posterior devaluación del peso, ha sido una drástica disminución de los ingresos en dólares.

Ello así en tanto y en cuanto las previsiones del Pliego, que luego se plasmaron en el contrato, contemplan tarifas fijadas en dólares y una cláusula de actualización tarifaria por el CPI (índice de precios al consumidor de los EEUU) para todos los rubros.

Además la salida de la convertibilidad a generado un proceso inflacionario en la economía del país con el aumento de costos, los cuales no se tienen en cuenta en el contrato de concesión debido a que se basó en ese momento en un marco de estabilidad de la moneda local.

Dentro de las incidencias de la ley de convertibilidad se puede enumerar:

1. En los ingresos: en el contrato de concesión, la tarifa fijada era en dólares, debido a la ley de emergencia las tarifas pasaron a ser en pesos.
2. En el transito: disminución progresiva de los volúmenes de transito, y la consecuente caída en los ingresos por ese rubro (entre 2002 y 2001 la caída fue del 11.2%)
3. Costos operativos: los precios fluctúan y aumentan, por ejemplo gas-oil, cemento, etc.
4. En las pólizas de seguros: dificultad de obtener una compañía de seguro que tome a su cargo la cobertura de Responsabilidad Civil en la RAC, y las que aceptan lo hacen considerando tanto el valor de la póliza cuanto la franquicia en dólares.
5. En los compromisos de inversión e inversiones futuras y en curso
6. En el endeudamiento: la empresa concesionaria ha contraído deudas, para constituir garantías o proveerse de equipamiento y materiales, en dólares con entidades extranjeras, las cuales no se han pesificado.

TERCERA PARTE

LOS ÓRGANOS DE CONTROL

Origen:

Mediante el convenio suscrito entre la Nación, representada por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y la Dirección Nacional de Vialidad y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba y la Dirección Provincia de Vialidad, en Diciembre de 19892, se delega por parte de la nación, la facultad de adjudicación y administración del contrato de concesión de la Red de Acceso a la Ciudad de Córdoba, asumiendo la Provincia la función de Concedente, por ende, los derechos, acciones y obligaciones de tales actos, sin perder la Nación la propiedad y jurisdicción de las Rutas Nacionales que se encuentran comprendidas en la concesión.

La nación, se reserva la facultad de regular aspectos tales como el derecho de supervisar las obras, el derecho a veto y eventual rescate de la concesión, cuando por problemas políticos, sociales, de seguridad ó cuando se desvíe del sistema tarifario aplicado en el resto del país.

Mediante el Decreto 1590/97, se aprueba el Reglamento Administrativo Regulatorio de las Prestaciones, Fiscalización y Control y la Protección al Usuario y a los Bienes del Estado – Marco de Regulatorio Red de Accesos de la Ciudad de Córdoba”, en cuyo art. 10° se prevé la creación del Organo de Control de la R.A.C..(O.C.R.A.C.)”. Pero mediante la Ley Provincial N° 8.835 “Carta del Ciudadano” se creó el ENTE REGULADOR DE SERVICIOS PUBLICOS (E.R.Se.P.).

Siendo sus funciones específicas,la **regulación de todos los servicios públicos que se presten el en territorio provincial**

Mediante el Decreto 1.966/01 se disuelve la O.C.R.A.C. y se traspassa al E.R.Se.P., las facultades y obligaciones, a los efectos de no producir una superposición de funciones entre los dos organismos.

1 - Sus Facultades: (s./ Artículo 16° - Facultades y Obligaciones)

Para el cumplimiento de sus fines, el Órgano de Control tiene las siguientes facultades y obligaciones:

- a) Cumplir y hacer cumplir el Marco Regulatorio y el Contrato de Concesión de la R.A.C., sus anexos y sus normas complementarias realizando un eficaz control y verificación de la Concesión y de los servicios que se presten a los usuarios.
- b) Elevar a la aprobación del Concedente, el "Reglamento del Usuario" en base a los lineamientos que se indican en el arto 18° del presente Marco Regulatorio. .
- c) Elevar a la aprobación del Concedente, un "Régimen de Infracciones y Sanciones" conforme a los lineamientos del art. 20° del presente Marco Regulatorio.

- d) Velar por la protección de la propiedad, y la seguridad pública en la construcción y explotación de la Concesión.
- e) Elaborar una planilla en la que mensualmente se registrará el impacto ambiental de las obras y servicios de la R.A.C. a partir de los datos del informe de base que deberá prepararse al habilitarse cada acceso, y que formará parte del contrato respectivo. Sobre esta planilla mensual propondrá las medidas a tomar por el Concesionario para el mejoramiento constante del medio ambiente y el mantenimiento de los standard de calidad que fijen los Organismos competentes.
- f) Proponer al Concedente la concertación de actividades con los entes públicos y privados que corresponda para la adopción de las medidas tendientes a encarar de modo integral la defensa y mejoramiento del medio ambiente.
- g) Requerir al Concesionario los documentos e informes necesarios para verificar el adecuado cumplimiento de sus obligaciones.
- h) Verificar el cumplimiento por parte del Concesionario de su obligación de dar a publicidad, con la debida antelación, los planes de obras y los cuadros tarifarios que se aprueben, conforme la obligación establecida en el inciso "i" del arto 7° de este Marco.
- i) Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, para lo cual deberá realizar por sí o requerir a terceros, las tareas de control económico financiero, contable, administrativo, jurídico, impositivo y técnico de la Concesión.
- j) Controlar que el Concesionario cumpla con los planes de obras y de mantenimiento aprobados.
- k) Analizar y expedirse acerca del informe anual que el Concesionario deberá presentar, el que deberá ser elevado al Concedente, y adoptar las medidas que contractualmente correspondan.
- l) Atender los reclamos de los usuarios en relación a la prestación de los servicios o tarifas, y producir en todos los casos una decisión fundada, notificándose de la misma a las partes.
- m) Verificar que el Concesionario cumpla con el régimen tarifario vigente y toda otra obligación que surja del presente Marco Regulatorio, del Contrato de Concesión y de las normas aplicables.
- n) Intervenir en las decisiones relacionadas con la modificación y extinción del Contrato de Concesión, rescate o prórroga, elevando sus conclusiones fundadas al Concedente.
- ñ) Aplicar al Concesionario las sanciones establecidas en el Contrato de Concesión y en el Régimen de Sanciones e Infracciones por incumplimiento de sus obligaciones, y proponer las que deban ser aplicadas por el Concedente en el supuesto de rescisión.
- o) Contratar con entes privados y/o públicos la prestación de servicios de consultoría administrativa, o de contralor técnico conforme la autorización que le confiera el Concedente.
- p) Presentar un informe anual al Concedente sobre actividades realizadas, sugerencias

sobre medidas a adoptar y cumplimiento de las obligaciones por el Concesionario.

- q) Requerir al Concedente que disponga la intervención cautelar del Concesionario cuando se den causas de extrema gravedad y urgencia que afecten el servicio o pongan en peligro las obras o la seguridad de los usuarios.
- r) Controlar al Concesionario en todo lo que se refiera al mantenimiento de las instalaciones afectadas a las obras y servicios que se le transfiera o sean adquiridas por éste con motivo de la Concesión, de acuerdo con los términos del contrato respectivo y lo establecido en el presente Marco Regulatorio.
- s) Elevar al Concedente y/o a la Nación los pedidos del Concesionario respecto los bienes que deban ser afectados a expropiación o servidumbre.
- t) Mantener rigurosa confidencialidad sobre la información comercial que obtenga del Concesionario, sin perjuicio de lo establecido en el inciso e) de este artículo.
- u) Intervenir en la valorización de aportes en especie para la formación e incrementos posteriores del capital de la Sociedad Concesionaria y fiscalizar los ajustes anuales de capital social que prevea el Contrato de Concesión.
- v) Fiscalizar la vigencia de seguros y garantías, y sus actualizaciones si correspondiere.
- w) Intervenir en las actualizaciones tarifarias y elevarlas al Concedente para su aprobación.
- x) Realizar, en general, todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones, de los objetivos de este Marco Regulatorio, y de las normas reglamentarias y disposiciones contractuales aplicables.

Las facultades enumeradas precedentemente no podrán ser ejercidas de manera tal que signifiquen la subrogación del Órgano de Control en las funciones propias del Concedente, ni de la Autoridad de Aplicación Nacional ni del Concesionario.

2 - La transformación Operada y su comparación con la situación de origen.

Partimos con un contrato de origen que se sustenta el marco de las Leyes 17.520 y 23.696, en los años 90 se produce la gran escalada privatizadora estatal, dentro del programa económico regulado mediante la Ley de Convertibilidad, siendo de total aplicación para nuestro caso, en las inversiones, garantías establecidas, régimen tarifario, y la Tasa Interna de retorno, como moneda establecida, el dólar de los Estados Unidos de Norteamérica, siendo la esencia del contrato de la Concesión de la Red de Accesos a la Ciudad de Córdoba, la gratuidad por parte del estado, con el objeto de destinar los excedentes en otras áreas sensibles de la economía nacional.-

Cambios Producidos:

En el año 2000, mediante el Convenio N° 38", se produce la primer modificación al Contrato de Concesión, incorporando nuevas trazas a la ya concedidas (Av. de

Circunvalación, la Ruta Nacional A 019, a las Localidades de La Calera y Montecristo, con lo cual se modifica el nivel general de tarifas.

Producto de este cambio, la recesión económica, los incumplimientos por parte del estado en liberación de la traza y aprobación de los contratos, conlleva a otras circunstancias que modifican el origen del contrato, produciéndose anticipadamente el traspaso de acciones por parte de uno de los integrantes de S.A. (Cartellone ¿qué % de tenencias tenía?)

Sumado al bajo flujo vehicular, (contemplado en un ritmo creciente del 3,5 % anual) conlleva al desfasaje de la ecuación Económica Financiera

Estos entre otros de los cambios producidos en las bases contractuales, lleva a una renegociación del contrato, la cual se plantea un acuerdo entre partes, a través del Convenio N° 38

Falencias del Proceso:

El mismo se produce en momentos de incertidumbre política, en el cual el gobierno capta el interés del inversor privado, dejando librado la eficiencia del sistema y atando el contrato a una economía como la de EEUU, la cual no tiene punto de comparación con la nuestra.

Por lo tanto las falencias de este proceso se dan tanto en el nivel Económico, al producirse el cambio de la ecuación E.F. y Legales, por cuanto

La Audiencia Pública

Conceptualización y aplicación del caso en cuestión