

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA

FACULTAD DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES



TRABAJO FINAL:

LA RED DE ACCESOS A CÓRDOBA

ANÁLISIS CRÍTICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

SUS ASPECTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS.

AUTOR: AUGUSTO E. NIEVA MAT. 8920206-6

DIRECTOR: ING. FELIPE RODRIGUEZ

CÓRDOBA, SEPTIEMBRE DE 2003

I - Marco Teórico

A- Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el contrato de concesión de la Red de Accesos a Córdoba (R.A.C.) para determinar cómo se llega a la adopción de la figura de concesión, en este caso, gratuita. Asimismo, pretendo evaluar si dicha figura es la que mas se ajusta a las características del tránsito vehicular o se podría haber utilizado otra, como ser concesión onerosa o subvencionada.

La determinación se hará en base a un análisis técnico-económico de la ecuación económico - financiera utilizada en el contrato de concesión.

También se realizará un breve análisis de la normativa que reglamenta el presente contrato y cómo se resolvieron las diferencias planteadas por los problemas de jurisdicción. Se pretende llegar a la conclusión de cuáles fueron los factores que determinaron la adopción de una u otra figura, teniendo en cuenta que la ecuación económico-financiera puede haber sido dejada de lado a fin de responder a aspectos sociales o a política de estado encarada por el gobierno.

B- Antecedentes Jurídicos de Concesión

B-1 Antecedentes Históricos

La construcción del contrato administrativo de concesión que sirvió como modelo para el desarrollo de la misma categoría contractual y a la noción del contrato administrativo, en general en nuestro país, fue tomado del Consejo de Estado Francés y la doctrina contemporánea de los pronunciamientos de dicho órgano, por ello se dice que Francia es la cuna de la concesión en el derecho administrativo

B-2 Instituto Concesión

Se puede definir a la Concesión de Obra Pública como un contrato administrativo celebrado entre el Estado y un tercero (administrado o no), donde éste se obliga a realizar una obra, cuyo pago no será directamente efectivizado por el Estado, sino a través de ciertos administrados que usarán la Obra Pública. En otras palabras, *"es un modo de ejecución de la Obra Pública por el que la Administración contrata a una empresa para la realización del trabajo, y no paga luego un precio por ella, sino que la remunera otorgándole la explotación de la nueva obra construida, durante el plazo determinado"*¹

La obra la construye el concesionario a su costo y a su riesgo, y la Administración le otorga el privilegio de explotarla durante el lapso necesario para amortizar el capital y obtener intereses de él, es decir para cubrir las cargas del capital y los gastos de explotación. Según la definición dada, surgen dos elementos fundamentales que la integran: 1) la construcción de una obra por un tercero (a su cuenta y riesgo); 2) la financiación de ella a cargo de ciertos administrados mediante el pago de una suma de dinero, ya sea en concepto de peaje o contribución por mejoras.

El concesionario debe efectuar la obra en el tiempo estipulado en el contrato. La obra habrá de ser construida bajo la vigilancia del concedente, aplicándose la Ley de Obras Públicas, según dispone el Art. 4 de la Ley

¹ Dromi, Roberto, "Derecho Administrativo", Bs.As., Ed. Ciudad Argentina, 1994

17.520. Este control se hace en forma menos estricta, teniendo en cuenta que el concesionario va a explotar luego su obra y de esa explotación va a obtener su utilidad, razón por la cual le resulta necesario construirla en las mejores condiciones posibles. Realizada la obra, el concesionario queda encargado de su conservación durante el tiempo que dure la concesión. Es preciso, entonces, que el concedente obligue al concesionario a que mantenga la obra en buen estado, considerando que al término de la concesión este bien le será devuelto para su explotación.

Cabe aclarar o recordar que en la concesión, el concedente (la Administración) nunca pierde el dominio o potestad de la Obra Pública, en otras palabras, no hay transferencia de dominio, sólo le cede atribuciones para representar al Estado en el manejo y administración, que permiten al concesionario ejecutar tareas como reparar, ampliar, mantener, mejorar y explotar la obra durante el plazo del contrato, al final del cual vuelve al dominio pleno del Estado.

B-3 Sujetos Participantes de la Concesión

Los sujetos que intervienen en una concesión son el *concedente*, que es quien otorga la concesión, y el *concesionario*, que es a quien se le otorga aquella.

El concedente es una persona pública estatal: Nación, Provincia, Municipio o Entidad Autárquica Institucional, dueña de la cosa a concesionar;

El concesionario puede ser una persona física; o empresa privada, pública - estatal o no estatal-, o una Unión Transitoria de Empresas (UTE).

B-4 Diferencia entre Concesión de Obra Pública y Servicio Público

La mayor diferencia entre una concesión de obra y el contrato de Obra Pública radica en la *aleatoriedad* para el concesionario, pues los beneficios dependen de un hecho relativamente incierto (no se sabe de manera precisa el número de vehículos que circularán por la Red de Acceso a Córdoba). En definitiva, la diferencia radica en el modo de remuneración; en la Obra pública existe un precio pactado con anterioridad, mientras que en la concesión hay una delegación de autoridad, reputada indispensable, para

cobrar de terceros administrados (usuarios de la Obra Pública) el costo de la obra y el beneficio empresario.

Por otra parte, en el Contrato de Obras Públicas sólo se crean relaciones entre el Estado y el Constructor; mientras que en la Concesión de Obras Públicas se las establece también con el administrado (en este caso los usuarios de la R.A.C.) en virtud de la delegación del poder jurídico que hace el Estado en el concesionario para gestionar el servicio y cobrar su importe.

De todas maneras las concesiones de obras públicas bajo el sistema de peaje conlleva de manera complementaria "servicios" que exceden el concepto de "obra pública". Dicho de otra manera, en la materia vial nos encontramos ante una concesión de Obra pública con particularidades propias por contener ciertos servicios. Pero no debe perderse de vista que hay una obligación principal (construcción o mantenimiento del camino), siendo los servicios accesorios o complementarios.

B-5 Naturaleza Jurídica de la Concesión de Obras Públicas

Se puede decir al respecto, que comparte similares caracteres que la concesión de servicios públicos, ya que en ambos casos hay una delegación del ejercicio de la competencia del Estado al particular. Esto se vio reforzado a partir de la Ley 23.696, ya que el legislador ha permitido a la Administración Pública otorgar en concesión una obra pública ya construida, siempre que sea necesario ejecutar prestaciones sobre la obra ya existente, tales como la reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de aquella (artículo 58, primer párrafo, Ley 23.696). Es decir, que ya no estamos ante la ejecución de una obra nueva, por lo que, para justificar la tarifa abonada por los usuarios, será necesario que el concesionario realice obras adicionales, manutención, reparación de la Obra Pública y brinde otros servicios, tales como patrullajes, emergencia mecánica, servicio médico, áreas de descanso, etc. Todos estos servicios hacen que la Obra Pública como tal, pierda entidad como para seguir aseverando que solamente estamos ante un régimen de concesión de obra pública. Además, los servicios públicos carecen de un régimen jurídico propio que los regule, de manera que los contratos de este tipo son remitidos, en la medida que no exista una norma más específica, al régimen previsto para las concesiones de obra pública.

B-6 Caracteres del contrato de Concesión de Obra Pública

La concesión de obras públicas es un contrato administrativo bilateral, sinalagmático, consensual, oneroso, aleatorio e "Intuitu personae".

Decimos que es *bilateral* y *sinalagmático*, porque ambas partes se obligan recíprocamente; es *consensual* porque queda concluido con la manifestación de voluntad de las partes; es *oneroso* puesto que las ventajas que obtiene una de las partes es en base a una prestación que esa parte ha hecho o prometido a la otra; es *aleatorio* porque las ventajas del concesionario dependen de un acontecimiento relativamente incierto: el mayor o menor uso de la obra construida, y es "*Intuitu personae*" porque la concesión debe ser ejercida personalmente por el concesionario, exclusivamente por su cuenta y riesgo, no pudiendo ser transferido o cedido el contrato sin la autorización del concedente.

B-7 Tipos de Concesión de Obra Pública

La concesión, según se desprende del Art. 2 de la Ley Nacional Nº 17.520, puede ser:

- *a título oneroso*, es decir que se le impone al concesionario una contribución determinada en dinero (canon) o una participación sobre los beneficios a favor del Estado;
- *Gratuita*, en donde no hay contribución económica ni subvención entre Concesionario y Concedente, que es el caso del contrato celebrado entre la Provincia y la empresa concesionaria que se analiza en el presente trabajo;
- *subvencionada por el Estado*, lo que significa que éste deberá hacer una entrega monetaria inicial durante la construcción o con entregas parciales de dinero en el período de de la explotación, que pueden o no ser reintegrables.

II - Régimen Jurídico de Concesión de Obra Pública

La normativa aplicable a concesiones viales deben ser analizadas en función de las leyes, contratos y pliegos que le dieron origen. Visto de esta manera, los contratos de concesión de obra pública, con sistema de peaje como financiación de la infraestructura, tienen andamiaje legal en la Ley de Obras Públicas N° 17.520.

El régimen jurídico que corresponde aplicar pertenece tanto al orden Nacional como al Provincial, debido a que las rutas a concesionar corresponden a distintas jurisdicciones u órbitas: algunas pertenecen a la Nación y otras a la Provincia de Córdoba, lo que puede llegar a plantear algún problema de jurisdicción que debe ser aclarado para evitar superposiciones de poderes o alcances.

Para evitar erróneas interpretaciones se debe dejar establecido qué régimen se aplicará para cada uno de los hechos o actos administrativos que se realicen. Todo esto se desprende del hecho que la Provincia ha delegado ciertos poderes a la Nación (entre ellos el de realizar rutas de interés nacional y sujetas a normas dictadas por la misma) aunque físicamente las obras se encuentran en la Provincia de Córdoba.

Como veremos mas adelante, esto quedó resuelto con un convenio entre la Nación y la Provincia. De hecho, el concedente es el Poder Ejecutivo de la Pcia. de Córdoba y para poder ejercer dicho poder, debió formalizar un acuerdo previo con la Nación.

A continuación, enumeraremos y haremos una breve descripción de la normativa nacional y provincial que enmarca el contrato de concesión que se está analizando:

A- Nación:

A-1 Ley 17520

La presente ley es del año 1967 y surge como una necesidad ante la paulatina disminución de la inversión en las obras públicas aunado al creciente deterioro de la infraestructura que en algunos casos llegaba

a niveles alarmantes. Este proceso había sido agravado aún más por un aumento no previsto del tráfico de carga del transporte automotor, lo que obligaba a utilizar los exiguos recursos con que se contaba únicamente para reparar los caminos destruidos. 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 en las obras públicas, con las garantías e incentivos necesarios. Por lo tanto, el objeto fundamental de esta ley era 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.

A-2 Ley 23696

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 en 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.

A los fines del presente trabajo, sólo interesa el capítulo VIII (artículos 57 y 58) en donde dicha ley plantea la necesidad de agregar al sistema de concesión la Obra Pública existente con el objeto de obtener fondos para la construcción o conservación de otras obras vinculadas a las primeras. También incorpora a la Ley Nº 17.520 la posibilidad de realizar Obras Públicas mediante la Iniciativa Privada, siempre que la Administración entienda que una determinada obra es de interés público. Esto vino a llenar el vacío legal consistente en que solamente la Administración podía determinar la necesidad de una Obra Pública.

B- Provincia de Córdoba:

B-1 Ley 7850

Es la Ley de Reforma Administrativa y económica de la Pcia. de Córdoba, sancionada en Noviembre de 1989, adhiriendo en términos

generales a los lineamientos de la Ley Nacional Nº 23696 y Nº 23697. En lo que concierne al presente trabajo, hay dos elementos a rescatar: por un lado, las facultades otorgadas al Poder Ejecutivo para descentralizar, privatizar, desregular, desmonopolizar y dar en concesión -total o parcial- los servicios, funciones y obras cuya gestión se encuentre a cargo de los entes y organismos en que el Estado Provincial tenga participación. Por otro lado, se destacan los artículos 24 a 28 en donde define lo que entiende por concesión, habla de las modalidades de concesión, quién puede concesionar, procedimientos de selección y la determinación de la tarifa de los servicios en concesión (en base al 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 Córdoba.

B-2 Ley 8614

Dictada en Julio de 1997, la presente Ley 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 ha tenido en cuenta la Ley Nacional Nº 17520 reformada por la Nº 23696. En el Art. 5 se define lo que el Estado Provincial entiende por concesión, se estipula que el concesionario y el Estado Provincial pueden compartir los gastos de inversión y los beneficios si los pliegos de condiciones de cada obra lo permiten, y por último, hace mención a la devolución de la obra concesionada en adecuado estado de funcionamiento. Se destaca de esta ley la enumeración de los pasos y procesos de una Licitación Pública.

III – El Peaje

A- Evolución Histórica del Peaje

Obviamente, la evolución histórica del peaje se vincula estrechamente con la evolución de los caminos, rutas y accesos a ciudades importantes y al espíritu comercial y guerrero de cada pueblo.

Uno de los antecedentes mas antiguos, se remonta a Babilonia (2000 A.C.) en el camino militar persa entre Babilonia y Siria. También se conoce que en

Egipto y alrededores se cobraba peaje a caravanas y extranjeros. Pero en ningún caso surge evidencia que el producido de tales tasas se volcara al mejoramiento de las rutas. Lo mismo sucede en la época medieval en Europa, donde en algunos casos debieron actuar los reyes debido a los abusos de los señores feudales.

Recién en las últimas décadas del siglo XVIII, en EE.UU. aparece el concepto de peaje con el sentido de tasa por un servicio, tal cual lo conocemos hoy. En Europa, en cambio, el peaje aparece en las primeras décadas del siglo XX en Italia y Alemania.

En Argentina, el primer peaje de caminos que está registrado, se da en la Pcia. de Santa Fe en el año 1821, consistiendo en el pago de un derecho por el tránsito de carretas, tropas o ganado que circulaba por la provincia, y destinado al mantenimiento del ejército de línea o guardias de frontera con que la provincia los protegía de los ataques de los indios. En Bs. As. la Ley 78 del año 1855 autorizaba al poder ejecutivo a cobrar peajes por el uso público de caminos.

Si consideramos la legislación nacional, la primera referencia fue la Ley 61 de 1863, sobre emisión de acciones y caminos, que en su artículo 4º dice: *"de las rentas generales se destinará la cantidad suficiente para el servicio de la renta y amortización de las acciones emitidas pudiendo aumentarse el fondo amortizante con el producto neto de peajes y portazgos que se recauden por el servicio de las obras que van a ser ejecutadas con los fondos provenientes de dichas acciones"*.

Lo cierto, es que no siempre se contempló al peaje con una finalidad unívoca. Por el contrario, los antecedentes nos demuestran que en el siglo XIX en nuestro país el peaje constituía una fuente más de recaudación a favor del poder central. La naturaleza del peaje se acercaba más a un derecho aduanero interno, restringiendo el derecho del tránsito, que a una contribución destinada al financiamiento de obras viales.

Recién en 1954, la Ley 14.385 en su artículo 18 facultaba al poder ejecutivo *"para aplicar en las autopistas que se construyan conforme al régimen de esta Ley, derechos de peaje destinados a atender la conservación de las obras viales a que la misma se refiere"*. Se nota ya un cambio de sentido de la figura del peaje, aunque nada se dice con respecto a la concesión de obra

pública. Tenemos que esperar hasta 1967, con la promulgación de la Ley Nº 17.520 para ver al peaje como un recurso de financiación para obras viales, que fue complementada por la Ley Nº 23.696 de 1989. Ésta, en su artículo 58 incorpora al artículo 1 de la Ley Nº 17.520 amplios conceptos acerca de la finalidad que se le puede dar al peaje o a las concesiones de obra que se desarrollan a través del peaje. Dicho artículo sostiene que *"se aclaran que podrán otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes, con la finalidad de obtención de fondos para la construcción o conservación de otras obras que tengan vinculación física, técnica o de otra naturaleza con las primeras, sin perjuicio de las inversiones previas que deba realizar el concesionario..."*.

Hasta el momento es el corolario de una evolución histórica del peaje, y con ella de las concesiones de obra vial, que es el tema que más nos interesa en el presente trabajo.

B- Naturaleza Jurídica del Peaje

Muchas veces el peaje ha sido mal interpretado o distorsionado en su verdadera acepción. En tal sentido, ha sido confundido con otras figuras tributarias como por ejemplo el derecho aduanero. Es por ello que resulta necesario darle al término una definición adecuada a su naturaleza y a su finalidad.

Vimos la naturaleza jurídica de la concesión de obra pública y su diferencia con el contrato de obra pública. En esta última, la empresa constructora realiza la obra comprometida, certifica y le cobra al Estado el precio pactado. En la concesión por peaje, también se construye la obra comprometida, la certifica el Estado, pero no se le cobra al comitente (Estado) el precio de ella, sino a todos aquellos usuarios de la obra pública que la utilizan.

El peaje constituye la herramienta, o más precisamente, la compensación económica de la inversión de la obra. En otras palabras, es el precio de la obra, más el mantenimiento, más la operación, financiado a largo plazo.

Dromi expresa que el peaje es *"la percepción de una tasa por el uso de una determinada obra, destinada a costear su construcción y mantenimiento o sólo su mantenimiento o conservación"*²

Marienhoff afirma que *"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 "ab-initio" con el Estado al formalizarse la concesión; en caso contrario, eso lo determina la Administración Pública, ateniéndose a los principios que correspondan en derecho administrativo"*³

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el orden jurisprudencial, y en el fallo "Estado Nacional c/ Arenera El Libertador SRL sobre cobro de pesos", también participa de la naturaleza tributaria de este canon, señalando que *"...el peaje es una contribución, caracterizada por la circunstancia de que el legislador la asocia a un proyecto suyo -de construcción, conservación o mejora-, que identifica con particular claridad, lo que por otra parte no choca sino que se adecua a los principios constitucionales..."*

En este fallo hay un párrafo que desmejora la figura del peaje. En uno de los considerandos, se afirma que frente a la necesidad de construir, mantener o mejorar una obra pública, corresponde que las personas obligadas al pago sean determinadas entre aquellas que de algún modo se relacionan con la obra, ya sea utilizándola o beneficiándose de cualquier manera en razón de su existencia y funcionamiento, aún en forma potencial. La amplitud dada por la corte pudo estar referida a los propietarios frentistas de una obra pública nueva y que, sin utilizarla, se benefician de ella por la revalorización de sus inmuebles. Sin embargo, no sería aquí el peaje la retribución adecuada que deba pagar el frentista, puesto que no hay *traspaso* por la obra en cuestión, pero si un beneficio implícito en la obra que puede haberle mejorado los accesos a su vivienda. En un caso así, podría exigirse el pago de una *contribución especial por mejoras*. Esto no es asimilable al peaje en

² Dromi, R., "Derecho Administrativo", Edit. Ciudad Argentina, 1996

³ Marienhoff, M., "Tratado de Derecho Administrativo", t. III-B, Edit. Abeledo Perrot, 1994

su sentido estricto, sin perjuicio de que cumpla igual finalidad, que es la financiación de la obra. En este caso, el tributo no está fundado necesariamente en el costo de la obra, sino en la revalorización del inmueble.

Con todo lo antes mencionado, se llega a la conclusión de que el peaje es una obligación impuesta por el Estado que, al abonarlo el usuario, genera el derecho de transitar por el camino o corredor vial afectado a dicho tributo. Este tributo impuesto por el Estado puede ser cobrado, eventualmente, por un particular al cual la Administración le haya conferido el poder de hacerlo.

C- Fundamentos del Peaje

A lo largo de la historia han existido variadas razones para imponer el peaje. Hoy, sin duda, es un factor de desarrollo, puesto que permite al Estado invertir en aquellos proyectos de infraestructura que no resultan tentadores para el sector privado. Dando en concesión obras públicas, el Estado, mediante la distribución de competencias regidas por el principio de subsidiaridad, se avoca a aquellos proyectos o emprendimientos donde no puede o no quiere participar el sector privado. Además, genera ocupación de mano de obra, moviliza industrias subsidiarias, alienta inversiones privadas, etcétera.

En la actualidad, en muchas otras partes del mundo, se impone el peaje a obras de ingeniería de mucho costo, imposibles de ser afrontadas por el erario público que busca mantener el equilibrio fiscal de sus cuentas por los más diversos medios, entre ellos, trasladar el riesgo de las obras públicas al sector privado, garantizándole a cambio al empresario, el derecho a percibir de quienes utilizarán la obra, un canon preestablecido.

Hasta principios del año 1990, en Argentina se contaba con un modelo en el cual la obra pública se financiaba con el dinero del presupuesto nacional. Así han sido diseñadas, construidas, gestionadas y explotadas por el sector público a través de sus reparticiones (Vialidad Nacional, Vialidad Provincial). Pero este modelo entró en crisis por la falta de control del estado con la consiguiente merma de la calidad de la obra pública o por el sobreprecio que se pagaba y que salía del presupuesto, que no es otra cosa que parte de los impuestos del contribuyente. Otra causa es la apertura (que se da a nivel

mundial) a la participación del sector privado ya no como ejecutor de la obra solamente, sino como participante en el diseño, financiación, gestión y explotación de la obra. A ésto se suman las fuertes limitaciones al endeudamiento de las Administraciones, exigidas por organismos financieros internacionales para el otorgamiento de nuevos créditos.

El fundamento del peaje también descansa sobre el principio de justicia distributiva: paga la obra quien la utiliza. El principio de igualdad, entonces, se mantiene inalterable. Como vimos, normalmente era el Estado quien realizaba (o hacía ejecutar) las obras y abonaba un precio por ella, por lo tanto una ruta de gran valor económico en Bs. As. al no ser pagada por el usuario, era pagada por todos los habitantes del país a través de los impuestos. Esto es una injusticia que no perciben muchos de los usuarios que se niegan a pagar el peaje. Muy cierto es también que el traslado del pago de la obra y el riesgo en su ejecución y financiación de parte del Estado a los particulares, debería traer aparejado una disminución de ciertos impuestos que anteriormente servían para sufragar aquellos trabajos públicos, cosa que no ha sucedido, y en cambio ha aumentado el déficit fiscal.

D- Valor del peaje – El beneficio del usuario

Para determinar el valor del peaje nos remitiremos primeramente a la Ley N° 17.520, modificada por la N° 23.696, que en su artículo 1 establece que *"...se tendrá en cuenta la ecuación económico-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. La tarifa de peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación, o los servicios de administración, reparación, conservación, o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva."*. Por su parte el Art. 3 establece que *"...Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, 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 de explotación."*

La Ley N° 23.696 en su artículo 57 agrega que *"...Las concesiones que se otorguen de acuerdo con la Ley 17.520 con las modificaciones introducidas por la presente ley, 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..."*. Asimismo, el artículo 57 del Decreto 1105/89, reglamentario de la Ley N° 23.696 sostiene que *"...Para adjudicar una obra por concesión bajo cualquiera de sus modalidades deberá tenerse en cuenta como elemento básico del contrato su estructura económico-financiera. A los efectos de la valorización de la relación entre inversión y rentabilidad, la estructura económico-financiera deberá expresar la tasa de retorno de la inversión a realizar..."*

Continuando, el artículo 5º, inciso a) del Decreto N° 2637/92 establece que *"...el peaje que abone el usuario no será superior al valor económico medio del servicio ofrecido, como lo establece el inciso 1º del artículo 3º de la Ley 17.520 y su cobro se realizará con posterioridad a las inversiones que aseguren un servicio con ese valor"*. El inciso b) del citado artículo señala que *"En los accesos o rutas existentes, las concesiones no serán a título oneroso y los peajes se limitarán exclusivamente a cubrir las inversiones y gastos que demande la explotación de conformidad a lo establecido en el inciso 2º del artículo 3º de la Ley N° 17.520..."*. Por último, el artículo 9º del referido decreto dice que *"La tarifa que debe pagar el usuario, en ningún caso podrá superar el valor económico medio de los servicios prestados. [...] El contrato de concesión asegurará el respeto del régimen tarifario acordado, durante todo el período de concesión. Ello sin perjuicio 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 mencionado en el párrafo anterior"*.

De todo este bagaje legal, se desprende una pregunta que representa el quid de la cuestión: ¿Cómo se calcula de una manera efectiva y certera el valor económico medio del servicio 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. Pero en este tipo de análisis, generalmente 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. Además, ¿Cómo evaluamos la disminución del cansancio, el agotamiento o el estrés producido por circular en caminos de elevado riesgo, por la inseguridad de que ocurra una falla mecánica o la incertidumbre de conseguir un auxilio mecánico calificado?. Todos estos elementos son de difícil cuantificación, sin embargo, la tarifa de 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 la reducción de accidentes, que conlleva menores gastos de atención médica, gastos de reparación de vehículos, primas de seguro, valor vida, etcétera. Reiteramos que todos estos aspectos son de difícil cuantificación al momento de determinar el valor del peaje, pero debe de tenerse en cuenta que el peaje es un instrumento financiero, y que aunque la obra ya esté concluida aún restan largos años para la devolución de préstamos dado por bancos y entidades financieras, con lo que el valor del peaje y su mantenimiento durante el plazo originalmente pactado, son esenciales para que el concesionario cumpla con sus obligaciones financieras derivadas de los contratos de mutuo celebrados, y para que los mencionados bancos y entidades financieras confíen en el sistema de concesión. Veremos que este tema generó algunas diferencias, debido a que se convino una disminución del valor del peaje en algunos corredores del sistema, compensado con el cobro en otros corredores que antes no se incluían.

D-1 Vías Alternativas

Respecto a este tema, la Corte Nacional se refiere específicamente en el fallo "*Estado Nacional c. Arenera El Libertador S.R.L. s/ cobro de pesos*". La demandada cuestionaba que por la falta de dragado del Canal Costanero y debido a la peligrosidad y negativo rendimiento económico del canal Martín García, dichos accesos no constituían vías alternativas al canal respecto del cual el Estado cobraba peaje, haciendo forzoso el uso del Canal Mitre, lo que vulneraba el artículo 14 de la Constitución Nacional.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en los considerandos del fallo, argumenta que ella no había establecido doctrina en el sentido de considerar obligatoria la existencia de las mencionadas "vías alternativas" por cuya utilización gratuita pudieran optar quienes prefiriesen obviar el aprovechamiento de las facilidades sujetas al previo pago del peaje. Y por eso declara *"...de la somera enumeración que antecede se confirma que nuestra Ley Fundamental al consagrar el derecho a la libre circulación interior, en momento alguno hace alusión al instituto del peaje; el que, por lo tanto, no importa literalmente una violación a las disposiciones contenidas en la Constitución Nacional, toda vez que de su texto de ninguna manera puede colegirse que ella se pronuncie por la prohibición de su establecimiento. En necesaria congruencia con lo dicho, nada dice tampoco acerca de la exigencia de las vías alternativas..."*. Con lo que está diciendo, en otras palabras, que si el peaje no ha sido literalmente prohibido por la Constitución Nacional, por sana lógica, no puede exigirse una vía alternativa a la del paso con el pago de ese canon, ya que la Carta Magna tampoco así lo ha establecido. Hay otro argumento, de orden económico-financiero, también referido en los considerandos. En él se sostiene que exigir la existencia de vías alternativas gratuitas paralelas al paso con peaje, que presten servicios similares a las que brinda la vía onerosa, sería tanto como admitir que en muchos casos se tornen antieconómicas estas últimas, puesto que los usuarios no dudarían en utilizar aquellos caminos que prestan iguales servicios en forma gratuita, con el consiguiente quebrantamiento de la ecuación económico-financiera, que es el nudo central de la cuestión y el principio general y la base de todo contrato de concesión de obra pública (ver Art. 3º y 7º de la Ley Nº 17.520). De ser así, las consecuencias serían ruinosas para el Estado (si ejecuta la obra en forma directa) o para el concesionario (si hubiese optado por la concesión de la obra), produciéndose la frustración práctica de la figura jurídica buscada por el legislador. Y remata la Corte diciendo: *"La exigibilidad ineludible de vías alternativas importaría especialmente una flagrante contradicción con el principio rector que inspira el sistema de peaje."*

La Corte ha dado su veredicto sobre la cuestión, no obstante la cual hay que reflexionar sobre lo siguiente: es cierto que los llamados "by pass" (caminos vecinales por donde se desvían los vehículos metros antes de llegar a la estación de peaje, hasta pasar las mismas y retomar la vía concesionada), importan un auténtico riesgo de ruina para el emprendimiento. Y en tal

sentido, el Estado debería tener una postura más firme al respecto de estos hechos, donde se oculta un verdadero propósito de fraude, puesto que se utiliza el camino construido o mejorado pero se elude la obligación de pagar por él. Como contrapartida, no menos cierto es que las tarifas del peaje deben ajustarse a cálculos certeros para evitar excesos. De lo contrario, se corre el riesgo de **cercar** comunidades enteras, con altos costos para financiar obras públicas y atraer inversores, pero a valores que resulten desmesurados. La *vía alternativa* no puede ser un requisito "sine qua non" para la legitimación del peaje. Ahora bien, para poder mantener estas posturas, debe haber coherencia entre el precio pagado, el valor de la obra y los servicios prestados, lo que significa en otras palabras, que el peaje no debe ser un impuesto encubierto, sino una auténtica tasa o, en todo caso, una contribución especial.

En el caso de la concesionaria, ha tenido y tiene problemas con este álgido tema como en el caso de la Estación de Peaje ubicada en cercanías del Aeropuerto Provincial, en el que los usuarios realizaron un by-pass. Una vez realizadas las denuncias correspondientes se autorizó a colocar casillas en el by-pass, lo que hace que el usuario deba pagar por usar el atajo, lo que en definitiva se traduce en que el flujo de tránsito circule por la primera de las estaciones, haciendo casi ociosa la última instalada pero que debe funcionar, porque sino el usuario circularía por el by-pass. Otro caso muy singular se produce en la Ruta Nacional Nº 9 Sur en donde los usuarios han realizado un by-pass con la diferencia que en el mismo se circula por terrenos privados, pertenecientes a un frigorífico, que no encontró la manera de impedir el flujo vehicular por su predio. En dicha derivación se produjo un accidente como consecuencia de que un vehículo, en flagrante violación de las normas vigentes, giró a la izquierda para tomar el by-pass, cuando fue embestido por otro rodado que circulaba en sentido contrario por la ruta, con consecuencias muy perjudiciales para este último. Actualmente se desarrolla el juicio correspondiente, en donde está implicada la concesionaria como parte querellada por no haber previsto la posibilidad del accidente. Hasta el momento la justicia no se ha expedido, pero si resultara "culpable" la concesionaria por haber ocurrido el accidente sobre la calzada de una ruta por ella administrada, estaremos ante una situación bastante delicada, ya que la posible culpabilidad podría estar basada en el hecho de no prever esta situación, a todas luces injusta, o de no realizar las tareas necesarias para

que otros vehículos infrinjan la ley y causen un perjuicio económico a la misma empresa.

E- Parámetros Usuales para Fijar la Tarifa de Peaje

Habitualmente a la hora de fijar la tarifa de peaje, en una licitación de una obra pública, las empresas que pretenden participar del proceso toman en cuenta diversos factores, algunos de muy difícil cuantificación; pero a aquellos, cuya incidencia es mayor y medición resulta mas sencilla, los podemos desglosar en los siguientes ítems:

- *El caudal de tránsito estimado*, obtenido a través de censos actuales de tránsito y ponderado a futuro según un índice representativo que tenga en cuenta el crecimiento esperado del tránsito en base a sucesos de probable ocurrencia;
- *Las inversiones en obras*, ya 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 la concesión otorgada por el Estado, que determinará el tiempo en el cual las empresas podrán recuperar el capital, los intereses y sus utilidades;
- Los costos de explotación, de mantenimiento, de conservación, operativos, etc.;
- La tasa interna de retorno (T.I.R.) máxima permitida por el concedente, como ocurre en algunos casos; o la invariabilidad de la misma que en este caso es de fundamental importancia, ya que por contrato, toda variación económica debe ser analizada bajo la perspectiva de mantener constante la T.I.R. presentada por la empresa ganadora en la licitación;
- y los Aspectos impositivos

Este último punto presenta variados inconvenientes a la hora de fijar una tarifa, debido a la existencia de 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 mas pequeños, y a su vez, en un mayor costo para la concesionaria que deberá tener presente para su ecuación económica.

IV - 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 Córdoba⁴.

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.

⁴ En el Anexo, se adjunta copia del mismo

También coordinó algunos trabajos conjuntos entre los oferentes como los censos vehiculares y el posterior análisis de la proyección de crecimiento del tránsito.

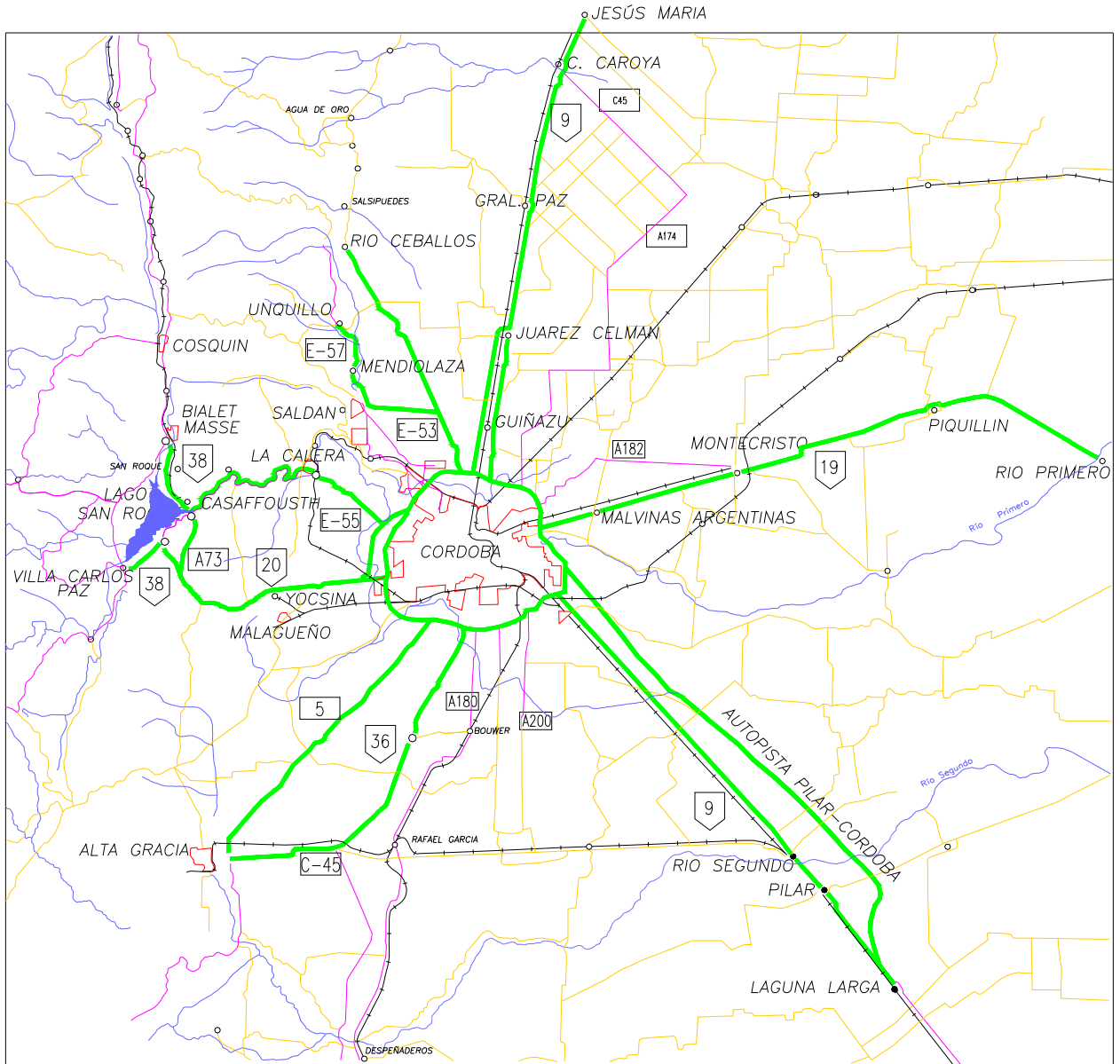
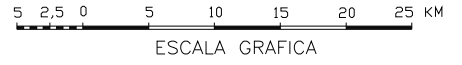
De esta manera, lo que la Provincia pretendió es garantizar transparencia al proceso, incorporando una herramienta novedosa (como lo es aplicar la técnica del *Data Room*) a este tipo de proceso; que todos los interesados tuvieran un conocimiento cabal de las obras (no podían plantear desconocimiento 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, debo 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.

RUTAS PERTENECIENTES A LA R.A.C.



REFERENCIAS

RUTAS RAC		RIOS-ARROYOS	
PAVIMENTADAS		LÍMITE CIUDAD	
CAMINOS TIERRA		RUTAS PCIALES.	
FERROCARRIL		RUTAS NACIONALES	

B- Configuración Actual

Según informe brindado por el E.R.Se.P., la configuración actual de la R.A.C. está conformada por las siguientes rutas nacionales, provinciales y municipales, con su inicio, fin y longitud:

Ruta	Tramo	Long. (Km.)
R.N. Nº 9 (N)	Intersección R.P. A- 174 (Jesús María) – A-019 (Av. Circunvalación)	41,30
R.N. Nº 19	Km. 208,20 (Intersección R.P. Nº 10 – Río Primero) – A019 (Av. Circunvalación)	51,00
R.N. Autopista Pilar-Córdoba	Empalme R.N. Nº 9 Sur, Km. 657,51 (Pilar) – A-019 (Av. Circunvalación)	37,30
R.N. Nº 9 (S)	Intersección R.N. Nº 9 Sur, Km.659,45 (Pilar) - A-019 (Av. Circunvalación)	36,70
R.N. Nº 36	Intersección R.P. Nº C45 (Alto de Fierro) – A-019 (Av. Circunvalación)	28,14
R.P. C45	Intersección R.N. Nº 36 – Intersección R.P. Nº 5 (Alta Gracia)	9,04
R.P. Nº 5	Intersección R.P. C45 (Alta Gracia) – A-019 (Av. Circunvalación)	27,90
R.N. Nº 20	Empalme R.P. U-304 – Empalme R.N. Nº 38	16,98
R.N. Nº 38	Empalme R.N. Nº 20, Km. 12,30 (calle Alsina o Brown) – Villa Carlos Paz	12,40
Variante Costa Azul	Intersección R.N. Nº 38 – Intersección R.P. A-73	5,50
R.P. A-73	Empalme Variante Costa Azul – Empalme E-55	1,38
R.P. E-55	Empalme R.N. Nº 38 (Bialet Massé) – A-019 (Av. Circunvalación)	31,90
Ruta Municipal Padre Luchesse	Intersección E-53 – Villa Allende	7,09
Ruta Intermunicipal Va. Allende – Unquillo	Ruta Municipal Padre Luchesse – Intersección E-57	6,40
R.P. E-53	A-019 (Av. Circunvalación) – Acceso a Río Ceballos	21,98
R.P. U-304	Empalme Variante Pueyrredón- Intersección R.P. E-55 (El Tropezón)	7,93
R.N. A-019 Av. de Circunvalación	R.N. Nº 9 (N) (Prog. 0,00) – R.P. Nº 5 calzadas ppales.	2,62
	R.P. Nº 5 – R.N. Nº 20, Colectoras	24,27
	R.P. E-53 – R.N. Nº 9 (N), Calzadas principales	5,72
TOTAL R.A.C.		375,55

Cuadro por jurisdicción

JURISDICCIÓN	Long.(Km.)	Porcentaje
NACIONAL Nº 9, Nº 19, Nº 36, Nº 20, Nº 38, A-019, Autop. Córdoba-Pilar	256,43	68,28 %
PROVINCIAL C-45, Nº 5, A-73, E-55, E-53, U-304, Variante Costa Azul	105,63	28,13 %
MUNICIPAL Padre Luchesse, Intermunicipal Va. Allende-Unquillo	13.49	3,59 %
TOTAL	375,55	100 %

Como se aprecia en la presente tabla, la mayor parte de las rutas componentes de la R.A.C. pertenecen a la Nación, por lo que en principio se presume que ella se debería encargar del proceso licitatorio, como lo había hecho en el caso de la RABA (red de Accesos a Buenos Aires). Se destaca, entonces, la importancia del acuerdo alcanzado por la Administración Provincial mediante el cual logra llevar adelante el proceso de licitación. Este hecho inédito, para este tipo de obra, trae numerosas ventajas de entre las cuales podemos destacar que todo el proceso es seguido mas de cerca y sentido como propio por los habitantes de la zona, no impuesto desde el escritorio de un organismo nacional, en donde a lo mejor se tiene la buena voluntad de realizar la obra, pero no poseen la información necesaria de las pequeñas necesidades cotidianas y de los inconvenientes que sus decisiones traen a la vida de los cordobeses y que sólo el contacto diario con la realidad propia de esta ciudad puede resolverlos de una manera óptima.

También observamos en esta tabla la poca incidencia porcentual de las rutas municipales, pero ese valor nada nos indica respecto a la cantidad de negociaciones que requieren los municipios involucrados, cada uno con sus propios intereses y demandas, tanto sea en querer cobrar algunos impuestos para recaudar fondos como no querer pagar demasiado en concepto de peaje.

C- Marco Legal:

C-1 Legislación Nacional aplicable

Ley Nacional Nº 17520

Con las modificaciones de la Ley Nacional Nº 23696. La presente Ley se encuentra comentada en el capítulo II.

Decreto Nº 1105

Emitido por el P.E.N., reglamentario de la Ley Nº 23.696. En lo que interesa para el presente trabajo se destaca la reglamentación de los artículos 57 y 58 de la Ley. En el Art. 57 se plantea como un elemento importante a considerar al momento de la adjudicación de una obra por concesión, la estructura económica financiera y de ésta, la tasa de retorno para poder valorar la relación entre inversión y rentabilidad. Del Art. 58 se rescata el párrafo "c" en donde habla nuevamente de la estructura económico-financiera, considerándola como un parámetro de fundamental trascendencia en la selección y comparándola con la incidencia que su costo financiero tendrá sobre el valor de la tarifa o peaje, y recordando que el objetivo global del sistema es el abaratamiento de la tarifa o peaje.

C-2 Legislación Provincial aplicable

Ley 7850

Ley de Reforma Administrativa y Económica. Ya comentada en el capítulo II.

Decreto 6455

Del presente decreto, regulatorio de la ley Nº 7850, nos interesa el Art. 6 en donde dice que la autoridad de aplicación de la concesión, al momento de definir la modalidad de concesión, deberá considerar el nivel medio de las tarifas el cual no podrá exceder el valor económico medio del servicio ofrecido, la rentabilidad de la función, servicio u obra teniendo en cuenta, según corresponda, el tráfico presunto, el pago de la amortización de su costo, de los intereses, beneficio y gastos de mantenimiento y explotación. También hace mención de que si al definir la modalidad de concesión se

optase por la gratuita o subvencionada por el Estado, deberán precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario o de participación del Estado en caso de que los ingresos resulten superiores a los previstos

Ley 8614

Ley Provincial de Obras Públicas. Ya comentada en el capítulo II.

Ley 8361

Es la Ley Provincial aprobatoria del convenio celebrado entre la Pcia. y el estado Nacional para el otorgamiento en concesión de la R.A.C. No se encuentran puntos de interés en la presente Ley que deban ser tratados específicamente. El convenio se encuentra comentado en el punto B-3 del presente capítulo.

Ley 7631

Llamada Ley Orgánica de Contabilidad, Presupuesto y Administración, rige para todos los Organismos y Reparticiones del Estado Provincial. En lo concerniente al presente trabajo, rescatamos el Capítulo VII –Régimen de Contrataciones- en donde menciona los procedimientos de selección para toda contratación del Estado Provincial: Licitación, Concurso de Precios, Contratación Directa y Subasta; y los formalismos a seguir para la publicidad de la contratación, funcionario autorizados a licitar y adjudicar, las personas incapaces para contratar y la presentación de las propuestas. También define cual es la propuesta mas ventajosa en la que debe basar su selección el Estado.

Ley 6658

Esta Ley es la que regula los Procedimientos para obtener una decisión o una prestación de la Administración Pública de Córdoba y el de producción de sus actos administrativos. Ordena los requisitos generales de los trámites a presentar ante la Administración, define plazos máximos para cumplimentar los distintos procedimientos y enumera los distintos casos en que puede ocurrir una impugnación administrativa y los procedimientos necesarios hasta agotar la vía administrativa.

También la Ley plantea las formas en que se acredita un funcionario: instrumento público, carta poder o acta labrada; y especialmente cuando tiene que percibir sumas de dinero en representación del Estado como es el caso de los funcionarios del E.R.Se.P. que reciben los aportes previstos en el Art. 8 de la Ley Nacional Nº 17520 y los redondeos de la tarifa.

Otro aspecto que toca la presente Ley, es el proceder ante una demanda judicial a la Provincia, que puede o no efectuarse directamente; si se opta por la segunda manera se debe formalizar un reclamo administrativo previo, dirigido al Poder Ejecutivo y será imprescindible que se concluya con su trámite antes de interponer la demanda judicial.

C-3 Convenio Nación-Provincia

Fue firmado en Diciembre de 1992 entre el Estado Nacional, representado por el Secretario de Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vialidad, y la Provincia de Córdoba, representada por el Ministro de Obras y Servicios Públicos y por la Dirección Provincial de Vialidad.

En este convenio se produce la delegación desde la Nación hacia la Provincia de las facultades de adjudicación y administración del contrato de concesión de la R.A.C., asumiendo la Provincia el rol de Concedente de la misma manera que también asume todos los derechos, acciones y obligaciones emergentes de tales actos. También queda claro que tales delegaciones no implican cambios respecto de la propiedad y jurisdicción de las rutas nacionales involucradas como así también que todas las obras deben ser acordes a las normas de diseño de la Dirección Nacional de Vialidad. En el segundo artículo se hace mención a que las obras deberán ser compatibilizadas por la Nación dentro del marco de las Leyes Nº 17.520 y 23.696. Además, el convenio regula aspectos tales como el derecho de supervisar las obras; el derecho a veto –y eventual rescate de la concesión– cuando sucedan acciones derivadas de la concesión que originen problemas políticos, sociales y de seguridad; y la necesaria armonización del sistema tarifario adoptado con los aplicados en el resto del país.

Como un hecho inédito, se destaca de este convenio, el logro obtenido por la Provincia de llevar a cabo de todo el proceso de licitación que habitualmente realiza la Nación por el hecho de que es una competencia propia de ella, según se desprende del hecho de que la mayoría de las rutas pertenecen a

la órbita nacional. Caso que es completamente distinto al ocurrido en la Provincia de Bs. As. (uno de los antecedentes mas inmediatos), con la Red de Accesos a Bs. As. (R.A.B.A.). En ese caso, fue la Nación quien se encargó del proceso licitatorio, sin participación de la Provincia.

C-4 Pliegos

Es el Pliego General de Especificaciones Técnicas de la D.N.V. versión 1994. En este pliego están planteadas las calidades de los materiales, principalmente cementicios, bituminosos y agregados, que se utilizan en la construcción de las carpetas de rodamiento. También en el se hace mención, entre otras cuestiones, a las normas que los mismos deben cumplir, las técnicas constructivas a emplear, los controles necesarios, las condiciones de recepción de las obras y el equipamiento necesario en los laboratorios de campaña para la realización de los diversos ensayos requeridos por la Dirección Nacional de Vialidad para la aceptación de las obras.

C-5 Órgano de Control

El órgano de control de la legislación aplicable y que cumple también la función de defensa del usuario tiene su génesis en el Decreto Pcial. Nº 1590/97 en donde se aprueba el "*Reglamento Administrativo Regulatorio de las Prestaciones, Fiscalización y Control y la Protección al Usuario y a los Bienes del Estado – Marco Regulatorio – Red de Accesos a la Ciudad de Córdoba*" previendo en su artículo 10º la creación del "Órgano de Control de la R. A. C. (O.C.R.A.C.)" dentro del ámbito de la entonces Secretaría de Vivienda, Obras y Servicios Públicos de la Provincia. Pero la ley Pcial. Nº 8835 "Carta del Ciudadano" creó el Ente Regulador de Servicios Públicos (E.R.Se.P.) cuyo cometido y función específica es la regulación de todos los servicios públicos que se presten en el territorio provincial y que destaca la competencia del E.R.Se.P. respecto de concesiones de obras públicas, lo que produjo una superposición de funciones entre organismos, que se resolvió en Agosto de 2001 mediante el Decreto Nº 1966/01 que disolvió el O.C.R.A.C. y traspasó al E.R.Se.P los recursos necesarios para la aplicación del reglamento, y el ejercicio de las facultades y cumplimiento de obligaciones que tenía la OCRAC. Los recursos a que se hacen mención incluyen bienes, funciones, facultades y el personal que se desempeñaba en el antiguo organismo y que pasó a depender del E.R.Se.P.

Del Capítulo V del Marco Regulatorio, obtenemos todas las atribuciones, capacidades, funciones y deberes del Órgano de Control. Se habla de su competencia territorial, el modo de obtener sus recursos, la capacidad para actuar como un organismo descentralizado con autarquía financiera, y un artículo (el 16) en donde se enumera sus facultades y obligaciones.

D- Análisis de la Ecuación Económica-Financiera

A modo de introducción al tema, se realizará un comentario de cuales son aquellos factores o ítems que inciden en la ecuación económico-financiera que se analiza para el presente trabajo.

Posteriormente se procederá al análisis de la misma. Éste análisis se hará, en una primera etapa, en base a la comparación entre las unidades equivalentes de tránsito previstas a lo largo de la concesión -en los sobres presentados en la licitación- y el tránsito que actualmente circula por los distintos corredores que integran la R.A.C. Más adelante se compararán los valores de flujo de caja, como otra medida de cuantificar lo que sucede con el contrato analizado.

Antes de realizar cualquier tipo de análisis, se debe dejar aclarar que han ocurrido en nuestro país una serie de eventos que tienen una incidencia notable a la hora de comparar los valores antes mencionados. Nos referimos al suceso económico ocurrido en la Argentina conocido como el "corralito" y la consecuente "pesificación", que llevó -por ejemplo- a que los valores estimados de flujo de caja previstos en su oportunidad, con convertibilidad 1 a 1, no guarden relación con los valores ahora obtenidos por recaudación - en pesos- y los préstamos contraídos en el exterior y algunos insumos o maquinarias necesarias -en dólares-.

Otra consecuencia del mismo suceso es la retracción que presenta la economía del país y que influye en el número de vehículos que circulan por la R.A.C., tanto sea por el incremento del valor del combustible como 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 su propia actividad económica, además del generado por otras provincias que tienen que circular por los corredores

pertenecientes a la R.A.C. para llegar a los centros urbanos de mayor importancia o en los que se concentra la actividad económica del país.

También se examinará la incidencia, en el análisis del flujo de caja, del convenio número 38, firmado entre la concesionaria y la Provincia, que disminuye el valor del peaje de un valor de \$1,80 a \$1,00 en cinco corredores de la concesión (Rutas E-55, E-53, 20, 38, 36 y 5) y compensa con el cobro de peaje en el anillo de circunvalación.

D-1 Factores que inciden en la ecuación económica-financiera

En este punto se tratará aquellos factores que inciden de forma notoria en la ecuación económica-financiera y que fueron tenidos explícitamente en cuenta por la empresa concesionaria al momento de presentarse a la licitación, haciendo hincapié en los egresos, debido a que en los ingresos se considera únicamente la percepción en concepto de peaje, tema al que ya se hizo referencia en el capítulo III.

Un aspecto que no se profundizará en demasía, pero que a decir de la Concesionaria, influye en sus finanzas y por ende en la ecuación es el del excesivo monto de las *multas*. Se aduce además cierta inflexibilidad de parte del Órgano de Control ante eventos, que si bien son corregidos a la mayor brevedad posible, no se puede evitar que sucedan y tampoco se les puede destinar excesivos recursos tendientes a impedirlos. Para aclarar el caso nos valdremos de un ejemplo dado por la empresa: Si bien ellos poseen un servicio de mantenimiento que realiza rondas en forma diaria, encargado de cambiar las luces que se queman, si un inspector del Órgano de Control transita por determinada zona y detecta una lámpara quemada, no se efectiviza un emplazamiento para la sustitución de la misma a la brevedad, sino que se aplica la multa directamente. Consultado el Órgano de Control al respecto, señalaron que estiman que puede ser cierto el elevado monto de las mismas, que en algunos casos no guardan relación con la gravedad del caso, pero que en ningún momento se puede aducir desconocimiento del valor de las mismas, toda vez que en el proceso de Data Room se había estipulado la escala de multas y las empresas interesadas en cotizar debían considerarlo al momento de plantear su ecuación económica. Por otra parte, el contrato establece que la empresa concesionaria debe tener su equipo de autocontrol, como veremos mas abajo, encargado de inspeccionar el

cumplimiento del contrato y de las obras a realizar, como así también encargarse del mantenimiento de la red.

a- Estado de las Rutas al Momento de Comenzar la Concesión. Obras de Rehabilitación

El Pliego de Especificaciones Técnicas Generales exigía al concesionario, al momento de comenzar la concesión, la instantánea e inmediata ausencia de baches y hundimientos en las carpetas de rodamiento, condición un tanto utópica si se tiene en cuenta el mal estado generalizado en que fueron entregadas las rutas, corroborado ésto último por el relevamiento conjunto que se realizó entre el concesionario, la Dirección Provincial de Vialidad y la Dirección Nacional de Vialidad como parte del inventario que se debía ejecutar al inicio de la concesión. Si bien está considerado en la ecuación el monto necesario para la ejecución de las obras de rehabilitación, la misma no podía producirse de una manera instantánea y sin alterar sustancialmente la ecuación por el elevado monto que exige una rápida solución al problema.

En nota enviada al entonces Secretario de Viviendas, Obras y Servicios Públicos, en Noviembre de 1997, la empresa Caminos de las Sierras propone una reunión con el objeto de analizar la situación y remite un informe de los relevamientos efectuados en todas las rutas y el análisis detallado de dos de ellas basados en informes internos, y cuyos textos se encuentra en el anexo del presente trabajo.

b- Obras Nuevas a Realizar en los Corredores

Es el ítem mas importante de todos los egresos considerados por la empresa concesionaria, debido a la magnitud de los montos necesarios para la ejecución de las obras nuevas. Éstas ya están previstas al momento de la firma del contrato, con un cronograma de ejecución predefinido, y considerando que las mismas no alteran la ecuación económica presentada en la oferta inicial. En el contrato se incluye la posibilidad de alterar la ejecución de las obras para el caso en que sea necesario adelantarlas ante la eventualidad de que los ingresos generados, sean mayores a los previstos.

También puede suceder que el nivel de servicio baje del umbral exigido, en cuyo caso la empresa deberá adelantar las obras para asegurar el nivel mínimo determinado por contrato, porque se supone que para que el nivel

de servicio descienda, ha ocurrido un aumento sustancial del tráfico respecto del presupuesto, que amerita la ampliación de las calzadas existentes.

Hay otro tipo de obra que debe ser tenido en cuenta: son las llamadas *obras necesarias no previstas, que técnicamente sean necesarias y económicamente factibles, cuya necesidad no obedezca a la obligación de mantener el nivel de servicio*; que dicho de otra manera son aquellas obras que al momento de firmar el contrato han sido omitidas por alguna razón o ha ocurrido un cambio radical de las condiciones previstas como es el caso de algún fenómeno meteorológico inusitado que cambie las condiciones topográficas de un determinado sector. En este caso particular, el contrato establece que podrá resolverse mediante acuerdo de las partes para que el concesionario las ejecute, pero deberán mantener el equilibrio de la ecuación económico-financiera y respetando la razonabilidad de la tarifa y el beneficio del usuario.

c- Parquización y Mitigación de Impacto Ambiental

Según el Anexo Técnico Particular de Parquización, la concesionaria debe parquizar todos los corredores a su cargo. Para ello, el presente Anexo establece las densidades y los tipos de especies propuestas para aumentar la forestación en las zonas rurales y urbanas, basándose en censos realizados en los cuales se determinaron las especies existentes. Cada corredor tiene sus propias especies propuestas, basadas en las que hoy pueblan los laterales de los corredores, y en el efecto que se pretende lograr con dichas especies: mitigar ruidos, cubrir terrenos desmontados, tapar o minimizar las vistas de las obras de arte o aspectos meramente estéticos.

d- Expropiaciones

Según se desprende del Anexo de Especificaciones Técnicas Generales, estarán a cargo del concesionario todos los gastos necesarios para la liberación de las zonas destinadas a la Red de Accesos. Dichos gastos incluyen, entre otros, los propios de las mensuras y tasaciones, pago de las adquisiciones necesarias en cualesquiera de sus formas, adquisición directa por avenimiento o mediante juicios de expropiación, indemnizaciones, honorarios y costas, demoliciones y todo otro gasto necesario para dejar la traza físicamente libre de los obstáculos y ocupantes que pudieran interferir la ejecución de las obras. Asimismo menciona que deberá hacerse cargo del

mantenimiento de la traza liberada de nuevos obstáculos o intrusos y, consecuentemente también, todos los gastos de las eventuales gestiones judiciales o extrajudiciales que demande una ulterior remoción y que las demoras en las liberaciones de las trazas no darán derecho a indemnización por gastos improductivos o resarcimientos de ninguna naturaleza a favor del concesionario.

También explicita el mencionado Anexo que estará a cargo del Organismo competente (Dirección Nacional de Vialidad o Autoridad Competente de la Provincia de Córdoba), y a instancia del concedente, la declaración de utilidad pública y sujeción a expropiación de los inmuebles afectados, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

e- Proyectos y Autocontrol

El autocontrol consiste en la autoevaluación, por parte del concesionario, de las distintas etapas de la concesión y su información mediante la documentación pertinente. Tiene por objeto generar la documentación sobre la cual se practicarán las auditorias que correspondan, y el contraste con los datos que recabe el concedente sobre la red concesionada.

Comprende las siguientes áreas:

➤ **Autocontrol de Proyecto**

Los proyectos ejecutivos se realizarán a partir de una demanda real y su proyección, la identificación de la función que deberá cumplir la obra que se proyecte, aplicando las medidas de eficacia para la determinación del Nivel de Servicio previsto.

➤ **Autocontrol de Obras**

La obra se controla mediante ensayos según las exigencias especificadas en el Pliego General de Especificaciones Técnicas más usuales de la DNV versión 1994. Consiste en la elaboración de planillas de resultados de ensayos que se confeccionarán según el seguimiento de los materiales e ítem de obras.

➤ **Autocontrol de Conservación y Rehabilitación**

Consiste en la elaboración de un plan de auscultación y seguimiento de las estructuras de las distintas obras, como también su limpieza y mejoramiento para un correcto funcionamiento. El plan contendrá los

períodos de auscultación, tanto de firmes como de las estructuras de los puentes, debiendo informarse en las planillas respectivas los estados, previendo, además, las situaciones que puedan generarse en el futuro, a partir de estas evaluaciones.

➤ Autocontrol de Explotación

Se elaborarán planillas de medición de Tránsito, conteniendo el volumen diario, discriminado en forma horaria en lugares que indique el Órgano de Control; determinación de los 15 minutos más cargados de la hora pico. Además se confeccionarán planillas de cálculo de Niveles de Servicio en los lugares de mayor demanda de tránsito o donde lo indique el Órgano de Control. También se procesarán planillas de Tránsito en los puestos de peaje y Planilla de las UTEQUI cobradas en cada puesto de peaje.

D-2 Valores de unidades equivalentes de tránsito

En la siguiente tabla, observamos en la segunda columna, los valores previstos por la empresa al momento de presentarse en la licitación y en la tercera columna los valores hasta ahora registrados en los puestos de peaje (cobrados). Los valores se encuentran expresados en Unidades Equivalentes de Tránsito. Éstas se obtienen de la siguiente manera: la tarifa básica corresponde a un vehículo de dos ejes y de una altura no mayor a 2,10 m., sin rueda doble. Los vehículos que no encuadran en dicha categoría básica, generalmente de un mayor porte, pagan un peaje que es múltiplo de la tarifa básica: x 2, x 3, x 4 y mayores. A los fines prácticos, un camión que paga una tarifa igual a 4 veces el valor de la tarifa básica, equivale a 4 *Unidades Equivalentes de Tránsito*. La suma de esos valores en un año es el valor que se ve reflejado en la presente tabla.

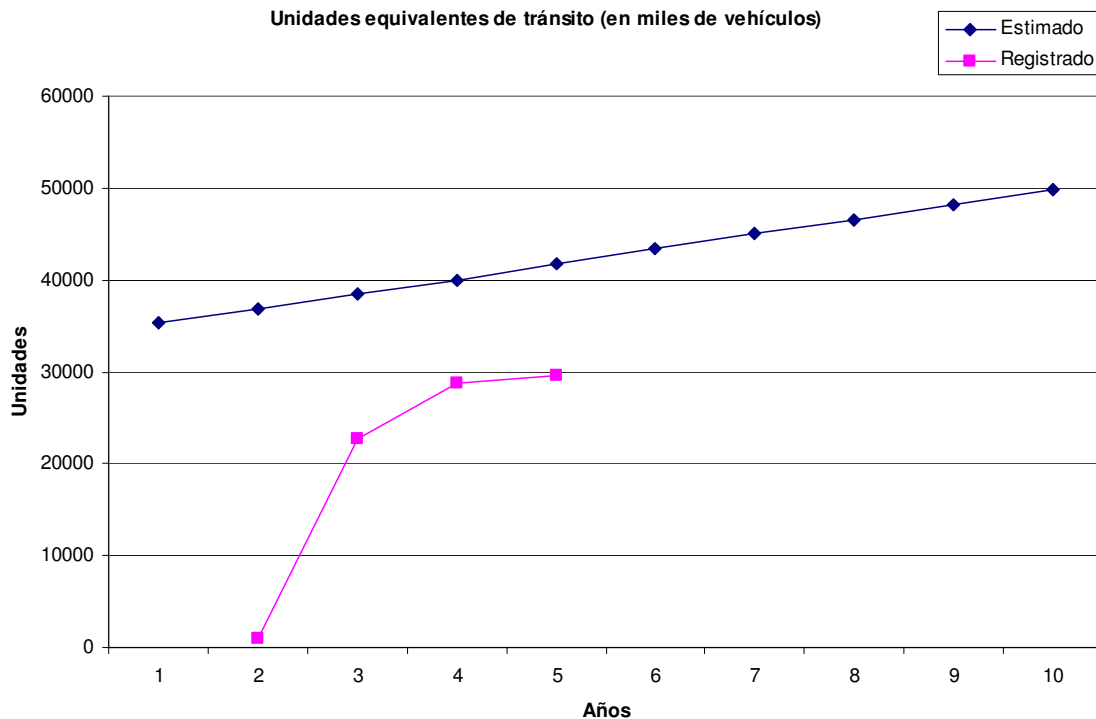
Para entender el motivo por el cual los primeros valores de la columna *Registrados* se encuentran vacíos, se debe dejar claro que el contrato de concesión establece que para comenzar a cobrar el peaje en la red, la concesionaria debía cumplimentar una determinada serie de obras –conocidas como OBRAS DE PRIMERA ETAPA- y garantizar un determinado Nivel de Servicio. Recordemos brevemente que el Nivel de Servicio es una medida puramente cualitativa que tiene en cuenta el efecto de varios factores tales como la velocidad y tiempo de recorrido, la seguridad, la comodidad de conducción y los costos de funcionamiento.

AÑO	Estimado	Registrado
1		
2		971.900
3	38.395.493	22.631.692
4	40.008.367	28.771.483
5	41.688.545	29.524.805
6	43.439.665	
7	44.959.769	
8	46.533.230	
9	48.161.869	
10	49.848.110	
11	51.592.561	
12	53.088.410	
13	54.628.523	
14	56.212.293	
15	57.842.750	
16	59.519.897	
17	61.246.157	
18	63.022.137	
19	64.849.657	
20	66.730.534	
21	68.665.983	
22	70.657.215	
23	72.706.050	
24	74.814.307	
25	76.984.410	

También en la misma columna, no está considerado el volumen total de tránsito sino el que efectivamente pagó el peaje, ya que como se dijo anteriormente el contrato exige un cierto nivel de servicio y determinadas obras para recién poder cobrar el peaje en cada corredor. A medida en que se iban cumplimentando los requisitos antes mencionados, se autorizaba el cobro del peaje en cada corredor por separado.

Se ha de tener en cuenta que a los fines de elaborar las tablas, los años que corresponden a la concesión comienzan a regir desde el 12/05/98, por lo que el año uno va desde el 12/05/98 al 12/05/99; y no desde el 1 de Enero como estamos acostumbrados.

Gráficamente, la tabla toma un aspecto como el siguiente:



Entrando al análisis de los valores de la tabla, se advierte en forma clara que el número de vehículos que han circulado por los corredores de la R.A.C. es notoriamente inferior al previsto: si bien es cierto que se comenzó a cobrar en el año 2, debido al cumplimiento de las obras de primera etapa por parte del concesionario en tres de los corredores, para el año 3 se tiene un 41% de vehículos equivalentes menor a lo estimado (se debe considerar que recién a mitad de ese año comenzó a cobrar en toda la red), y para los

siguientes años se obtiene un 28,1% y 29,2% menos, respectivamente. Vemos que en los años 4 y 5 recién se pueden comparar los valores directamente, ya que se cobra en todos los lugares previstos de la red, y es donde se percibe claramente las diferencias entre la realidad y los supuestos de cantidad de vehículos con que se desarrolló la ecuación económica.

Otro aspecto a considerar de los valores presentados es que en la columna *Registrados* se han incluido, a partir del año 5 y solamente los dos últimos meses, los vehículos que circularon por la Ruta Provincial E-55, que originalmente no estaba incluida en la concesión. Esto no hace mas que disminuir los valores de porcentajes arriba calculados.

No hay una manera concreta de predecir lo que va a suceder a futuro con los valores de vehículos circulantes, ya que la economía del País no termina de plantear un horizonte claro, y la política económica que plantee Argentina es fundamental a la hora de alterar las cantidades en uno u otro sentido. Podría plantearse una extrapolación de los valores registrados, para los años posteriores, pero ello implicaría asumir como constante la situación actual de estancamiento o disminución, acontecimiento que no se estima que suceda. Considero que el valor planteado para la ecuación original con una hipótesis de crecimiento de 3,5% anual, es un valor aceptable y conservador, a pesar de que los sucesos acontecidos a fines del 2001 han sido factores de alto impacto que invalidan cualquier previsión realizada, porque si bien el echo acontecido fue puntual, la crisis o desequilibrio que provocó tendrá efecto por varios años, por lo que la recuperación será bastante lenta para la economía, que inducirá el incremento de vehículos circulantes.

D-3 Valores de flujo monetario

Otra manera de analizar la ecuación es comparar el flujo monetario previsto en la licitación y el que ciertamente ocurre en el transcurso de la concesión, con la salvedad planteada al principio del análisis del desfase producido por la salida de nuestro país de la ley de convertibilidad, que no se aprecia claramente en esta tabla que considera los valores en pesos, aunque ya se percibe una disminución mayor –en porcentajes– que el registrado en la tabla anterior. Así, para el año 3 se tiene un 54,7% menos de lo previsto y a posterior se registran valores de 46,9% y 52,6% menos, respectivamente.

Los valores que se muestran en la presente tabla tienen el I.V.A. incluido y, la columna *Recaudados*, es la declarada por la Empresa Concesionaria, teniendo en cuenta que los valores declarados incluyen la disminución de tarifa prevista en el convenio N° 38.

Como se aprecia, ésto ha provocado para la empresa un desfase aún mayor que el que se observa en la tabla anterior, elementos estos que hacen insostenible la invariabilidad de la tasa de retorno, que es una de las ideas rectoras del proyecto original, manifestada en el contrato, y en las Leyes Nacionales y Provinciales que enmarcan dicho acuerdo.

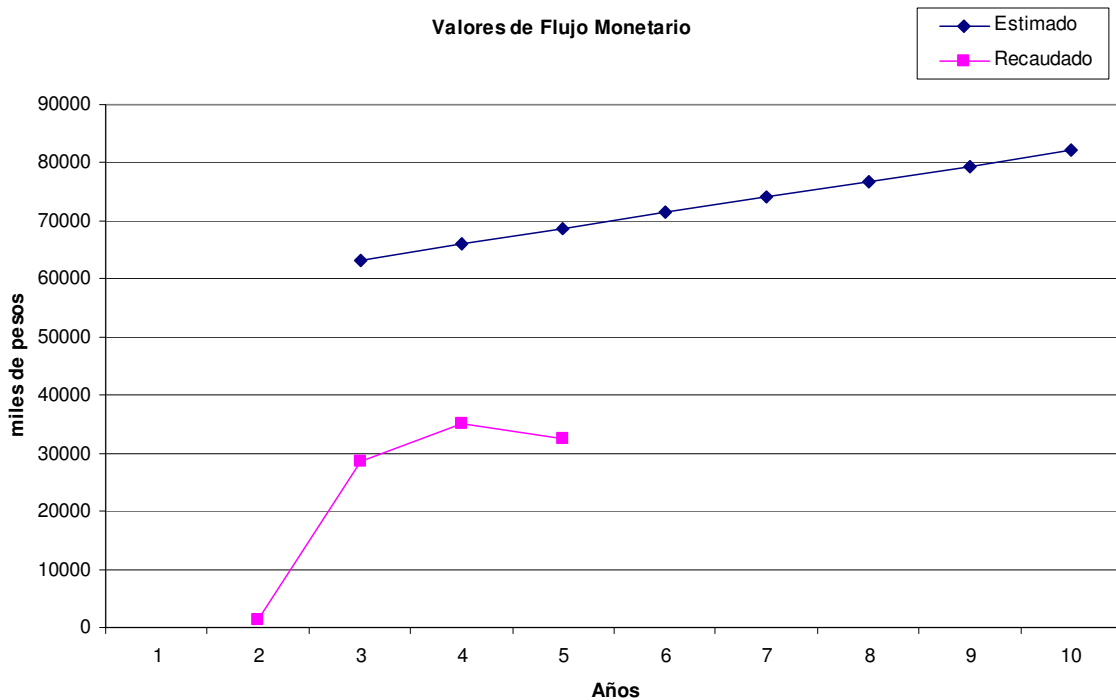
Si bien la Provincia se ha hecho eco de esta situación, y se planteó de forma conjunta con la Concesionaria una solución a la cuestión - que forma parte del convenio N° 38-, estimo

que éste no le dio una solución de fondo al tema. La solución propuesta en este convenio para aumentar la recaudación y por ende equilibrar la

AÑO	Estimado	Recaudado
1		
2		1.308.715
3	63.323.000	28.716.230
4	65.983.000	35.041.080
5	68.754.000	32.558.697
6	71.642.000	
7	74.149.000	
8	76.744.000	
9	79.430.000	
10	82.211.000	
11	85.088.000	
12	87.555.000	
13	90.095.000	
14	92.707.000	
15	95.396.000	
16	98.162.000	
17	101.009.000	
18	103.938.000	
19	106.952.000	
20	110.054.000	
21	113.246.000	
22	116.530.000	
23	119.909.000	
24	123.386.000	
25	126.965.000	

ecuación, plantea la percepción de peaje en el anillo de Circunvalación, las localidades de La Calera, Montecristo, Malagueño, Yocsina y La Perla, como así también la disminución de la tarifa en algunos corredores y la eventual posibilidad de extender el plazo de concesión.

Si graficamos los valores de la tabla, visualizaremos de mejor manera el desfase entre la recaudación estimada y la efectiva.



Como se mencionara anteriormente, la Empresa Concesionaria ha contraído deudas, para constituir garantías o proveerse de equipamiento o materiales, en dólares estadounidenses, a la vez que el análisis de la ecuación económica-financiera contempla esta misma moneda para el retorno de su inversión, el pago de los intereses y sus utilidades. Por esos motivos sería razonable plantear otra tabla similar a la anterior, considerando los valores en dólares, pero estimo que carece de sentido toda vez que los ingresos y gran parte de los costos operativos de la empresa permanecen en pesos. Carecen de sentido para el presente trabajo, que plantea un análisis crítico desde un punto de vista legal y algunos aspectos técnicos, no así para la realidad de la Concesionaria que debe hacer fundamental hincapié en el aspecto económico.

E- Conclusiones

Si nos remitimos al marco teórico, lo que se pretende con el presente trabajo es arribar a una conclusión sobre los motivos que llevaron a plantear un sistema de concesión gratuita en la Red de Accesos a Córdoba. Al respecto, podemos responder que el mismo se debe, en una primera aproximación, a un concepto generalizado que consistía en otorgar en concesión los servicios públicos como parte de las características del modelo económico imperante en la década del 90. A ello se le agrega como condicionante propia de la Administración de la época, que deseaba un sistema autosustentable, es decir que el Concedente no quería, en principio, subvencionar el sistema de la R.A.C., para destinar los recursos sobrantes a otras áreas con iguales o mayores necesidades, como por ejemplo, la social. De allí que se optara por el sistema de concesión gratuita.

Por eso, se debe proseguir el análisis determinando si el sistema elegido de control de tarifas es el más adecuado para la concesión gratuita.

De entre los mecanismos mas usuales para el control de las tarifas que cobrará el operador privado se destacan dos, por ser los más usados en este tipo de procesos y que, como veremos mas adelante, constituyen el punto de partida para la solución adoptada en esta concesión. Ellos son: *la regulación por precio tope y la regulación por tasa de retorno.*

Regulación por precio tope

El sistema propone un precio regulado que se modifica cada año, u otro periodo predeterminado, por un índice de corrección monetaria modificado en mas o en menos por una cantidad predeterminada, denominada factor de eficiencia, sin tener en cuenta la evolución de los beneficios de la empresa. La ecuación siguiente refleja el precio máximo para un operador:

$$P_t = P_{t-1} \times [1 + (I_t - X_t)]$$

donde P_t es el precio del periodo t , P_{t-1} es el precio en el periodo anterior, I_t la tasa de inflación y X_t es un parámetro exógeno definido por el regulador.

La incorporación de este factor de eficiencia (X_t) busca de alguna manera emular el comportamiento de mercados competitivos (recuerde que estamos ante un sistema que puede considerarse monopolio). Cuando X_t es cero, los

precios se ajustan directamente a la inflación, manteniendo los precios reales constantes. Cuando X_t es positivo, los precios reales se verán reducidos, provocando el interés del concesionario de reducir costos. Los principales beneficios de esta metodología son dos: por un lado, la simplicidad administrativa; por otro, la incorporación del factor de eficiencia permite otorgar incentivos a las empresas para mejorar los niveles de eficiencia (minimizar costos y acelerar la innovación tecnológica), y trasladar parte de esas ganancias a los usuarios finales del servicio.

Regulación por Tasa de retorno

En este sistema, la Administración trata de evitar que el concesionario tenga beneficios extraordinarios, y regula la tasa máxima de retorno obtenida de su inversión. Esto se puede ver como una manera indirecta de regulación de precios; a medida que el precio se sitúe por encima de su nivel competitivo, la tasa de retorno se situará por encima de la considerada normal en la industria.

La tasa de retorno regulada determina las ganancias permitidas al concesionario sobre la base de la siguiente ecuación:

$$s \times K = \sum_i P_i \times Q_i - F - \sum_i C_i \times Q_i$$

donde: s es la tasa de retorno permitida, K es el capital del concesionario, P_i es el precio del servicio i , Q_i es la cantidad del servicio i , F los costos fijos y C_i es el costo promedio del servicio i . El sistema de regulación de tasa de retorno requiere de información detallada sobre la estructura de costos, lo que constituye una limitación importante para el concedente. Otra desventaja es su débil incentivo a la minimización de costos por parte de la empresa concesionaria.

Si bien ambos mecanismos son similares, las diferencias surgen cuando la revisión del precio máximo es poco frecuente, como por ejemplo cinco años. En este caso, la regulación por precio tope resulta de mayor riesgo para la empresa. Esto es así porque si sus costos se incrementan, necesariamente sus ingresos se reducirán, debido a que no puede modificar el precio del peaje. Si la empresa estuviera regulada por tasa de retorno, entonces si suben los costos incrementará los precios para compensar y mantener inalterada su tasa de retorno. Si, por el contrario, los costos caen, la

regulación por precio tope es más ventajosa, dado que podrá obtener beneficios extraordinarios hasta la próxima revisión de precio.

Después de haber comentado brevemente los métodos mas usuales para regular las concesiones por peaje, resulta de importancia analizar cuál de ellos es el que mas se ajusta en la R.A.C..

Si leemos el contrato, vemos que la variable relevante a considerar es la tasa interna de retorno (TIR), lo que permitiría pensar en un sistema de regulación por tasa de retorno de inversión. Sin embargo, el concesionario no está facultado a modificar las tarifas de peaje en caso de que el retorno de su inversión no permita que se verifique la invariabilidad de la ecuación económico-financiera, constituyendo ésto una forma no convencional de regulación. También es cierto que la TIR no fue establecida por contrato, como es lo usual, sino que surge de la Tarifa Básica de Oferta (TBO) con que el Concesionario ganó la licitación. El contrato hace referencia a la ecuación económico-financiera que permite obtener esa TIR, que se cataloga de invariable.

El contrato que se analiza fija una tasa de retorno invariable, pero también fija las tarifas a aplicarse en toda la red. Esto podría dar lugar a confusiones sobre cual es el tipo de regulación aplicado, como por ejemplo, llegar a pensar que la regulación es por precio máximo.

En el caso de la R.A.C. la variable regulada es la TIR. A esta conclusión se llega leyendo, en el convenio 38, la cláusula del contrato en que sostiene que en caso de no cumplirse la invariabilidad de la ecuación económico-financiera, la Provincia podrá disponer la suspensión de la realización de obras previstas y/o el incremento de la Tarifa Básica Inicial (TBI) o bien, podrá optar por retrotraer el sistema tarifario al establecido en el contrato de concesión original. También podrá disponer la ampliación del plazo de la concesión, con el acuerdo del Concesionario, de manera de permitir el restablecimiento de la ecuación económico-financiera. Dicho en otros términos, supedita las posibles alternativas al mantenimiento de la invariabilidad de la tasa de retorno de la ecuación.

No hay que perder de vista que todo este proceso fue realizado en un momento de elevada incertidumbre económica, y en concordancia con las políticas nacionales de la época, el gobierno priorizó captar el interés del

sector privado y no la búsqueda de una mejor organización de los servicios públicos. Esto viene a colación de que la forma de regulación tal vez no sea la óptima cuando se analizan los incentivos para mejorar el desempeño del Concesionario, ya que la tarifa aplicada se revisa en función de la evolución de lo que sucede con la economía de EEUU. También se debe tener en cuenta que esto es así porque los concesionarios, de toda la red de la República Argentina, invierten dólares o toman créditos en esta moneda para realizar las obras pactadas, de manera que no es descabellado pensar que la variable de interés para analizar el recupero de la inversión es la economía estadounidense.

De hecho, con el fenómeno ocurrido en Argentina (conocido como el *corralito*), quedó en evidencia la fragilidad económica del País e incluso pone en una situación delicada el cumplimiento del contrato (posibilidad de crisis de contrato) ante el desfasaje producido en la paridad peso-dólar.

En definitiva, podemos decir que el mantenimiento de la ecuación económico-financiera es de fundamental importancia a la hora de analizar el contrato y que la misma no se dejó de lado para responder a políticas sociales, como se había planteado al iniciar el trabajo, sino que constituye la columna vertebral del contrato en estudio.

Convenio 38 :

Aspectos Jurídicos

Estimo que la adopción de la figura de Concesión Gratuita no es la que mejor se adapta al contrato de la R.A.C. y la realidad del país, y que hubiera sido conveniente adoptar la figura de Concesión Subvencionada. Si bien es entendible la situación planteada por la Administración de la época de no querer subvencionar el Sistema de la R.A.C., esto terminó por desencadenar una situación delicada al vínculo entre las partes y no sería descabellado esbozar una hipotética crisis del contrato como consecuencia de los acontecimientos ocurridos hasta el presente. Creo que el convenio N° 38 no ha sido la solución al problema, sino que tiene que ser visto como un parche que ha ofrecido una solución pasajera, pero que de ninguna manera constituye la solución de fondo.

De echo, uno de los principales puntos del convenio planteaba el cobro de peaje en el Anillo de Circunvalación, situación que hasta el momento no ha podido ser implementada por combinación de cuestiones técnicas y legales, y que se encontró solución con un subsidio que la Provincia consiguió de la Nación proveniente del impuesto a los combustibles. Esto, desde mi punto de vista, desvirtúa la figura de Concesión Gratuita y se asimila a una subvención encubierta.

V – Anexos

A- Contrato de Concesión

CONTRATO DE CONCESION DE OBRA PUBLICA
RED DE ACCESOS A CORDOBA

Entre LA PROVINCIA DE CÓRDOBA, por una parte, en adelante denominada "EL CONCEDENTE", representada en este acto por el señor Ministro de Hacienda, Vivienda, Obras y Servicios Públicos, Cr. Ramón Darwich y por el señor Secretario de Vivienda, Obras y Servicios Públicos, Ing. Jaime Bravo, y por la otra la empresa "Camino de las Sierras S.A."(Ca.Si.S.A.), en adelante denominada EL POSTULANTE SELECCIONADO, representadas en este acto por SU Vicepresidente, señor Jorge Juan Adra. Los comparecientes suscriben el presente CONTRATO DE CONCESIÓN sujeto a las cláusulas que a continuación se transcriben:

CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO:

1.1. EL CONTRATO tiene por objeto otorgar en concesión de obra pública gratuita por peaje, LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE CORDOBA (en adelante R.A.C), definida en la Resolución Nº 1681/94 de la ex Dirección Provincial de Vialidad y delimitada en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, con sujeción al régimen de la Ley Nacional Nº 17.520, con las modificaciones de la Ley Nacional Nº 23.696, las Leyes Provinciales Nº 7.850, Ley de Obras Públicas de la Provincia de Córdoba Nº 8614 y la reglamentación que se dicte en consecuencia..

1.2. La concesión comprende:

1.2.1 La elaboración de los proyectos ejecutivos conforme a lo dispuesto en EL SUB ANEXO A 1, en este CONTRATO y sus ANEXOS TECNICOS y la ejecución de las obras de construcción, remodelación, mejoras, reparación y ampliación, descritas en EL ANTEPROYECTO TÉCNICO DEFINITIVO, en los plazos previstos en la Memoria Descriptiva y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR; así como toda otra obra no prevista en el mencionado ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO y/o el adelantamiento de las obras previstas en el mismo, necesarias para el mantenimiento de los niveles de servicio y del estado de las calzadas de LA RED, conforme a lo establecido en los ANEXOS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES y EL ANEXO TECNICO PARTICULAR, a ejecutar por EL CONCESIONARIO según los términos de los puntos 14.1 y 14.2 de este CONTRATO.

1.2.2. El mantenimiento, reparación y conservación de la R.A.C. durante el plazo de LA CONCESIÓN de acuerdo a lo previsto en el ANTEPROYECTO TÉCNICO DEFINITIVO, el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR, y en este CONTRATO.

1.2.3. La administración y explotación de la R.A.C. durante el plazo indicado en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, a cuyo término EL CONCESIONARIO deberá entregarla al ESTADO NACIONAL o PROVINCIAL, según corresponda, en perfectas condiciones de conservación y de acuerdo a lo previsto en este CONTRATO.

CLÁUSULA SEGUNDA: DEFINICIONES E INTERPRETACIÓN

2.1. DEFINICIONES: Las siguientes definiciones se aplicarán cuando se encuentren escritas en el texto del contrato; el singular incluirá el plural y viceversa en la medida en que el contexto del contrato así lo requiera.

2.1.1. R.A.C.: Es la unidad definida y delimitada según se indica en la cláusula primera de este CONTRATO.

2.1.2. ADJUDICACIÓN: Es del Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba mediante el cual se adjudique LA CONCESIÓN a la oferta más baja.

- 2.1.3. ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES : Es el que contiene las especificaciones técnicas generales de la R.A.C., que se agrega como ANEXO A de este CONTRATO.
- 2.1.4. ANEXO TÉCNICO PARTICULAR: Es el que contiene las especificaciones técnicas particulares de la R.A.C., que se agrega como ANEXO B de este CONTRATO.
- 2.1.5. ANTEPROYECTO TÉCNICO DEFINITIVO: Es el documento en el que se describen las obras que debe ejecutar EL CONCESIONARIO y sus características, que se agrega como ANEXO D de este CONTRATO.
- 2.1.6. AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL: Secretaría de Vivienda, Obras y Servicios Públicos.
- 2.1.7. COMISIÓN DE PRIVATIZACIÓN: Es la Comisión designada por Resolución N° 152 de fecha 02-12-94 del Ex Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba, modificada por la N° 07/95 de la Secretaría de Vivienda, Obras y Servicios Públicos, y la N° 2144/94 de la Dirección Nacional de Vialidad.
- 2.1.8. CONCEDENTE: Es el Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba.
- 2.1.9. CONCESIÓN: Es la relación jurídica que se constituye a partir de la aprobación de este CONTRATO por la Sociedad Anónima que se obliga a constituir e inscribir el POSTULANTE SELECCIONADO y la posterior aprobación del CONTRATO por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba.
- 2.1.10. CONCESIONARIO: Es la Sociedad Anónima que realice oferta pública de sus acciones, que constituirá EL POSTULANTE SELECCIONADO en cumplimiento de lo estipulado en la cláusula quinta de este CONTRATO.
- 2.1.11. CONTRATO: Es el presente instrumento, sus anexos y documentos que lo integran, conforme a lo establecido en su cláusula tercera.
- 2.1.12. CUADRO TARIFARIO: Es el indicado en la cláusula 29 del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.
- 2.1.13. ECUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA: Es la proyección año por año de todos y cada uno de los ingresos y egresos previstos para todo el plazo de la CONCESION, que conforme al modelo dispuesto por LA COMISION DE PRIVATIZACION debe presentar el POSTULANTE SELECCIONADO en el SOBRE "E".
- 2.1.14. EQUILIBRIO DE LA ECUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA: Es la invariabilidad de la Tasa Interna de Retorno (TIR), determinada en LA ECUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA que se define en el punto anterior.
- 2.1.15. ESTADO DE LAS CALZADAS: Es la condición de calidad establecida en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, CAPITULO II TRABAJOS A EJECUTAR CLÁUSULA N° 9. CONDICIONES TÉCNICAS EXIGIDAS PARA CALZADAS PAVIMENTADAS.
- 2.1.16. INVENTARIO: Es el realizado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Córdoba y la Dirección Nacional de Vialidad, con la participación del CONCESIONARIO y del ORGANO DE CONTROL, conforme lo determina el Art. 22 del ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.
- 2.1.17. MARCO REGULATORIO: Es el reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones, la fiscalización y control, la protección al usuario y a los bienes del Estado, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba.
- 2.1.18. NIVEL DE SERVICIO: Es la exigencia funcional prevista para los distintos tramos, elementos y secciones de LA RED, según se define en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, CAPITULO VI NIVELES DE SERVICIO CLÁUSULA N° 38, DEFINICIONES Y MANUAL DE APLICACIÓN.
- 2.1.19. OFERTA: Es la suma expresada en Dólares de los Estados Unidos de Norte América (U\$S) que EL POSTULANTE SELECCIONADO cotizó en concepto de tarifa.
- 2.1.20. OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA: Son las descriptas como tales en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.
- 2.1.21. OBRAS DE LA SEGUNDA ETAPA: Son las descriptas como tales en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.
- 2.1.22. ORGANO DE CONTROL: Es el Ente que determine el CONCEDENTE y que tendrá a su cargo la supervisión, inspección, auditoria y seguimiento del cumplimiento del CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA DE LA R.A.C.
- 2.1.23. PEAJE: Es la contraprestación en dinero que EL CONCESIONARIO percibirá de cada usuario que utilice las calzadas sujetas a peaje.

2.1.24. PLIEGO: Es el PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES aprobado por Resolución No 1681/94 de la ex Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Córdoba, de fecha 14 de Octubre de 1994, sus ANEXOS y CIRCULARES que integran este CONTRATO.

2.1.25. POSTULANTE SELECCIONADO: Es El Postulante Calificado cuya oferta ha sido seleccionada de entre las que hayan sido aceptadas.

2.1.26. PROYECTO EJECUTIVO: Es el conjunto de documentos que debe elaborar EL CONCESIONARIO con sujeción a lo establecido en el SUB ANEXO A 1 y a lo dispuesto en el ANTEPROYECTO TÉCNICO DEFINITIVO, en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

2.1.27. RÉGIMEN TARIFARIO: Es el indicado en el CAPÍTULO III, CLÁUSULA 29 DEL ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

2.1.28. SUB ANEXO A 1: Es el instrumento que determina los niveles y condiciones que debe cumplimentar el PROYECTO EJECUTIVO a presentar por EL CONCESIONARIO a los fines de ejecutar las obras y que se agrega como ANEXO "E" del presente CONTRATO.

2.1.29. TARIFA BÁSICA DE OFERTA: Es el monto en Dólares de los Estados Unidos de Norte América cotizado por EL POSTULANTE SELECCIONADO en su oferta.

2.1.30. TARIFA BÁSICA INICIAL: Es la tarifa resultante de aplicar a la TARIFA BASICA DE OFERTA el mecanismo establecido en el punto 8.2. de este CONTRATO.

2.1.31. TARIFA BÁSICA DE PEAJE: Es la tarifa básica que se percibirá de los usuarios determinada de conformidad a las previsiones de la cláusula octava.

2.1.32. TOMA DE POSESIÓN: Es el acto mediante el cual la Autoridad de Aplicación Provincial entrega al CONCESIONARIO los bienes objetos de la concesión debidamente inventariados.

2.2. REGLAS DE INTERPRETACIÓN:

Este CONTRATO será interpretado según las siguientes disposiciones:

2.2.1. Todas las menciones de cláusulas, puntos, párrafos o anexos que se efectúan en el presente CONTRATO, se entenderán referidas a Cláusulas, Puntos y Anexos de este CONTRATO, salvo que expresamente se indique lo contrario.

2.2.2. Todos los plazos indicados en el presente CONTRATO que estén expresados en días, se contarán en días corridos. Los que deban computarse de otra forma, serán indicados expresamente.

2.2.3. Con la normativa mencionada en el punto 3.1. de este CONTRATO y demás legislación vigente en la Provincia de Córdoba.

2.2.4. Los títulos de las cláusulas utilizadas en este CONTRATO, sirven solo para referencia y no afectan la interpretación de su texto.

2.2.5. Siempre que en el presente CONTRATO o en los Anexos Técnicos se haga referencia a la liberación total de la traza, deberá entenderse que la misma sea realizada conforme las distintas etapas, y en los tiempos y con la antelación suficiente que garanticen el cumplimiento de los planes de obras en los plazos previstos por los PROYECTOS EJECUTIVOS aprobados. La AUTORIDAD DE APLICACIÓN tiene la facultad de establecer los plazos de anticipación en que deberá quedar liberada la traza de cada etapa de las obras a ejecutarse, teniendo en cuenta las modalidades y plazos previstos por el art. 57 de la Ley de Expropiaciones de la Provincia (Ley Provincial N° 6394) y de aquellas especiales que pudieran dictarse en el futuro.

CLAUSULA TERCERA: NORMAS APLICABLES y DOCUMENTOS INTEGRANTES.

3.1. NORMAS APLICABLES.

Son normas específicas de aplicación a este CONTRATO:

3.1.1. La Ley Nacional No 17.520, con las modificaciones de la Ley Nacional No 23.696 y su reglamentación.

3.1.2. La Ley Provincial No 7.850.

3.1.3. La Ley Provincial N° 8.361 aprobatoria del Convenio celebrado entre la Provincia y el Estado Nacional para el otorgamiento en concesión de la R.A.C.

- 3.1.4. La Ley Provincial de Obras Públicas Nº 8614 y la reglamentación que se dicte en su consecuencia.
- 3.1.5. La Ley Provincial No 7.631 y sus modificatorias (de Contabilidad de la Provincia de Córdoba).
- 3.1.6. La Ley Provincial Nº 6.658 y sus Modificatorias (de Procedimientos Administrativos de la Provincia de Córdoba).
- 3.1.7. El Decreto No 1.105 de fecha 20/10/89 del Poder Ejecutivo Nacional, Reglamentario de la Ley 23.696.
- 3.1.8. El Decreto Nº 1.529/94 de la Provincia de Córdoba
- 3.1.9. El Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba, aprobatorio del presente Contrato y del Marco Regulatorio.
- 3.1.10. La Resolución Nº 421 de fecha 23/8/94 de la Secretaria de Obras Publicas y Comunicaciones de la Nación y demás disposiciones legales aplicables a este CONTRATO.
- 3.1.11. La Resolución Nº 149/94 del ex - Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba.
- 3.1.12. La Resolución Nº 1681/94 de la ex Dirección Provincial de Vialidad.

3.2. Se considerarán Documentos Contractuales a:

- 3.2.1. El presente CONTRATO y sus ANEXOS.
- 3.2.2. El Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba aprobatorio del contrato.
- 3.2.3. El PLIEGO con las CIRCULARES expedidas por la COMISIÓN DE PRIVATIZACIÓN y los demás documentos integrantes del llamado a Concurso.
- 3.2.4. La oferta.
- 3.2.5. Todos los documentos que integran el CONTRATO y los recientemente enunciados serán considerados como recíprocamente explicatorios, pero en caso de existir ambigüedades o discrepancias, prevalecerá la documentación en el orden en que se encuentra listada precedentemente.

CLAUSULA CUARTA: PLAZO DE LA CONCESION.

4.1. El Plazo de LA CONCESIÓN será de: VEINTICINCO (25) años y OCHO (8) MESES, contados a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia del Decreto del Poder Ejecutivo Provincial que apruebe el CONTRATO, con las modalidades que se indican en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

4.2. Cumplido el Plazo DE LA CONCESIÓN, EL CONCEDENTE podrá disponer su prórroga por doce (12) meses cuando razones de fuerza mayor o de orden Público así lo tornen aconsejable. En tal caso, EL CONCESIONARIO estará obligado a continuar por dicho plazo la concesión en los términos del contrato. La voluntad del CONCEDENTE de prorrogar la concesión deberá ser comunicada de manera fehaciente al CONCESIONARIO, con una anticipación no inferior a noventa (90) días del vencimiento del plazo contractual.

CLAUSULA QUINTA: CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA:

5.1. EL POSTULANTE SELECCIONADO deberá constituir una Sociedad Anónima conforme a la Legislación Argentina vigente. El Estatuto deberá prever la cotización de sus acciones en las Bolsas y Mercados de valores de la Nación debiendo tener su domicilio en la Ciudad de Córdoba, estar inscripta en la fecha prevista en el punto 5.2. y sus accionistas al momento de la constitución deberán ser exclusivamente todos aquellos que conformaron EL POSTULANTE SELECCIONADO, con las mismas participaciones porcentuales comprometidas en la calificación, sin perjuicio de lo establecido en el punto 5.3. de este CONTRATO. Su objeto exclusivo deberá ser el cumplimiento del presente CONTRATO y la duración de la sociedad concesionaria deberá extenderse, como mínimo, hasta dos (2) años después de que expiren la totalidad de las obligaciones emergentes del Contrato de Concesión.

5.2. EL POSTULANTE SELECCIONADO deberá constituir e inscribir la Sociedad Anónima en un plazo máximo de 90 días los que se contarán a partir de la fecha de la firma del presente CONTRATO por el Ministro de Hacienda, Vivienda, Obras y Servicios Públicos. Dentro del mismo plazo, la Sociedad Anónima así constituida deberá ratificar el presente CONTRATO con antelación al Decreto del Poder Ejecutivo Provincial aprobatorio del mismo, asumiendo

todas las obligaciones responsabilidades y derechos establecidos en dicho contrato, así como la titularidad de todos los créditos y garantías gestionados y obtenidos por EL POSTULANTE SELECCIONADO para el cumplimiento de este CONTRATO.

5.2.1. A partir del dictado del Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba que apruebe este CONTRATO DE CONCESIÓN, cesarán las obligaciones asumidas por POSTULANTE SELECCIONADO, sin perjuicio de las obligaciones que les corresponden a sus integrantes como accionistas del CONCESIONARIO.

5.3. Las acciones de la Sociedad no podrán transferirse a terceros ni entre los mismos socios mientras no se hayan concluido las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA. Durante ese lapso podrá, no obstante, aumentarse el capital social para admitir la incorporación de nuevos Socios Inversores, que deberán reunir los requisitos mínimos establecidos en el pliego para los Postulantes Inversores. El aumento de capital social por incorporación de nuevos Socios Inversores no podrá ser superior al cuarenta y nueve por ciento (49%) del monto previsto en el punto 5.4. de este CONTRATO, ni podrá otorgar un derecho a voto superior al cuarenta y nueve por ciento (49%).

5.3.1. Desde la terminación de las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA hasta el quinto año de la concesión, podrán transferirse acciones del CONCESIONARIO siempre que no superen el cuarenta y nueve por ciento (49%) del capital social original ni similar derecho a voto. Para el cálculo de este porcentaje, se computará el cien por ciento (100%) del capital social y no únicamente el setenta por ciento (70%) que debe permanecer en manos de los integrantes del POSTULANTE SELECCIONADO.

5.3.2. La composición de la Sociedad podrá modificarse una vez que se hayan cumplido los primeros cinco (5) años de LA CONCESIÓN.

5.3.3. La transferencia de acciones a terceros, la modificación de la composición del CONCESIONARIO y cualquier modificación del estatuto social deberá contar con la aprobación previa del CONCEDENTE.

5.4. Antes de la TOMA DE POSESIÓN, el capital social suscripto del CONCESIONARIO no podrá ser inferior a Dólares de los Estados Unidos de Norte América Sesenta Millones (u\$s 60.000.000.), debiendo integrar dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días contados a partir de esa fecha, en efectivo, la suma de Dólares de los Estados Unidos de Norte América Quince Millones. (u\$s 15.000.000).

5.4.1. Semestralmente, en forma proporcional a las inversiones realizadas, EL CONCESIONARIO deberá integrar en efectivo el capital social suscripto en el plazo estipulado en la ley No 19.550 y sus modificatorias, hasta alcanzar la totalidad del capital suscripto mencionado en el párrafo anterior.

5.4.2. El Capital Social no podrá ser disminuido por debajo del capital mínimo indicado en el punto 5.4. durante toda la vigencia del Contrato de Concesión, excepto que, a pedido del CONCESIONARIO, el CONCEDENTE, en forma fundada, autorice su reducción.

5.5. EL CONCESIONARIO deberá cotizar las acciones representativas del treinta (30%) por ciento de su capital en las bolsas y mercados de valores del país, a fin de que sean ofrecidas en oferta pública en un plazo máximo de cinco (5) años. Dicha colocación deberá ser ampliada en los años sucesivos ante cada nuevo aumento de capital social a efectos de alcanzar dicho porcentaje. Queda expresamente prohibido al CONCESIONARIO, a los accionistas que la integran y a sus directivos y empleados adquirir por sí o por terceros dichas acciones.

5.6. Hasta tanto se cumpla lo dispuesto por el punto 5.5. precedente, el treinta (30%) por ciento de las acciones que estarán sometidas a oferta pública serán objeto de transferencia de dominio fiduciario con carácter irrevocable y definitivo, por parte del CONCESIONARIO a un banco de primera línea que opere en el país, seleccionado por EL CONCESIONARIO del listado que suministrará el CONCEDENTE. Dicho banco no podrá ser directa o indirectamente controlado, controlante o vinculado, en los términos del art. 33 de la Ley No 19.550 y sus modificatorias, respecto de cualquiera de los integrantes del POSTULANTE SELECCIONADO. El Contrato de Fideicomiso deberá ser suscripto por EL CONCESIONARIO con el banco en el plazo de treinta (30) días a partir de la primera integración de capital según se indica en el punto 5.4. de este CONTRATO, debiendo ampliarse sucesivamente la transferencia de dominio fiduciario en la proporción correspondiente a los aumentos de capital indicados en el punto citado. El banco será el encargado de efectuar la colocación pública de dichas acciones, debiendo ejercer por sí todos los derechos derivados de las mismas, con excepción de los derechos a la percepción de los dividendos que corresponderá a los accionistas

originarios hasta el momento de su venta pública. Los primeros serán ejercidos conforme las instrucciones que reciba del ORGANO DE CONTROL.

5.7. A los fines de la colocación en el mercado, EL CONCESIONARIO podrá optar entre disponer la oferta de las acciones entregadas en fideicomiso o incrementar el capital del CONCESIONARIO en una proporción suficiente para que el aumento corresponda al treinta (30%) del capital total de la Sociedad a fin de destinarlo a la oferta pública, en cuyo caso el Banco Fiduciario restituirá al CONCESIONARIO las acciones entregadas en fideicomiso.

5.8. En un plazo que no deberá exceder de los sesenta (60) días corridos desde la TOMA DE POSESION, el CONCESIONARIO deberá nombrar y contratar a su cargo una firma de auditores administrativos y contables de primer nivel o auditores con título profesional habilitante y con experiencia mínima de diez (10) años en actividades similares, en ambos casos a satisfacción del CONCEDENTE.

5.8.1. Todos los antecedentes de la labor de los auditores, deberán estar a disposición del CONCEDENTE o del ORGANO DE CONTROL en las oficinas del CONCESIONARIO.

5.9. El ORGANO DE CONTROL podrá concurrir con voz a la Asamblea de Accionistas del CONCESIONARIO, debiendo ser notificado fehacientemente de la realización de la misma con una anticipación mínima de Diez (10) días.

5.10. Ratificado el presente por parte del Poder Ejecutivo Provincial, las sociedades que integren el CONCESIONARIO, podrán solicitar al Poder Ejecutivo Nacional el otorgamiento de la excepción prevista en el segundo párrafo del art. 31 de la Ley 19.550. Tal excepción se limitará a la concesión objeto del presente contrato. El CONCEDENTE se compromete a realizar las gestiones a su alcance a los fines de que el CONCESIONARIO obtenga las excepciones en cuestión.

CLAUSULA SEXTA: GARANTIAS.

6.1. Para asegurar el mantenimiento de la oferta y el cumplimiento de las obligaciones de constituir e inscribir la Sociedad Anónima (puntos 5.1 y 5.2), la posterior ratificación del CONTRATO por parte de la misma y la constitución de la garantía contemplada en el punto 6.2., EL POSTULANTE SELECCIONADO ha constituido una garantía incondicional e irrevocable a favor de la Provincia de Córdoba, Secretaría de Vivienda, Obras y Servicios Públicos por un valor de dólares de los Estados Unidos de Norte América: Cuatro Millones (u\$s. 4.000.000). Si EL POSTULANTE SELECCIONADO no constituyera la Sociedad Anónima o inscribiera la misma en tiempo y forma por causas imputables a su responsabilidad, , o si la Sociedad Anónima no ratificara el CONTRATO suscripto o no constituyera la garantía prevista en el Punto 6.2. de este CONTRATO, esta garantía será declarada perdida automáticamente, sin necesidad de requerimiento alguno, a favor del CONCEDENTE, lo cual deberá ser notificado fehacientemente al Banco o asegurador emisor de dicha garantía.

6.1.1. La garantía se constituirá en alguna de las formas que se describen en los puntos 6.2.1. a 6.2.3. del presente CONTRATO y será devuelta al POSTULANTE SELECCIONADO una vez cumplimentada la totalidad de las obligaciones con ella afianzadas.

6.2. Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los puntos 5.4., 13.1. y 16.4., en la presente cláusula y en la décimo quinta de este CONTRATO, la ejecución de las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA, así como las restantes obligaciones a su cargo durante este período, el CONCESIONARIO constituirá una garantía incondicional e irrevocable a favor de la Provincia de Córdoba - Secretaria de Vivienda, Obras y Servicios Públicos, por un valor mínimo de Dólares de los Estados Unidos de Norte América Cuarenta Millones (u\$s 40.000.000).

Esta garantía se constituirá en dos etapas:

A - Dólares de los Estados Unidos de Norte América: Veinte Millones (u\$s 20.000.000), a los sesenta (60) días de la aprobación del presente CONTRATO por parte del Poder Ejecutivo Provincial.

B - Dólares de los Estados Unidos de Norte América: Veinte Millones (u\$s 20.000.000), a los ciento cinco (105) días de la aprobación del presente CONTRATO por el Poder Ejecutivo Provincial.

De la suma total indicada en A y B, sólo el cincuenta por ciento (50%) podrá declararse perdido a favor del CONCEDENTE, si no integra en efectivo el capital social conforme a lo establecido en el punto 5.4. de este CONTRATO, no concurriera a la TOMA DE POSESIÓN en la fecha indicada en el punto 13.1 de este contrato, no dispusiese de la suma prevista en el

punto 16.4. del mismo o no contratarse los pertinentes seguros indicados en la cláusula décimo quinta.

La totalidad de esta garantía estará afectada a afianzar la ejecución de las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA y las restantes obligaciones a cargo del CONCESIONARIO durante este período.

Trimestralmente, con intervención del ORGANO DE CONTROL, se disminuirá dicho monto de garantía en proporción al valor de las obras realizadas en el trimestre transcurrido, debiendo mantenerse hasta el final de todas las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA un monto mínimo de garantía de Dólares de los Estados Unidos de Norte América Diez Millones (u\$s 10.000.000). La garantía prevista en este punto será devuelta al CONCESIONARIO producida la habilitación de las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA y satisfechas las indemnizaciones por daños y perjuicios, multas o cualquier otra deuda a cuyo pago se encuentre obligado EL CONCESIONARIO, relativas a las obligaciones de la primera etapa, y previa constitución de la garantía prevista en el punto 6.3. del presente. La eventual ejecución de esta garantía por parte del CONCEDENTE estará sujeta a lo dispuesto en los puntos 6.4. y 6.5. de este CONTRATO.

La garantía se constituirá en alguna de las formas que se describen seguidamente:

6.2.1. Mediante depósito en Dólares de los Estados Unidos de Norte América a la orden de la Provincia de Córdoba - Secretaria de Vivienda Obras y Servicios Públicos, en el Banco de la Provincia de Córdoba;

6.2.2. Mediante el depósito en el Banco de la Provincia de Córdoba de títulos o bonos de la deuda pública Argentina o de los Estados extranjeros que tengan cotización oficial en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires o de Nueva York, indistintamente, a elección del CONCESIONARIO de una lista que le suministrará EL CONCEDENTE al momento de su constitución, a cuyo efecto se presentará el certificado de depósito correspondiente a la orden de la Provincia de Córdoba - Secretaria de Vivienda, Obras y Servicios Públicos. Al momento de su constitución, el monto de dicho depósito a valor de mercado deberá cubrir la garantía requerida más un veinte por ciento (20%) a fin de prever fluctuaciones futuras en el mercado.

Cuando el valor de mercado de dicho depósito se redujera por debajo del monto de la garantía requerida, deberá reconstituirse con más el margen adicional del veinte por ciento (20%) dentro del plazo que fije EL ORGANO DE CONTROL.

En tanto se mantenga el valor requerido de la garantía, las rentas y amortizaciones de los títulos depositados podrán ser retirados por el depositante.

6.2.3. Mediante fianza de un banco de primera línea a satisfacción de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL a la orden de la Provincia de Córdoba - Secretaria de Vivienda, Obras y Servicios Públicos, en la que se constituya como liso, llano y principal pagador, con renuncia a los beneficios de excusión, división e interpelación judicial previa al deudor, pagadera incondicionalmente al primer requerimiento del CONCEDENTE y con firma certificada por Autoridad Competente, debidamente legalizada, en caso de bancos locales o firma autenticada, legalizada y consularizada en caso de bancos extranjeros. Su texto deberá ser aprobado por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL.

6.3. Para asegurar el cumplimiento de todas sus obligaciones en lo referente a las OBRAS DE LA SEGUNDA ETAPA y al mantenimiento, reparación, conservación, explotación y administración de la CONCESIÓN y restitución de los bienes a su extinción, así como lo establecido en el punto 16.4, EL CONCESIONARIO deberá constituir una garantía incondicional e irrevocable en cualquiera de las formas previstas en los puntos 6.2.1. a 6.2.3. precedentes a favor de la Provincia de Córdoba - Secretaria de Vivienda, Obras y Servicios Públicos, a satisfacción del CONCEDENTE, en forma previa al momento de iniciar el cobro de peaje, por un valor de Dólares de los Estados Unidos de Norte América Treinta y Cinco Millones (u\$S 35.000.000). Anualmente se le incorporará el incremento que surja de la aplicación del índice de precios al consumidor - todos los rubros (Consumer price index - all items) de los Estados Unidos de Norte América, de acuerdo a lo previsto en el punto 8.2. de este CONTRATO. El importe de dicha garantía deberá ser ampliado en el plazo y por el monto que el CONCEDENTE determine para adecuarla al eventual incremento de los valores a asegurar. Esta garantía tendrá una vigencia anual, debiendo ser renovada, a satisfacción del CONCEDENTE, dentro de los treinta (30) días hábiles previos a su vencimiento y deberá tener vigencia como mínimo hasta los seis (6) meses posteriores a la finalización del plazo de la concesión, pero no antes de que se encuentren totalmente canceladas las obligaciones

pecuniarias o de hacer del CONCESIONARIO, particularmente las que se refieren a la restitución en perfecto estado de conservación de LA RED y de los bienes afectados a LA CONCESIÓN.

Previo a la devolución de esta garantía, el CONCESIONARIO deberá constituir para asegurar las obligaciones contempladas en el punto 6.2. del Capítulo II del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES, una garantía incondicional e irrevocable en cualquiera de las formas previstas en los puntos 6.2.1. a 6.2.3. del presente CONTRATO, a favor del CONCEDENTE, por un monto de dólares de los Estados Unidos de Norte América DOS MILLONES (U\$S 2.000.000), la que será devuelta una vez cumplimentadas las obligaciones garantizadas.

Es obligación del CONCESIONARIO adecuar la garantía frente a eventuales incrementos de los valores a asegurar, lo que deberá cumplimentar dentro del plazo y por el monto que determine EL CONCEDENTE, conforme lo aconseje el ORGANO DE CONTROL.

La presente garantía será extensiva a las responsabilidades del CONCESIONARIO como constructor de las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA, con los alcances del Código Civil.

6.4. El incumplimiento por EL CONCESIONARIO de cualquiera de las obligaciones que le son impuestas en el presente CONTRATO, determinará que se proceda de inmediato contra la garantía respectiva. La ejecución de la garantía se hará siempre por el CONCEDENTE, según los procedimientos previstos en el punto 6.5. del presente CONTRATO.

6.5. Las garantías previstas en esta cláusula sexta u otra que corresponda ser constituida por EL CONCESIONARIO serán declaradas perdidas a favor del CONCEDENTE o ejecutadas total o parcialmente, según el siguiente procedimiento:

6.5.1. EL ORGANO DE CONTROL determinará por Resolución fundada el o los incumplimientos en que incurra el CONCESIONARIO, con detalle de las sanciones, monto de indemnizaciones o compensaciones correspondientes.

6.5.2. Se notificará dicha Resolución al CONCESIONARIO con carácter de intimación de pago y/o de cumplimiento, con un plazo de hasta treinta (30) días, bajo apercibimiento de ejecutar la garantía. EL ORGANO DE CONTROL ante razones debidamente fundadas, podrá establecer otros plazos de cumplimiento.

6.5.3. En caso de que EL CONCESIONARIO no pagase o no cumpliera, EL ORGANO DE CONTROL comunicará esta circunstancia al CONCEDENTE haciendo relación de las intimaciones y detallando la causa de la deuda reclamada y su monto.

6.5.4. Recibido el informe al que hace referencia el punto anterior, el CONCEDENTE hará efectiva la ejecución de la garantía notificando al Banco de la Provincia de Córdoba y al fiador, según corresponda, para que proceda a transferir a favor de la Provincia de Córdoba los fondos reclamados en el Banco y cuenta que se le indique.-

6.5.5. Los recursos o impugnaciones administrativas o judiciales que se dedujeren contra el acto administrativo que resolviera la ejecución, contra cualquier acto que sea causa de la misma, o contra las intimaciones en sí, no suspenderán la exigibilidad de los montos en ejecución según el procedimiento establecido.

6.5.6. Los reclamos económicos que tuviere EL CONCESIONARIO contra EL ORGANO DE CONTROL, LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL, EL CONCEDENTE o LA NACION, tampoco suspenderán la ejecución de la garantía.

6.6. En el supuesto de extinción total o parcial de la garantía, EL CONCESIONARIO deberá restablecer la misma conforme a alguna de las modalidades establecidas en los puntos 6.2.1. a 6.2.3. de este CONTRATO. El plazo para el cumplimiento de esta obligación se fija en quince (15) días desde que se produjera la extinción total o parcial de la misma, sin necesidad de requerimiento alguno. Vencido dicho plazo sin que se hubiere dado cumplimiento a dicha obligación será de aplicación lo dispuesto en el punto 17.2.3. del presente CONTRATO.

6.7. Cualquiera sea el tipo de garantía elegida por EL CONCESIONARIO, las mismas deberán ser a plena satisfacción del CONCEDENTE, en particular en lo atinente a la aceptabilidad del título ofrecido y de su emisor, como también de la entidad fiadora. EL CONCEDENTE, además se reserva el derecho de requerir cambios o mejoras ulteriores en las mismas, a fin de mantenerlas adecuadas a las obligaciones que garantizan.

6.8. Será condición de aceptabilidad de la garantía entre otros requisitos, la manifestación expresa del emisor respecto de su conocimiento de los términos del presente CONTRATO y la aceptación lisa y llana de las modalidades de cumplimiento y ejecución de las mismas.

6.9. Las garantías que se otorguen por cualquier concepto deben establecer en forma expresa la obligación del garante u avalista de notificar al CONCEDENTE con una anticipación mínima de quince (15) días hábiles administrativos cualquier omisión o incumplimiento que pudiese afectarla en forma total o parcial.

CLAUSULA SEPTIMA: INGRESOS DEL CONCESIONARIO

Por todas las obligaciones establecidas en este CONTRATO, EL CONCESIONARIO percibirá únicamente el producido del cobro de la tarifa de peaje, a abonar exclusivamente por los usuarios. Las tarifas podrán ser aplicadas en las calzadas por peaje definidas en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO.

EL CONCESIONARIO podrá percibir los ingresos que obtenga de la explotación de las áreas de servicio mencionadas en la cláusula undécima del presente que autorice el ORGANO DE CONTROL, previa conformidad del CONCEDENTE, en la forma, modo y condiciones previstas en el CONTRATO y en los ANEXOS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES, en el ANEXO TECNICO PARTICULAR y en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO. Cualquier otro tipo de ingreso deberá ser autorizado por EL CONCEDENTE.

CLAUSULA OCTAVA: REGIMEN TARIFARIO.

8.1. El RÉGIMEN TARIFARIO aplicable es el indicado en el Capítulo 3, cláusula 29 del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES. El valor de la TARIFA BÁSICA DE OFERTA es el monto en dólares de los Estados Unidos de Norte América cotizado por EL POSTULANTE SELECCIONADO, en su oferta. Dicha tarifa incluirá la incidencia de la totalidad de los impuestos, contribuciones y tasas, tanto de origen nacional, provincial y municipal, con excepción del Impuesto al Valor Agregado.

8.2. La determinación de la TARIFA BÁSICA INICIAL se hará aplicándole a la TARIFA BÁSICA DE OFERTA la variación porcentual habida en el Índice de Precios al Consumidor - todos los rubros - (Consumer Price Index - all items) de los Estados Unidos de Norte América, en adelante CPI, publicado oficialmente por el Departamento de Comercio, (Business Statistics Branch) de ese país, entre el índice correspondiente a tres meses anteriores al inicio del cobro del peaje y el mes y año en que se realizó la oferta. Las posteriores determinaciones de la tarifa básica se efectuarán anualmente incorporándole la variación que surja de la aplicación del CPI en igual período con la metodología indicada precedentemente.

8.3. La tarifa de peaje que EL CONCESIONARIO percibirá de los usuarios será expresada en Pesos y para su cálculo se procederá de la siguiente forma:

8.3.1. La tarifa expresada en dólares de los Estados Unidos de Norte América según el punto 8.2. precedente, se convertirá mensualmente a Pesos utilizando la paridad Dólar/Peso según la cotización promedio comprador/vendedor del Banco de la Nación Argentina (Sucursal Córdoba) de diez días anteriores a su aplicación con intervención del ORGANO DE CONTROL.

8.3.2. Al valor resultante de 8.3.1. se le adicionará el I.V.A. según la tasa vigente. Si por la modificación ulterior en la alícuota del I.V.A. se demorase al CONCESIONARIO la percepción de su crédito fiscal acumulado por tal concepto, durante la ejecución de las obras previas al cobro de peaje, ello no generará derecho alguno a su favor.

8.3.3. El resultado obtenido será redondeado en más a múltiplos de diez centavos. La diferencia proveniente del redondeo será depositada semanalmente por EL CONCESIONARIO a favor del ORGANO DE CONTROL en una cuenta del Banco de la Provincia de Córdoba y que éste le comunicara treinta días antes del inicio del cobro del peaje.

8.3.4. Las modificaciones que pudieran sufrir los gravámenes mencionados en el párrafo final del punto 8.1. de este CONTRATO, o los nuevos que pudieran crearse en el futuro, no podrán trasladarse a la tarifa, salvo los aumentos de las alícuotas impositivas por ingresos brutos provinciales, tasas y contribuciones trasladables al consumidor final, los que serán reconocidos al CONCESIONARIO a partir del momento en que entren en vigencia las normas que los dispongan, en su probada incidencia, incorporándose a la tarifa básica. Igualmente, las reducciones de las alícuotas impositivas por ingresos brutos provinciales, tasas y contribuciones trasladables al consumidor final serán deducidas, en su incidencia, de la tarifa básica.

8.4. EL CONCESIONARIO propondrá por medio fehaciente al ORGANO DE CONTROL el cuadro tarifario que deberá regir durante el próximo período anual, conforme a lo dispuesto

en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

8.4.1. Recibidas por EL ORGANO DE CONTROL las propuestas del CUADRO TARIFARIO, éste deberá producir un informe en el término de diez (10) días aconsejando su aprobación o rechazo, el que elevará al CONCEDENTE, quien deberá, en un plazo de quince (15) días hábiles administrativos rechazarlo o formular observaciones, en cuyo caso no podrá aplicarse hasta su corrección. De no producirse el informe del ORGANO DE CONTROL o de no mediar respuesta del CONCEDENTE en el plazo indicado, se tendrá por aprobado el nuevo cuadro tarifario propuesto.

8.4.2. El nuevo CUADRO TARIFARIO deberá hacerse conocer a los usuarios mediante publicidad suficiente y de manera previa a su aplicación.

8.5. El cuadro tarifario aprobado representará los valores máximos que podrá cobrar el CONCESIONARIO, quien no obstante podrá aplicar tarifas inferiores a las allí establecidas en los distintos accesos de LA RED, así como en diferentes horarios. Para ello no requerirá autorización previa aunque deberá comunicarlo con suficiente antelación al ORGANO DE CONTROL al igual que a los usuarios, sin que ello le de derecho a reclamo alguno.

CLAUSULA NOVENA: PEAJE

9.1. El pago de las tarifas de Peaje se exigirá a cada usuario que utilice las calzadas por Peaje de la R.A.C., independientemente del recorrido que realice. EL CONCEDENTE autorizará el cobro de peaje una vez que EL CONCESIONARIO haya concluido las OBRAS DE PRIMERA ETAPA, en la forma, modo y condiciones establecidas en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

9.2. El número y ubicación de las barreras y cabinas, las características de las instalaciones y los servicios a cargo del CONCESIONARIO responderán a lo dispuesto en el CAPITULO III del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y en el Artículo 10º del ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

9.3. Si con posterioridad al otorgamiento de LA CONCESIÓN, EL CONCESIONARIO propusiese el cambio de ubicación o supresión de barreras, EL ORGANO DE CONTROL, con opinión fundada, podrá autorizar dichas modificaciones a su solo juicio y sin ningún tipo de derecho o reclamo de parte del CONCESIONARIO en caso de no ser aceptada su propuesta.

9.4. Serán exceptuados del pago de peaje solo los casos que taxativamente se enumeran en el punto 31 del CAPÍTULO III del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

9.5. Los permisos de tránsito por cargas extraordinarias u otros supuestos de excepción que otorgue la Dirección Nacional de Vialidad y/o la Dirección de Vialidad de la Provincia de Córdoba, podrán ser verificados por EL CONCESIONARIO y, en caso que la carga y/o medidas autorizadas no se correspondan con el permiso otorgado, podrá requerir la aplicación de las sanciones reglamentarias que correspondan a la Autoridad Competente.

9.6. EL CONCESIONARIO permitirá la realización de obras dentro de la zona de camino de la R.A.C. destinadas al paso de redes de servicios conforme lo dispuesto en el CAPITULO II Punto 22.2. del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

CLAUSULA DECIMA: OBLIGACION DE SERVICIO PUBLICO INDISCRIMINADO - TRANSITO.

10.1. LA CONCESIÓN constituye un servicio público, por lo cual EL CONCESIONARIO deberá mantener la continua operatividad de la R.A.C., salvo supuestos de caso fortuito o fuerza mayor que deberán ser puestos en conocimiento del ORGANO DE CONTROL dentro de las veinticuatro (24) horas de producidos los mismos. No podrá discriminarse de ninguna manera a los usuarios siempre que éstos cumplan con las normas vigentes.

10.2. EL CONCESIONARIO adoptará las medidas necesarias para asegurar la adecuada fluidez del tránsito en todo momento, de acuerdo a las características de cada calzada. En las calzadas por peaje, deberá además cumplirse con lo dispuesto en el CAPÍTULO III del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

10.3. EL CONCESIONARIO no podrá, en ningún caso, interrumpir la circulación y, toda vez que para realizar trabajos, deba ocupar la calzada deberá cumplir lo dispuesto en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES en cuanto a desvíos, señalamiento, medidas de seguridad e información anticipada a los usuarios.

10.4. Producido un acontecimiento que impida la normal circulación vehicular por alguna de las rutas que integran la R.A.C., EL CONCESIONARIO deberá adoptar las medidas de emergencia necesarias para lograr la reanudación del tránsito en el menor lapso posible con arreglo a las circunstancias, sin derecho a compensación o indemnización alguna por parte del CONCEDENTE, sin perjuicio de reclamarlos de los terceros que hubieran ocasionado el daño.

10.5. EL CONCESIONARIO será responsable de cumplir y hacer cumplir en la R.A.C. La Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449, y su similar de la Provincia de Córdoba Nº 8.560 sus respectivos Decretos Reglamentarios, sus disposiciones complementarias y toda otra norma de tránsito que se encuentre vigente durante LA CONCESIÓN, según la jurisdicción que corresponda.

10.6. EL CONCESIONARIO someterá a la aprobación del CONCEDENTE, dentro de los cuatro (4) meses posteriores a la fecha de TOMA DE POSESIÓN, el REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DE LA R.A.C., el que deberá ser analizado y aprobarse dentro de los dos (2) meses contados a partir de la presentación mencionada. Dicho REGLAMENTO deberá respetar las medidas de protección del medio ambiente determinadas en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y el MARCO REGULATORIO.

CLAUSULA DECIMO PRIMERA: AREAS DE SERVICIO.

EL CONCESIONARIO podrá explotar por si o por terceros Áreas de Servicios en los espacios y con las características que determine el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR, con sujeción a las siguientes reglas:

11.1. Podrán destinarse entre otras, a las siguientes actividades: estaciones de servicio para automotores; postas turísticas, centros comerciales de escala adecuada; restaurantes y esparcimiento, servicios de grúas, comunicaciones, primeros auxilios.

11.2. Deberán contemplar la transitabilidad y seguridad en la red que conforma la R.A.C..

11.3. EL CONCESIONARIO deberá asegurar que las actividades que se desarrollen en las Áreas de Servicios cumplan con las normas de protección al medio ambiente mencionadas en el punto 10.6 precedente.

11.4. Las actividades a desarrollar y los productos y bienes que se expidan o comercialicen no estarán sujetos a condiciones monopólicas o acuerdos de exclusividad, debiendo asegurar EL CONCESIONARIO la participación en la R.A.C. de distintos oferentes de servicios, bienes y productos.

11.5. EL CONCESIONARIO debe someter a consideración previa del ÓRGANO DE CONTROL las actividades que desee desarrollar en las Áreas de Servicios las que deberán contar con la aprobación del CONCEDENTE. Dicha aprobación no generará responsabilidad alguna al CONCEDENTE, a LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL, al ÓRGANO DE CONTROL y/o a la Nación, corriendo por cuenta y riesgo del CONCESIONARIO obtener las autorizaciones legales y reglamentarias de las autoridades nacionales, provinciales y/o municipales competentes.

CLAUSULA DECIMO SEGUNDA: FACULTADES DEL ORGANO DE CONTROL.

12.1. El ejercicio de las funciones, que en virtud del MARCO REGULATORIO y de las normas aplicables debe cumplir EL ÓRGANO DE CONTROL, en ningún caso están sujetas a autorizaciones, permisos o cualquier manifestación de voluntad del CONCESIONARIO, el cual deberá prestar toda su colaboración para facilitar el cumplimiento de esas funciones, interpretándose como reticencia toda falta al respecto.

12.2. EL ORGANO DE CONTROL determinará las pautas en base a las cuales EL CONCESIONARIO elaborará los proyectos, censos e informes, llevará los registros y realizará los controles conforme lo dispuesto en el MARCO REGULATORIO, en el CONTRATO, en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES y en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

CLAUSULA DECIMO TERCERA: TOMA DE POSESION.

13.1. La Toma de Posesión se llevará a cabo en la fecha y el lugar que determine LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL, a propuesta del ORGANO DE CONTROL, los que serán notificados al CONCESIONARIO simultáneamente con la notificación del Decreto que

apruebe la Adjudicación. La Toma de Posesión no podrá efectuarse más allá de los sesenta (60) días de la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Córdoba aprobatorio del CONTRATO. A la TOMA DE POSESIÓN, el capital del CONCESIONARIO deberá haberse suscrito e integrado de acuerdo a lo previsto en el punto 5.4. del presente CONTRATO; deberá haberse constituido la garantía indicada en el punto 6.2. del mismo; contratados los seguros previstos en los puntos 15.2.1., 15.2.2. y 15.2.4. de este CONTRATO.

13.2. La entrega y TOMA DE POSESIÓN de la R.A.C. se realizará mediante la confección de un acta, que en anexo a la misma contendrá el inventario de los bienes que se entregan, la que firmarán EL REPRESENTANTE LEGAL del CONCESIONARIO y EL ORGANO DE CONTROL ad-referendum de la aprobación por parte de LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL. A partir de la fecha del acta de entrega de la R.A.C., EL CONCESIONARIO queda como único responsable de la conservación y mantenimiento de la misma, en la forma, modo y condiciones establecidas en este CONTRATO y sus ANEXOS, sin perjuicio del ejercicio de las facultades del ORGANO DE CONTROL.

13.2.1. A partir de la fecha del Acta de TOMA DE POSESIÓN de la R.A.C. son a cargo del CONCESIONARIO las obligaciones que se le imponen en el punto 16.4 de este CONTRATO en lo referente a liberación de traza y su mantenimiento.-

13.3. EL CONCESIONARIO deberá mantener actualizado el inventario de los bienes muebles e inmuebles que forman parte de LA CONCESIÓN y de aquellos que vaya incorporando. Para ello, EL CONCESIONARIO queda obligado a informar al ÓRGANO DE CONTROL, dentro de los sesenta (60) días de ocurrida, cualquier modificación del inventario inicial de bienes referido. El inventario así actualizado, servirá como base para la devolución de los bienes al término de LA CONCESIÓN.

CLAUSULA DECIMO CUARTA: OBRAS.

14.1. EL CONCESIONARIO se obliga a:

14.1.1. La elaboración de los PROYECTOS EJECUTIVOS conforme a las previsiones del SUB ANEXO A1, el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO y lo dispuesto en este CONTRATO, en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES y en el ANEXO TECNICO PARTICULAR.

14.1.2. A realizar las mediciones, estadísticas, censos, y controles, por si o por terceros, en el tiempo y con las formalidades establecidas en este CONTRATO y en los ANEXOS TECNICOS que lo integran.

14.1.3. A ejecutar las obras de construcción, remodelación y ampliación, descriptas en el citado PROYECTO, en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO, en los plazos previstos en la MEMORIA DESCRIPTIVA y en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, como así también a adelantar las obras previstas y realizar las no previstas necesarias para el mantenimiento del NIVEL DE SERVICIO y el estado de las calzadas de LA RED, conforme a lo establecido en los ANEXOS DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES y PARTICULAR.

14.1.4. A realizar los trabajos relativos a la conservación, mantenimiento, reparación y rehabilitación de todos los tramos y elementos componentes de la RED, desde la fecha de TOMA DE POSESIÓN y hasta la finalización de la CONCESION.

14.2. Los trabajos que demanden la ejecución de las obras de construcción, la explotación y la prestación de los servicios a que se refiere el punto 14.1. de este CONTRATO, se ejecutarán por cuenta y riesgo del CONCESIONARIO, siendo a su cargo todos los gastos necesarios hasta su total conclusión. En ningún caso EL CONCEDENTE será responsable por las consecuencias derivadas de dichos trabajos ni de los contratos que celebre EL CONCESIONARIO, lo cual deberá especificarse en los mismos

14.2.1. La ejecución de las obras no previstas, como así también el adelantamiento de las obras previstas que deban ejecutarse para mantener los niveles de servicio establecidos en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES, estarán a cargo del CONCESIONARIO, sin derecho a reclamación alguna, salvo en Avda. de Circunvalación y en los tramos urbanos de LA RED que se determinan en la Planilla de Franquicias del Artículo 19 del ANEXO TECNICO PARTICULAR.

14.2.2. La ejecución de obras necesarias no previstas en el ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO, como así todo adelantamiento, ampliación, modificación, mejoramiento u otras obras, que técnicamente sean necesarias y económicamente factibles y cuya necesidad no obedezca a la obligación de mantener el nivel de servicio contemplada en los ANEXOS

TECNICOS , podrá, previo acuerdo entre EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, estar a cargo de éste último debiéndose mantener el equilibrio de la ECUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA que oportunamente fuera formulada por el concesionario al momento de cotizar la tarifa. Siempre y en todos los supuestos se deberán respetar la razonabilidad de la tarifa, el beneficio del usuario y lo preceptuado por las leyes N° 17520 y 23696.

14.2.3. En la Avda. de Circunvalación, la ejecución de las obras no previstas y el adelantamiento de las previstas podrán estar a cargo del CONCESIONARIO. mediando consentimiento en la forma y modo que se determina en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, debiendo mantenerse el equilibrio de la ECUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA. En caso de no mediar consentimiento, EL CONCEDENTE queda facultado para tomar a su cargo la concreción de dichas obras mediante la forma y procedimiento que estime pertinente, sin derecho a reclamo alguno por parte del CONCESIONARIO.

14.2.4. En los tramos urbanos mencionados en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR rige lo precedentemente establecido para la Avda. de Circunvalación, hasta la habilitación de las variantes correspondientes. A partir de la habilitación EL CONCESIONARIO queda liberado de todas las obligaciones asignadas a dicho tramo urbano en este CONTRATO y sus ANEXOS. Desde esa fecha EL CONCEDENTE podrá implementar para dichos tramos urbanos los trabajos que estime necesarios en la forma y modo que resulte legal, técnica y económicamente factible

14.2.5. Si como consecuencia de eventuales diferencias, las características materiales, cantidades, cronogramas de ejecución de obras, y otros aspectos, entre las obras previstas en el ANTE PROYECTO TECNICO DEFINITIVO y las que surjan de los PROYECTOS EJECUTIVOS, por causa del diferimento a la etapa de concesión del cumplimiento de exigencias contenidas en el SUB ANEXO A1, dichas diferencias serán a costa y cargo del CONCESIONARIO. Asimismo serán de exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO las eventuales demoras que pudieran surgir en la presentación en los plazos previstos de los PROYECTOS EJECUTIVOS.

14.2.6. Durante LA CONCESION se podrá incluir o ampliar tramos de las rutas componentes de la R.A.C a solicitud de cualquiera de las partes y con la conformidad de la otra en la forma, modo y con los alcances contemplados en el presente CONTRATO y sus ANEXOS.

14.3. Si por causa de los diferentes procesos de expropiación y desocupación existentes al día de la TOMA DE POSESIÓN, se dificulte la realización de las Obras de la Primera Etapa, se aplicará lo dispuesto al respecto en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

En ninguna de las hipótesis allí previstas se reconocerá al CONCESIONARIO o a terceros, resarcimiento o indemnización alguna (gastos improductivos u otros).

14.4. El plazo de los contratos que EL CONCESIONARIO celebre con terceros no podrá exceder nunca el tiempo de LA CONCESIÓN. Consecuentemente al vencimiento de ésta caducarán indefectiblemente dichos contratos.

A sola opción del CONCEDENTE, éste o el continuador del servicio podrá continuar los contratos cuando por cualquier causa LA CONCESIÓN se extinguiera con anterioridad al vencimiento de su plazo.

14.5. Cuando EL CONCESIONARIO tenga entre sus integrantes empresas constructoras, prestadoras de servicios o proveedoras de bienes, EL CONCESIONARIO podrá contratar en forma directa con los mismos la ejecución de obras, prestación de los servicios o provisión de bienes, según sea el caso.

Cuando EL CONCESIONARIO deba contratar con terceros, la realización de obras, la provisión de bienes o la prestación de servicios por un monto superior a Doscientas mil tarifas básicas, empleará procedimientos que resguarden la transparencia y concurrencia en los procesos de selección, los que serán comunicados al ÓRGANO DE CONTROL para su aprobación con sesenta (60) días de anticipación al llamado de que se trate. En caso de que un accionista del CONCESIONARIO fuese OFERENTE, deberá observarse lo previsto en los artículos 248 y 272 de la Ley N° 19550 de Sociedades y sus modificaciones.

14.6. Terminadas las OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA y luego de comprobado por el ÓRGANO DE CONTROL que las mismas se ajustan a lo estipulado, se autorizará, mediante Decreto del CONCEDENTE, el inicio del cobro del Peaje, previa constitución de la garantía prevista en el punto 6.3. de este CONTRATO, sin perjuicio de lo establecido en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

14.7. EL CONCESIONARIO es único responsable, frente al CONCEDENTE y de terceros, por la correcta ejecución de las obras y prestación de los servicios a cuyo fin, por medios propios,

deberá ejercer todas las acciones de inspección, fiscalización, control, y demás que sean necesarias para el cumplimiento de ese objetivo, sin perjuicio de las facultades que este CONTRATO y las normas aplicables, le otorgan al ORGANISMO DE CONTROL. EL CONCESIONARIO deberá elaborar un informe mensual de avance de las obras y de las inversiones correspondientes, que entregará al ORGANISMO DE CONTROL conteniendo la información de lo realizado durante ese periodo, debiendo incluir toda otra información que resulte pertinente o que sea requerida.

14.8. EL CONCESIONARIO deberá conservar la red que integra la R.A.C. en perfectas condiciones de utilización y tránsito, procediendo a la inmediata reparación de aquellos elementos de las mismas que se deterioren según lo estipulado en los ANEXOS del presente CONTRATO.

14.9. En el caso de que los ingresos por peaje obtenidos resulten superiores a los previstos en la ECUACIÓN ECONOMICA FINANCIERA presentada por EL CONCESIONARIO al efectuar su oferta, éste está obligado a reinvertir en obras los excedentes resultantes. A estos efectos EL ORGANISMO DE CONTROL propondrá al CONCEDENTE las obras nuevas y/o el adelantamiento de obras previstas que permitan dar cumplimiento a dicha obligación en función del Artículo 3º de la Ley Nº 17.520 y de acuerdo a lo establecido en el ANEXO TECNICO PARTICULAR.

CLAUSULA DECIMO QUINTA: SEGURO.

15.1. Dentro de los diez (10) días hábiles administrativos, contados a partir de la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Decreto del Poder Ejecutivo Provincial aprobatorio del CONTRATO DE CONCESION, EL CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, para su aprobación los modelos de póliza correspondientes a los seguros que se mencionan en el punto 15.2. de este CONTRATO y una lista de compañías aseguradoras propuestas. A su solo arbitrio, el CONCEDENTE podrá aprobar u objetar tanto los modelos de pólizas como las compañías propuestas. En caso de aprobación, EL CONCESIONARIO podrá proceder a contratarlos con cualquiera de las compañías aseguradoras de dicha lista. Igual procedimiento se deberá observar en el caso de las compañías reaseguradoras, las que también deberán ser conformadas por el CONCEDENTE.

El CONCEDENTE podrá formular observaciones al contrato definitivo en caso de no ajustarse al modelo aprobado.

15.2. Al momento de la Toma de Posesión EL CONCESIONARIO deberá haber contratado los seguros indicados en los puntos 15.2.1., 15.2.2. y 15.2.4.

15.2.1. De responsabilidad civil contra cualquier daño, pérdida o lesión que pudiere sobrevenir a bienes o personas a causa de cualquier acción relacionada con el cumplimiento del objeto de las obras a ejecutarse y/o de LA CONCESIÓN, en forma tal de mantener a cubierto al Estado Nacional, a la Provincia de Córdoba, al CONCESIONARIO, sus empleados, agentes, contratistas y/o subcontratistas y/o terceros, por un monto mínimo de Dólares de los Estados Unidos de Norte América Veinte millones (u\$s 20.000.000) . Parte de este seguro podrá ser tomado, cuando correspondiere, por contratistas y subcontratistas del CONCESIONARIO.

15.2.2. Por la responsabilidad que surge de la Ley Nacional Nº 24.557 y de su similar Nº 24.028 de Accidentes de Trabajo, sus normas complementarias y/o modificatorias y/o cualquier otra norma que se encuentre vigente en tal sentido durante la CONCESION, EL CONCESIONARIO deberá mantener dicho seguro respecto a todo personal empleado por él, o por sus agentes, contratistas y subcontratistas.

15.2.3. Los bienes afectados al servicio entregados al CONCESIONARIO y aquellos que los sustituyan, amplíen o mejoren y los afectados a actividades complementarias, deberán ser asegurados a primer riesgo absoluto hasta Cincuenta millones (u\$s 50.000.000) de Dólares de los Estados Unidos de Norte América contra daños parciales y totales, robo, hurto y/o incendio y otras catástrofes según la naturaleza de cada bien en la forma más conveniente y apropiada. El beneficiario de este seguro será EL CONCESIONARIO, quien invertirá los fondos percibidos en la reconstrucción de la obra. En caso que EL CONCESIONARIO optara por la solución prevista en el punto 17.8.3.b. de este CONTRATO, el beneficiario del seguro será EL CONCEDENTE, quien procederá a la reconstrucción con dichos fondos. Este seguro deberá ser constituido dentro de los cuarenta y cinco (45) días posteriores a la TOMA DE POSESION.

15.2.4. EL CONCESIONARIO deberá contratar, o hacer contratar si correspondiere, y mantener para su personal y el de sus contratistas y subcontratistas un seguro de vida de acuerdo con las disposiciones vigentes en cada momento.

15.3. Durante el transcurso del CONTRATO, EL CONCESIONARIO deberá presentar, cada vez que EL ÓRGANO DE CONTROL lo requiera, prueba fehaciente de que todas las pólizas siguen vigentes.

15.4. Las pólizas que se emitan de acuerdo con lo establecido en esta Cláusula décimo quinta deben establecer en forma expresa la obligación del asegurador de notificar al ÓRGANO DE CONTROL cualquier omisión o incumplimiento de cualquier naturaleza en que incurriese EL CONCESIONARIO, y ello con una anticipación mínima de quince (15) días respecto a la fecha en que dicha omisión o incumplimiento pudiera determinar la caducidad o pérdida de la vigencia de la póliza, en forma total o parcial.

15.4.1. Si EL CONCESIONARIO no mantuviere vigentes las pólizas, EL CONCEDENTE podrá, a solicitud del ÓRGANO DE CONTROL, mantener su vigencia o contratar nuevas pólizas, pagando, a costa del CONCESIONARIO las primas que fueren necesarias a tal efecto. El monto pagado de las primas deberá ser reintegrado por EL CONCESIONARIO al CONCEDENTE en un plazo no mayor de cinco (5) días desde su requerimiento, bajo apercibimiento de ejecutarse la garantía. Esta facultad podrá ser ejercida sin perjuicio de la otorgada por el punto 17.2.4., lo cual quedará a opción del CONCEDENTE.

15.4.2. La contratación de seguros por parte del CONCESIONARIO no disminuye la responsabilidad de éste, quien resulta el responsable directo de todas las obligaciones establecidas en el CONTRATO por encima de cualquier responsabilidad asegurada.

CLAUSULA DECIMO SEXTA: BIENES.

16.1. EL CONCEDENTE entregará, al momento de la TOMA DE POSESIÓN, el uso de los terrenos y bienes que integran la R.A.C., en el estado de conservación y ocupación en que se encuentren, según detalle que se realizará en el acta que se confeccionará al efecto. EL CONCEDENTE y la Nación, según la jurisdicción que corresponda, conservarán el dominio de dichos bienes, transfiriéndose al CONCESIONARIO solo su tenencia y custodia.

16.2. EL CONCESIONARIO tendrá la administración de todos los bienes recibidos con LA CONCESIÓN o que hubiere adquirido o construido, debiéndose ajustar en dicha administración a las necesidades del servicio. Asimismo, EL CONCESIONARIO podrá disponer de los bienes muebles en desuso que no fueren útiles para la prestación del servicio, tales como columnas y elementos de iluminación, escombros, y otros elementos similares, previa declaración de tal carácter por parte del ÓRGANO DE CONTROL y autorización en tal sentido del CONCEDENTE o de la Nación, según corresponda.

16.2.1. Todos los bienes afectados a la R.A.C. deberán mantenerse en buen estado de conservación y uso, realizándose las renovaciones periódicas, y adquisiciones que correspondan según la naturaleza y características de cada tipo de bien y las necesidades del servicio, considerándose cuando resultare apropiado la introducción de innovaciones tecnológicas.

16.2.2. EL CONCESIONARIO actuará como mandatario, con las más amplias facultades y con obligación de rendir cuentas al CONCEDENTE o a la Nación, según corresponda. El mandato para administrar los bienes afectados al servicio será irrevocable durante la vigencia de LA CONCESIÓN. Durante ese mismo lapso, EL CONCEDENTE, se abstendrá de ejercer actos de administración y de disposición sobre tales bienes que interfieran con el cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

16.2.3. Toda disposición de bienes deberá ser previamente autorizada por EL CONCEDENTE y/o la Nación, según la jurisdicción a que corresponda el bien.

16.3. La gestión de administración de los bienes muebles afectados al servicio será controlada por EL ÓRGANO DE CONTROL, a cuyo efecto éste tendrá amplias facultades para examinar los bienes y la documentación legal y contable relacionada con los mismos.

EL CONCESIONARIO deberá informar al ÓRGANO DE CONTROL cualquier hecho que directa o indirectamente afectare su valor o su utilización para las rutas que integran la R.A.C.

16.4. Todos los gastos necesarios para liberar la traza totalmente o completar la liberación de las zonas de camino destinadas a las mismas, 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 y costas, demolición e inscripción en el Registro de la Propiedad, a nombre del Estado a cuya jurisdicción corresponda el bien de que se trata, conforme a la legislación vigente, como así también todo otro gasto necesario para dejar la traza físicamente libre de obstáculos existentes al día de la TOMA DE POSESIÓN.

16.4.1. También estará a cargo del CONCESIONARIO la realización de todas las gestiones ante organismos públicos y privados, propietarios ocupantes o intrusos existentes al día de la TOMA DE POSESIÓN y el diligenciamiento administrativo, judicial o extrajudicial relativo a los mismos y necesarios para la liberación de la traza. La precedente enumeración es enunciativa, siendo voluntad de las partes que lo que se transfiere al CONCESIONARIO es el desarrollo y ejecución de todas las tareas y actividades que fuere menester para lograr y mantener la plena y total liberación de la traza en miras a evitar cualquier obstáculo o impedimento para la normal ejecución de los trabajos, sin perjuicio de lo establecido en el ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

16.4.2. Estará a cargo del Estado Nacional o Provincial según corresponda, la declaración de utilidad pública y sujeción a expropiación de los bienes afectados de conformidad con las disposiciones legales vigentes, como así también la entrega del mandato necesario para la realización de las tareas que se le encomiendan al CONCESIONARIO, mencionadas precedentemente y cuantas fueren menester para el cumplimiento de dicho objetivo.

16.4.3. EL CONCESIONARIO es responsable de toda demora que se produzca en la liberación de la traza y el atraso dará lugar a la aplicación de las sanciones contempladas en el ANEXO TECNICO PARTICULAR Artículo 5º. Ante razones debidamente fundadas el ORGANO DE CONTROL podrá otorgar la o las prórrogas a que hace referencia el ANEXO TECNICO PARTICULAR. En ningún supuesto de demora EL CONCESIONARIO podrá reclamar gastos improductivos o cualquier otra compensación por concepto o rubro alguno.

16.4.4. Los contratos que celebre LA CONCESIONARIA con terceros deberán incluir las previsiones contenidas en el párrafo precedente.

16.4.5. Con posterioridad a la TOMA DE POSESIÓN estará a exclusivo cargo del CONCESIONARIO el mantenimiento de la traza liberada de nuevos obstáculos o intrusos, y de todas las gestiones judiciales o extrajudiciales que demande su remoción, sin que en ningún caso pueda reclamar indemnización alguna al CONCEDENTE, ni solicitar prórrogas del plazo de LA CONCESIÓN o aumentos de tarifa.

16.4.6. EL CONCESIONARIO invertirá la suma de Dólares de los Estados Unidos de Norte América treinta y cinco millones (U\$S 35.000.000) para completar la liberación de la traza, los que deberá tener disponibles dentro de los cuarenta y cinco (45) días de la TOMA DE POSESIÓN y en la medida en que sea necesario su desembolso, sin necesidad de requerimiento o interpelación alguna por parte del CONCEDENTE. EL CONCESIONARIO, mensualmente y dentro de los diez (10) días del mes inmediato siguiente, deberá informar y rendir cuenta al ORGANO DE CONTROL de las sumas que hubiere desembolsado durante el mes inmediato anterior.

A los fines de atender dichas inversiones, el CONCESIONARIO, deberá gestionar la expropiación de los bienes afectados por la traza de la R.A.C. de acuerdo con los valores determinados por el Consejo de Tasaciones de la Provincia de Córdoba en el primer año siguiente a la TOMA DE POSESION, pudiendo incrementar este importe este importe hasta un diez (10 %) por ciento de acuerdo con lo establecido en la Ley de Expropiaciones de la Provincia de Córdoba. Si dichas expropiaciones se realizaran por un valor mayor al fijado por el Consejo, o si, como consecuencia del tiempo transcurrido después de cumplido el periodo precitado, la nueva tasación del inmueble resultare superior al valor fijado originalmente, la diferencia estará a cargo del CONCESIONARIO, salvo los mayores valores que resulten de los juicios de expropiación que se hubieren iniciado dentro del período arriba mencionado, por negarse el propietario a un avenimiento. La negativa al avenimiento deberá ser acreditada fehacientemente por el CONCESIONARIO al ORGANO DE CONTROL.

En caso que la inversión total desembolsada para liberar la traza fuere inferior al monto previsto, deberá rebajarse proporcionalmente la tarifa, de acuerdo a su incidencia, previo estudio del ORGANO DE CONTROL y decisión final del CONCEDENTE.

16.5. EL CONCESIONARIO solicitará a través del ORGANO DE CONTROL, al CONCEDENTE o a la Nación, según el caso, la constitución de restricciones al dominio y servidumbres que correspondieren en los términos de los artículos 2611, 2970 y concordantes del Código Civil y de las normas que regulan las facultades del CONCEDENTE y de la Nación en la materia.

16.6. Será sin cargo, a la extinción de LA CONCESIÓN, la transferencia al Estado Nacional o Provincial, según corresponda, de todos los bienes afectados a LA CONCESIÓN, sea que hubieren sido transferidos con LA CONCESIÓN o adquiridos o construidos durante su vigencia. Dicha transferencia incluirá las instalaciones, sistemas y equipamiento para control de tránsito y cargas y las instalaciones y equipos para percepción del Peaje.

16.6.1. A la extinción de LA CONCESIÓN, los bienes serán entregados por el CONCESIONARIO al CONCEDENTE en buenas condiciones de uso y explotación considerando al servicio como un sistema integral que deberá ser restituido en correcto estado de funcionamiento según los criterios establecidos al respecto en el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

16.7. EL CONCESIONARIO será responsable, ante EL CONCEDENTE, el Estado Nacional y los terceros, por la correcta administración de los bienes afectados a LA CONCESIÓN, así como por todas las obligaciones y riesgos inherentes a su operación, administración, mantenimiento, adquisición y construcción. Asimismo, durante el período de Concesión, EL CONCESIONARIO será civilmente responsable por los perjuicios o daños que pueda ocasionar a personas o cosas. Será igualmente responsable por el cumplimiento de todas las leyes y disposiciones emanadas de las autoridades con jurisdicción en la zona de la obra.

16.7.1. EL CONCESIONARIO deberá hacerse cargo de cualquier acción que se ejerza contra EL CONCEDENTE y/o el Estado Nacional por actos y hechos acaecidos con posterioridad a la TOMA DE POSESIÓN, fundada en la responsabilidad extra contractual del Estado en virtud de su potestad para la prestación de los servicios públicos, y del pago de las indemnizaciones a que ello diere lugar; como asimismo las que surgieren por daños causados a terceros o a sus bienes, como consecuencia en ambos casos del obrar del CONCESIONARIO o de las responsabilidades que le son propias en su carácter de prestador de servicios públicos y CONCESIONARIO. En dichos casos, EL CONCEDENTE y/o el Estado Nacional citará como tercero interesado al CONCESIONARIO, el que estará obligado a intervenir en la causa que se origine y garantizar al CONCEDENTE y/o al Estado Nacional por el resultado del pleito, debiendo reintegrar cualquier suma que por cualquier concepto el Estado se viere obligado a pagar, o a la que fuera condenado en tales circunstancias.

CLAUSULA DECIMO SEPTIMA: EXTINCION DE LA CONCESION.

17. La extinción de LA CONCESIÓN ocurrirá por vencimiento del plazo; rescisión por culpa del CONCESIONARIO; mutuo acuerdo; destrucción de LA RED; abandono; quiebra, concurso preventivo, disolución o liquidación del CONCESIONARIO; rescate por el CONCEDENTE, o por el supuesto previsto en el artículo 5º del ANEXO TÉCNICO PARTICULAR.

17.1. EL CONTRATO se extinguirá al vencimiento del plazo de LA CONCESIÓN. La finalización del CONTRATO DE CONCESIÓN por esta causa provocará la extinción de todos los otros contratos que hubiere celebrado EL CONCESIONARIO, salvo que EL CONCEDENTE accediera a continuarlos. Dichos contratos deberán tener previsiones en el sentido señalado y EL CONCESIONARIO mantendrá indemne al CONCEDENTE respecto de cualquier reclamo que un tercer contratista efectúe al CONCEDENTE.

17.1.1. Tres (3) meses antes del vencimiento del plazo de LA CONCESIÓN, dará comienzo el inventario de los bienes a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el punto 16.6. de este CONTRATO. El inventario se realizará con intervención del CONCESIONARIO y deberá quedar concluido dos meses antes de la fecha de vencimiento del plazo de LA CONCESIÓN. Dentro de los treinta días (30) siguientes a la terminación del inventario, se formularán los cargos por deficiencias visibles en el estado de mantenimiento de los accesos que conforman la R.A.C por falta de elementos, útiles, equipos, artefactos y cualquier otro bien, y en definitiva por todo faltante o deficiencia que registren los bienes integrantes de la R.A.C.

17.2. La rescisión del CONTRATO por culpa del CONCESIONARIO podrá ser adoptada unilateralmente por EL CONCEDENTE en los siguientes casos:

17.2.1. Incumplimiento por parte del POSTULANTE SELECCIONADO o EL CONCESIONARIO de las obligaciones previstas en las puntos 5.1., 5.2., 5.4., 5.6 , 5.7. y 6.2. del presente CONTRATO.

17.2.2. Incumplimiento por parte del POSTULANTE SELECCIONADO o del CONCESIONARIO de las obligaciones previstas en el punto 5.3. de este CONTRATO.

17.2.3. No constitución de las garantías en los plazos y condiciones previstas en este CONTRATO, o no complementarlas cuando se hubiere afectado parcialmente el importe de las mismas, o por no renovarlas antes de que se extinga el plazo de su vigencia.

17.2.4. No cumplir en los plazos y condiciones previstas por este CONTRATO con la contratación de los seguros establecidos en la Cláusula 15º o no renovarlos antes de que se extinga el plazo de su vigencia;

17.2.5. Violación por parte del CONCESIONARIO de la prohibición establecida en la Cláusula 21a..

17.2.6. No concurrencia del CONCESIONARIO a la TOMA DE POSESIÓN en el plazo y en la forma prevista en la Cláusula 13a. del Contrato, como así el incumplimiento a las obligaciones asumidas en el punto 16.4. de este CONTRATO.

17.2.7. Aplicación al CONCESIONARIO con anterioridad al inicio del cobro del Peaje, de multas o sanciones cuya sumatoria en un lapso de seis (6) meses sea superior al veinticinco por ciento (25%), o en un lapso de doce (12) meses superior al treinta y cinco por ciento (35%) del monto de la garantía establecida en la cláusula 6.2. del presente CONTRATO.

17.2.8. Aplicación al CONCESIONARIO con posterioridad al inicio del cobro del Peaje de multas o sanciones cuya sumatoria en un lapso de seis (6) meses sea superior al veinticinco por ciento (25%) o en un lapso de doce (12) meses sea superior al treinta y cinco por ciento (35%) del monto de la garantía establecida en el punto 6.3. de este CONTRATO.

17.2.9. Haber determinado el ÓRGANO DE CONTROL, de acuerdo a lo previsto en el Capítulo II del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, la comisión por parte del CONCESIONARIO de tres (3) o más faltas graves en un lapso de doce (12) meses, o seis (6) o más faltas graves en un lapso de treinta y seis (36) meses.

17.2.10. Cualquier incumplimiento doloso del POSTULANTE SELECCIONADO o EL CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del usuario, del Estado Nacional, del CONCEDENTE o del ÓRGANO DE CONTROL.

17.3. Producida una causal de rescisión del CONTRATO por culpa del CONCESIONARIO, EL ÓRGANO DE CONTROL elevará las actuaciones al CONCEDENTE, con el proyecto de rescisión de LA CONCESIÓN por culpa del CONCESIONARIO.

17.4. La RESCISIÓN DEL CONTRATO por culpa del CONCESIONARIO, producirá los siguientes efectos:

17.4.1. Extinguirá LA CONCESIÓN con pérdida de las garantías pertinentes previstas en la Cláusula 6a. del CONTRATO. Extinguirá también los derechos que EL CONCESIONARIO o sus empresas vinculadas tuvieren para la realización de explotaciones complementarias ó en las Áreas de servicio de LA RED. Los demás titulares de explotaciones complementarias ó en las Áreas de servicio de la R.A.C. podrán continuar con el goce de sus derechos a criterio del CONCEDENTE de acuerdo con los CONTRATOS celebrados con EL CONCESIONARIO, a condición que consientan la sustitución de este por EL CONCEDENTE.

17.4.2. EL CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO, la suma que surge de lo dispuesto por el punto 17.17. del presente CONTRATO previa las deducciones que se detallan en el punto 17.5. EL CONCESIONARIO no podrá percibir ninguna otra suma ni tendrá derecho a otro resarcimiento por cualquier concepto.

17.4.3. Dentro de los cinco (5) días de declarada la rescisión se iniciará el inventario que deberá quedar concluido dentro de los treinta (30) días posteriores, procediéndose en lo demás como se indica en la parte final del punto 17.1.1. de este CONTRATO.

17.5. De la suma a abonar según el punto 17.4.2, se deducirán los siguientes conceptos:

17.5.1. Costos necesarios para la reparación de deficiencias que observe la obra ejecutada y/o el importe de las obras que resulte necesario ejecutar para restituir la RED a condiciones exigibles al momento de la extinción.

17.5.2. Gastos necesarios en que incurra EL CONCEDENTE para poder continuar la construcción y/o explotación de la obra.

17.5.3. Los mayores costos de construcción motivados por la interrupción de los trabajos.

17.5.4. Un importe equivalente al veinte por ciento (20%) de la suma remanente, deducidos los conceptos anteriores, en concepto de penalidad.

17.6. La suma que correspondiere pagar al CONCESIONARIO de acuerdo a lo previsto en los puntos 17.4.2. y 17.5. de este CONTRATO. podrá ser abonada hasta en tantas cuotas anuales e iguales como años resten de CONCESIÓN desde la rescisión, incluyendo intereses a la tasa Prime a un año, más dos puntos.

17.7. El mutuo acuerdo entre EL CONCESIONARIO y EL CONCEDENTE, extinguirá LA CONCESIÓN en cualquier tiempo. La suma que correspondiere pagar al CONCESIONARIO se sujetará en lo pertinente a lo dispuesto en los puntos 17.4.2. y 17.5. con excepción de lo dispuesto en los puntos 17.5.4. y 17.6. del presente CONTRATO.

17.7.1. El inventario de los bienes se cumplirá del modo previsto en el punto 17.4.3. de este CONTRATO.

17.8. En caso de destrucción total o parcial de la R.A.C., se estará a las siguientes reglas:

17.8.1. La destrucción total o parcial de la R.A.C., cuando se origine en una orden o un acto del CONCEDENTE, dará lugar a que éste deba disponer la reparación de lo destruido, a su cargo. La CONCESIÓN podrá prorrogarse por el plazo necesario para compensar los daños y perjuicios que probare haber sufrido EL CONCESIONARIO.

17.8.2. La destrucción total o parcial de la R.A.C. por culpa o dolo del CONCESIONARIO dará derecho al CONCEDENTE a exigir de aquel la reposición de la RED al estado en que se encontraba antes de producirse el hecho dañoso. En este caso no habrá derecho a solicitar prórroga del plazo de LA CONCESIÓN, sin perjuicio de la responsabilidad civil o criminal en que hubiere incurrido EL CONCESIONARIO.

17.8.3. La destrucción parcial de la R.A.C. por caso fortuito o de fuerza mayor, cuando su reparación demande una inversión superior al diez (10) por ciento de la inversión total prevista para la R.A.C. dará derecho al CONCESIONARIO: a) A que se le acuerde la prórroga del plazo de LA CONCESIÓN por el tiempo necesario para la reconstrucción de las obras a su exclusivo costo sin derecho a ninguna otra compensación o resarcimiento; b) Optar por la extinción de LA CONCESIÓN con devolución de la garantía, previa cesión al CONCEDENTE del seguro previsto en el punto 15.2.3. de este CONTRATO. Las inversiones realizadas en la RED se liquidaran en la forma prevista en el punto 17.7. del presente con deducción del monto de las obras de reparación que debieran ejecutarse no cubiertas por el seguro.

17.8.4. Cuando su reparación demande una inversión inferior al diez por ciento (10%) de la inversión total prevista para la R.A.C. sólo da derecho al CONCESIONARIO a obtener la prórroga del plazo de LA CONCESIÓN por el tiempo que requiera su reconstrucción, la que será a su exclusivo cargo, sin derecho a ninguna otra compensación o resarcimiento. Este supuesto no es causal de extinción de LA CONCESIÓN.

17.8.5. Para todos los efectos previstos en el punto 17.8 y siguientes referidos al mismo (puntos 17.8.1., 17.8.2, 17.8.3 y 17.8.4 de este CONTRATO), se entenderá por destrucción de la R.A.C. las alteraciones substanciales que se produzcan en su estructura, cuya reposición al estado de transitabilidad requiera la realización de obras similares a las de su construcción, que no permitan usar en todo o en parte LA RED durante un plazo de sesenta (60) días.

17.9. A los fines de la rescisión del CONTRATO por Abandono, se presume que se ha configurado el mismo cuando afecte la utilización de la RED en forma grave y tal situación se prolongue por más de cuarenta y ocho (48) horas seguidas; y en los demás supuestos cuando el mismo se prolongue por diez (10) días. El abandono traerá aparejada la incautación inmediata de la RED por EL CONCEDENTE, con pérdida de la garantía.

17.9.1. EL CONCEDENTE se hará cargo de la R.A.C. liquidando las inversiones hechas en la misma por EL CONCESIONARIO con arreglo a lo establecido para el caso de rescisión por culpa del CONCESIONARIO.

17.10. La presentación del CONCESIONARIO en Concurso Preventivo será causal de extinción de LA CONCESIÓN, con los efectos y alcances de la rescisión por culpa del CONCESIONARIO. No obstante, EL CONCEDENTE podrá resolver la continuación de LA CONCESIÓN cuando, por las circunstancias del concurso, éste no afectare el cumplimiento de las obligaciones esenciales emergentes del CONTRATO, y el juez interviniente permitiere su continuación.

17.10.1. La declaración de quiebra, disolución o liquidación de la sociedad concesionaria producirá la rescisión automática de la Concesión, con los mismos efectos y alcances de la rescisión por culpa del CONCESIONARIO.

17.11. EL CONCEDENTE podrá resolver en cualquier momento el rescate de LA CONCESIÓN por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, poniendo a disposición del CONCESIONARIO, previamente a la entrega de LA CONCESIÓN, el ochenta y cinco por ciento (85%) del valor de las inversiones en bienes, obras e instalaciones realizadas, calculadas conforme se indica en el punto 17.17. de este CONTRATO, liquidándose el quince por ciento (15%) restante conforme la liquidación final que debe elaborarse (punto 17.12.1. y 17.13.

del presente CONTRATO), procediéndose en lo demás según se indica en los puntos siguientes. Estas sumas se harán efectivas en dólares de los Estados Unidos de Norte América.

17.12. El rescate de LA CONCESIÓN producirá los siguientes efectos, a partir del día siguiente de su notificación al CONCESIONARIO:

17.12.1. Extinguirá LA CONCESIÓN, sin culpa del CONCESIONARIO, a quien si nada adeudare al respecto, se le reintegrarán las garantías que hubiere constituido para afianzar el cumplimiento del CONTRATO. En este caso el derecho de los terceros titulares de explotaciones en Áreas de Servicios, recibirán igual tratamiento que el indicado en el punto 17.4.1. de este CONTRATO.

17.12.2. Hasta tanto se disponga la modalidad operativa con que se continuará explotando la R.A.C., y por un plazo que no podrá superar los treinta (30) días, EL CONCEDENTE podrá disponer que EL CONCESIONARIO perciba el pago del Peaje en nombre y representación. Por este servicio se le reconocerá una retribución que tendrá relación con el costo operativo de explotación que se le encomiende.

17.12.3. Se transferirán al CONCEDENTE, sin costo para EL CONCESIONARIO, los contratos celebrados por la misma para el cumplimiento de sus obligaciones. A este fin en todos los contratos que celebre, EL CONCESIONARIO deberá estipular condiciones que posibiliten dicha transferencia.

17.13. Dentro de los treinta (30) días siguientes de notificado EL CONCESIONARIO del Decreto que dispone el rescate, éste acreditará ante EL CONCEDENTE el monto desagregado de las inversiones en bienes, obras e instalaciones realizadas, de conformidad al punto 17.17. de este CONTRATO, y presupuestará el monto de los gastos que deba realizar con motivo de la extinción de LA CONCESIÓN.

17.14. EL CONCESIONARIO tendrá derecho al recupero de la inversión no amortizada que hubiere hecho en gastos, bienes, obras e instalaciones y de sus correspondientes costos financieros no amortizados, de acuerdo a lo establecido en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, con más un 6 % (seis por ciento) en concepto de utilidad sobre el saldo que arroje la liquidación final. No se liquidará ninguna otra suma en concepto de lucro cesante ni por ningún otro concepto.

17.15. El costo financiero a reconocer no excederá la tasa Prime a un año más dos puntos.

17.16. El plazo sobre cuya base se calculará la amortización de las inversiones será el que medie entre la fecha en que se hizo la inversión y el término de LA CONCESIÓN o el de la vida útil del bien si ésta fuera menor. Consecuentemente el CONCEDENTE no reconocerá suma alguna cuando la extinción de LA CONCESION se produjere por vencimiento del plazo contractual.

17.17. Al único y exclusivo fin de liquidar al CONCESIONARIO los importes correspondientes a los distintos supuestos de extinción de LA CONCESIÓN, EL ÓRGANO DE CONTROL llevará trimestralmente un registro en el que se asentarán bajo firma del CONCESIONARIO los rubros que se reconocerán en concepto de gastos, inversiones en bienes, obras e instalaciones realizadas, con el detalle que se indica en el ANEXO TECNICO PARTICULAR, y el monto en dólares de los Estados Unidos de Norte América que se reconoce por las mismas. En caso de discrepancia sobre tales elementos será de aplicación el punto 17.19.1. de este CONTRATO. En ningún caso la suma a reconocerse por el ÓRGANO DE CONTROL, ni por la intervención de árbitros podrá resultar superior en un 10% al valor del costo de los elementos constitutivos de la obra conforme a los datos del INDEC a la fecha de su realización.

17.18. La liquidación mencionada incluirá además:

17.18.1. El importe de los equipos, herramientas, instalaciones, útiles y demás enseres necesarios para la explotación de la RED. En ningún caso EL CONCESIONARIO podrá retirar de la RED los bienes necesarios para la plena continuidad en la prestación del servicio. El valor de los bienes será determinado según el vigente en el mercado.

17.18.2. El importe de los materiales acopiados y los contratados, en viaje o en elaboración que sean de recibo.

17.19. Presentada la liquidación, el ÓRGANO DE CONTROL podrá formular observaciones u objeciones dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes. Si el ÓRGANO DE CONTROL no formulare objeciones se entenderá que ha consentido la liquidación respectiva en cuanto por derecho corresponda. Dicho plazo se suspenderá por el tiempo que demore EL CONCESIONARIO en responder los requerimientos y observaciones que aquel ente le

formule, y podrá ser ampliado por el CONCEDENTE, a pedido del ORGANISMO DE CONTROL, cuando medien razones fundadas. EL CONCESIONARIO deberá permitir al ORGANISMO DE CONTROL el acceso a su contabilidad, con la asistencia del personal dependiente del CONCESIONARIO.

17.19.1. En caso de discrepancia entre las partes respecto a la valuación de los bienes contenidos en la liquidación mencionada, se designará un Tribunal Arbitral para que zanje el diferendo. A este fin cada parte designará un árbitro y el tercero será designado por el Presidente del Tribunal Superior de la Provincia de Córdoba.

17.19.1.1. El Tribunal Arbitral se expedirá en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días del momento en que reciba toda la documentación que hubiere solicitado. Su laudo será inapelable.

17.19.1.2. La liquidación definitiva se pagará en dólares de los Estados Unidos de Norte América dentro de los sesenta (60) días contados desde su aprobación por las partes o desde la fecha en que quede firme el Laudo Arbitral. Dicho plazo se computará incluso respecto de los rubros no controvertidos de una liquidación parcialmente objetada por alguna de las partes, e incluso sobre el monto menor no controvertido por EL CONCEDENTE, cuando objete la valuación de alguna partida o rubro.

17.19.1.3. La mora en el pago de la liquidación se producirá de pleno derecho por el transcurso del plazo establecido. A partir de entonces el monto adeudado devengará intereses moratorios a la tasa Prime a un año más dos puntos.

17.20. En el supuesto de extinción de LA CONCESIÓN previsto en el punto 17.11. (Rescate) de este CONTRATO. EL CONCEDENTE asumirá o no, a su exclusivo criterio, en la fecha de traspaso de LA CONCESIÓN el personal que prestare servicios para EL CONCESIONARIO o reembolsará al mismo el valor de las indemnizaciones legales que se paguen con motivo del despido de los dependientes cuyos contratos de trabajo no se transfieran al CONCEDENTE. El reembolso de dichas sumas se hará efectivo dentro de los treinta (30) días hábiles del requerimiento de pago que efectúe EL CONCESIONARIO, oportunidad en la que se adjuntará la documentación respaldatoria correspondiente.

CLAUSULA DECIMO OCTAVA: SANCIONES POR INCUMPLIMIENTOS.

18.1. En caso de incumplimiento de las obligaciones asumidas por EL CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá aplicar las sanciones previstas en el Capítulo V del ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, sin perjuicio de lo estipulado en las restantes cláusulas del presente CONTRATO y en el REGLAMENTO DE INFRACCIONES Y SANCIONES que se dicte por el CONCEDENTE.

18.2. Si los incumplimientos sancionados según el punto 18.1. de este CONTRATO estuvieran referidos a obligaciones que tuvieran plazo, la sanción se aplicará a partir del día en que dicho plazo hubiere vencido. Si las obligaciones incumplidas no tuvieran plazo predeterminado, la sanción se aplicará a partir del día en que EL ORGANISMO DE CONTROL constatare la infracción respectiva mediante el labrado del acta pertinente y hasta el día en que lo determine el ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES, según la naturaleza de la infracción.

18.3. La aplicación de sanciones deberá ajustarse, además al RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES que apruebe EL CONCEDENTE, a propuesta del ORGANISMO DE CONTROL.

CLAUSULA DECIMO NOVENA: APORTES DE LA LEY 17.520.

EL CONCESIONARIO deberá efectuar los depósitos del aporte establecido en el artículo 8º de la Ley Nº 17.520 antes del día veinticinco (25) del mes siguiente al que se produzcan ingresos por cualquier concepto derivados de la explotación de la R.A.C. Vencido dicho plazo, el pago se considerará a cuenta de los cargos correspondientes. El interés punitivo será el que periódicamente determine EL ORGANISMO DE CONTROL. El pago del aporte se realizará mediante depósito en Dólares de los Estados Unidos de Norte América en el Banco de la Provincia de Córdoba y en la cuenta que abrirá EL CONCEDENTE al efecto.

El adelanto del porcentaje de los ingresos previstos para los tres (3) primeros años de explotación de la R.A.C., establecido en el art. 26 del ANEXO B, deberá completarse dentro de los cuarenta y cinco (45) días posteriores a la TOMA DE POSESIÓN.

CLAUSULA VIGESIMA: IMPUESTOS.

EL CONCESIONARIO estará sometido a la legislación tributaria nacional, provincial y municipal que se encuentre vigente durante el plazo de LA CONCESIÓN, debiendo cumplir con todas las obligaciones de dicha naturaleza que correspondan al ejercicio de su actividad. EL CONCESIONARIO será responsable y obligado al pago de todos los impuestos, tasas y contribuciones que se apliquen a los bienes entregados por EL CONCEDENTE o los que construya o incorpore a la R.A.C., sean dichos tributos de origen nacional, provincial o municipal.

Las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO previstas en la presente cláusula comenzaran a regir del inicio del plazo de LA CONCESION o de la TOMA DE POSESIÓN de los bienes según la naturaleza del tributo.

CLAUSULA VIGESIMO PRIMERA: CESIÓN.

El presente CONTRATO no podrá ser cedido ni transferido total o parcialmente a terceros sin el consentimiento previo del CONCEDENTE, debiendo reunir el cesionario - en todos los supuestos - los mismos requisitos exigidos en el pliego para todos y cada uno de los integrantes del POSTULANTE SELECCIONADO

21.2. La recaudación que obtenga el CONCESIONARIO con motivo del Peaje solo podrá ser objeto de cesión en un monto no superior al setenta (70%) por ciento de la prevista en el Plan Económico Financiero, debiendo contar para ello con la previa autorización del CONCEDENTE .

21.3. La recaudación que obtenga EL CONCESIONARIO con motivo del cobro del Peaje solo podrá ser objeto de cesión fiduciaria en un monto no superior al setenta (70%) por ciento de la prevista en el Plan Económico Financiero, debiendo contar para ello con la previa autorización del CONCEDENTE .

21.4. La sumatoria de las cesiones contempladas en las cláusulas 21.2 y 21.3 de este CONTRATO no podrá superar el setenta (70%) por ciento del total previsto en el Plan Económico Financiero.

CLAUSULA VIGESIMO SEGUNDA: EFECTIVIDAD DEL CONTRATO.

LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL suscribe este CONTRATO "ad referéndum" del Poder Ejecutivo Provincial. Hasta tanto se dicte el Decreto aprobatorio del Contrato, EL POSTULANTE SELECCIONADO ni el CONCESIONARIO poseen derecho subjetivo alguno respecto del procedimiento licitatorio o del CONTRATO.

CLAUSULA VIGESIMO TERCERA: LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y ARBITRAJE.

23.1. Será de aplicación al CONTRATO la legislación argentina y, en lo particular, la legislación mencionada en la Cláusula Tercera. La Justicia en lo Contencioso Administrativo con asiento en la Ciudad de Córdoba será competente para dirimir todas las cuestiones y conflictos emergentes del CONTRATO.

23.2. Los conflictos no derivados del ejercicio del Poder de Policía que se susciten entre las partes podrán ser resueltos por vía del Juicio Arbitral, según las siguientes reglas:

23.2.1. La parte que proponga resolver una cuestión por la vía arbitral deberá solicitarlo expresamente a la otra. Esta última tendrá diez (10) días para aceptar o rechazar la vía arbitral. Dentro de los treinta (30) días de tal notificación, las partes, de común acuerdo, formalizarán el compromiso arbitral definiendo los términos de su divergencia y determinando el plazo para dictar la sentencia.

23.2.2. El Tribunal Arbitral, estará integrado por árbitros juris, los que serán designados uno a propuesta del CONCEDENTE, uno a propuesta del CONCESIONARIO y un tercer árbitro que será nombrado por el presidente del Tribunal Superior de Justicia de la Provincia de Córdoba. Si éste no efectuara la designación dentro de los diez (10) días de solicitada por las partes, automáticamente la designación será efectuada por el presidente de la Cámara en lo Contencioso Administrativo de la Provincia de Córdoba que por turno corresponda al vencimiento de aquel plazo.

El Tribunal arbitral deberá emitir el laudo dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles, contados a partir de su integración.

23.2.3. El procedimiento estará sujeto a las siguientes normas:

23.2.3.1. Tendrá lugar en la Ciudad de Córdoba, Provincia homónima, República Argentina.

23.2.3.2. Será llevado a cabo en idioma castellano y los árbitros deberán dominar este idioma.

23.2.3.3. Se aplicarán las normas contenidas en el Libro 3º Título 1 capítulo 1 del Código Procesal Civil y Comercial de la Provincia de Córdoba, Ley 8465, o el que se encuentre vigente al momento de su integración.

23.2.3.4. Las costas del arbitraje, serán determinadas en la forma prevista por el Código Procesal supra mencionado y/o lo que dispongan las Normas Nacionales o Provinciales vigentes a dicha fecha.

23.2.3.5. La Sentencia, será susceptible de ser recurrida conforme lo previsto por los artículos. 640 y s.s. del Código ritual antes mencionado y con los alcances allí establecidos, y mediante el Recurso Extraordinario por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, siendo los únicos y exclusivos remedios con respecto a cualquier reclamo, reconvenición, problema, controversia o cuenta sometido a arbitraje.

23.2.3.6. Los montos resultantes del fallo se liquidarán del modo y formas indicados en los puntos 17.14. y 17.17. del presente CONTRATO.

CLAUSULA VIGESIMO CUARTA: DOMICILIOS ESPECIALES.

Para todas las notificaciones judiciales o extrajudiciales relacionadas con este Contrato, las partes fijan los siguientes domicilios dentro de la Ciudad de Córdoba, Provincia homónima de la República Argentina:

EL CONCEDENTE en Av. Chacabuco Nº 1300, el POSTULANTE SELECCIONADO en de la Ciudad de Córdoba.

Todas las notificaciones efectuadas a los domicilios indicados se tendrán por válidamente efectuadas. Todo cambio de domicilio deberá ser comunicado por carta documento a las otras partes y todo nuevo domicilio deberá ser fijado dentro de la Ciudad de Córdoba.

CLAUSULA VIGESIMO QUINTA: UNIFICACIÓN DE PERSONERÍA

A los efectos de la conducción de las relaciones con EL CONCEDENTE, con LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL y con EL ÓRGANO DE CONTROL vinculadas con el CONTRATO, EL POSTULANTE SELECCIONADO y EL CONCESIONARIO unifican personería, designando apoderados comunes por escritura pública separada, que se otorgará en el mismo acto de firma del CONTRATO prevista en la Cláusula 5.2 del mismo.

CLAUSULA VIGESIMO SEXTA: EJEMPLARES.

De conformidad, las partes suscriben el presente CONTRATO en la ciudad de Córdoba, a los cuatro días del mes de Setiembre de mil novecientos noventa y siete en cuatro ejemplares de idéntico tenor y a un sólo efecto: uno para EL CONCEDENTE, uno para LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PROVINCIAL, uno para LA NACION y uno para LA CONCESIONARIA, en el lugar y fecha ut supra precisados.

ANEXOS AL CONTRATO

ANEXO A : ANEXO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES.

ANEXO B : ANEXO TÉCNICO PARTICULAR

ANEXO C : ANEXO TÉCNICO PARTICULAR DE PARQUIZACIÓN

ANEXO D : ANTEPROYECTO TECNICO DEFINITIVO.

ANEXO E : SUB-ANEXO A.1.

B - Leyes Nacionales

Ley N° 17.520

OBRAS PUBLICAS

Se realizarán obras públicas, mediante su concesión a particulares, sociedades mixtas o entes públicos por el cobro de tarifas o peaje.

ARTICULO 1º.- El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones de obra pública por un término fijo, a sociedades privadas o mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras públicas mediante el cobro de tarifas o peaje conforme a los procedimientos que fija esta ley. La concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo.

ARTICULO 2º.- La concesión podrá ser:

- a) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución determinada en dinero o una participación sobre sus 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.

ARTICULO 3º.- Para definir la modalidad de la concesión dentro de las alternativas fijadas en el artículo anterior, 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 de explotación.

Si al definir la modalidad de la concesión a otorgar se optase por la gratuita o subvencionada por el Estado, deberán precisarse las obligaciones de reinversión del concesionario o de participación del Estado en el caso de que los ingresos resulten superiores a los previstos.

ARTICULO 4º.- 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. En tal caso las tratativas preliminares entre la persona o entidad privada y la entidad pública concedente, se llevarán a cabo hasta fijar las bases principales de la futura concesión; hecho lo cual se optará por la licitación pública con dichas bases o se convocará públicamente para la presentación de proyectos en competencia, mediante los avisos o anuncios pertinentes. En este caso si no se presentaron mejores ofertas, el contrato podrá celebrarse directamente con la persona o entidad privada que inició las tratativas preliminares hasta la redacción de aquellas bases. Si se presentaron ofertas mejores, a juicio exclusivo del Estado, se llamará a licitación pública o privada entre los oferentes para la construcción, conservación o explotación de que se trate.

En todos los casos deberán respetarse, en cuanto a la etapa de construcción, las normas legales establecidas para el contrato de obra pública en todo lo que sea pertinente.

ARTICULO 5º.- El Poder Ejecutivo podrá crear sociedades anónimas mixtas con o sin mayoría estatal, de acuerdo a lo establecido por la ley 17.318, o entes públicos u otro tipo de persona jurídica para el cumplimiento de los fines previstos en la presente ley, haciendo el aporte de capital que considerare necesario o creando los fondos especiales pertinentes. Los entes públicos que el Poder Ejecutivo disponga crear de acuerdo a esta ley tendrán personería jurídica y plena capacidad para adquirir derechos, contraer obligaciones y estar en juicio como actor y demandado, en cumplimiento de las finalidades que motivaron su creación. Podrán asimismo proyectar su presupuesto anual, estatuto de su personal, reglamento y estructura internos.

El cumplimiento de las condiciones de la concesión será fiscalizado por el Estado, que designará su representación o delegación en el ente concesionario, cualquiera sea su naturaleza, con las facultades que se fijan en el contrato de concesión.

Si la concesión previese que los entes o sociedades concesionarias pudieran o debieran obtener total o parcialmente los fondos necesarios para financiar las obras motivo de la concesión mediante el recurso del crédito, las cartas orgánicas de tales entes o sociedades deberán autorizarlos a emitir bonos o títulos y a contraer cualquier deuda u obligación, en moneda local o extranjera, vinculada con tales inversiones. Dichos bonos, títulos, obligaciones o deudas podrán gozar de la garantía del Estado de acuerdo con los términos del artículo 9º y esta circunstancia deberá hacerse constar en la concesión.

ARTICULO 6º.- El Poder Ejecutivo queda facultado para establecer desgravaciones en el impuesto a los réditos que deben abonar los inversores en las sociedades o entes concesionarios, dentro de los siguientes límites:

a) A los suscriptores iniciales de acciones de la concesionaria y a los inversores iniciales que efectúen aportes hasta integrar el capital total de la misma: hasta el CIENTO POR CIENTO (100 %) del monto integrado en el ejercicio;

b) A los suscriptores iniciales de bonos o títulos con garantía del Estado: hasta el SETENTA POR CIENTO (70 %) del monto integrado en el ejercicio.

Los suscriptores e inversionistas para tener derecho a la franquicia deberán mantener sus aportes de capital en la concesionaria, por un término no inferior a DOS (2) años; en caso contrario deberán reintegrar a su balance impositivo los importes respectivos en el año que tal hecho ocurra. El mismo criterio se aplicará para los suscriptores de bonos o títulos.

El Poder Ejecutivo queda facultado, asimismo, para establecer la exención, a la entidad concesionaria, por un término como máximo igual al plazo de la concesión, del impuesto al rédito producido por la explotación de la obra pública.

ARTICULO 7º.- En todos los casos el contrato de concesión deberá definir: el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2º de esta ley; el plazo; las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas; la composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 5º de esta ley; la indicación -si correspondiese- de utilizar recursos del crédito para financiar las obras según lo previsto en el artículo 5º de esta ley; las garantías a acordar por el Estado; los alcances de la desgravación impositiva, si la hubiere; el procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos; las obligaciones recíprocas al término de la concesión; las causales y las bases de valuación para el caso de rescisión.

En los casos en que las inversiones motivo de la concesión fuesen a ser financiadas con recursos del crédito a obtenerse por el Estado o por el concesionario con la garantía de éste, la concesión -además de prever los procedimientos de fijación y ajuste de tarifas- deberá contener las disposiciones que aseguren la amortización y servicio de las deudas y obligaciones a contraerse, así como la obligación del Estado de proveer el eventual defecto de ingresos si las tarifas autorizadas o reajustadas no resultasen suficientes.

ARTICULO 8º.- Créase un fondo con destino a los estudios y para control de estas concesiones, integrado por los siguientes aportes:

1. Un aporte de doscientos millones de pesos moneda nacional (m\$.n. 200.000.000) provenientes de rentas generales por esta única vez.

2. El medio por ciento (0,5 %) de la recaudación que por peaje o tarifas se perciba en las obras ejecutadas por este sistema en el territorio del país.

3. El uno por ciento (1 %) de las ventas de terrenos e inmuebles o locaciones que realicen los entes concesionarios.

4. Todo otro aporte que se disponga en el futuro.

El Poder Ejecutivo queda facultado para reglamentar la disposición de estos recursos e incorporar las partidas respectivas en el presupuesto, con el régimen que estime más conveniente.

ARTICULO 9º.- El uso por los concesionarios de las facultades de emitir y colocar valores y contraer deudas con garantías del Estado a que se refieren los artículos 5º y 7º quedará

sujeto a autorización previa de las autoridades económicas y monetarias competentes, al solo efecto de la determinación de la oportunidad y de las condiciones de las operaciones a realizar.

ARTICULO 10.- Decláranse 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.

ARTICULO 11.- Incorpórase al artículo 11 de la ley 17.271, como competencia de la Secretaría de Estado de Obras Públicas los siguientes incisos:

20. Entender en el otorgamiento de concesiones de obra pública a sociedades privadas, mixtas o entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras públicas mediante el cobro de tarifas o peaje; en su régimen de promoción, en los estudios de rentabilidad, en la determinación de la modalidad de la concesión, en la formación de sociedades o entes necesarios a los fines previstos.

21. Entender en coordinación con los organismos de Estado correspondientes, en la fiscalización y control de las concesiones e intervenir con la Secretaría de Estado de Hacienda en lo referente a la emisión de títulos, bonos, valores u obligaciones.

ARTICULO 12.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y pase al Ministerio de Economía y Trabajo (Secretaría de Estado de Obras Públicas) a sus efectos.

Ley Nº 23.696

Debido a la longitud de la misma, solo se anexa el Capítulo I y VIII

CAPITULO I

DE LA EMERGENCIA ADMINISTRATIVA

Artículo 1: DECLARACION. Declárase en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades anónimas con participación Estatal Mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta, Servicios de Cuentas Especiales, Obras Sociales del Sector Público bancos y entidades financieras oficiales, nacionales y/o municipales y todo otro ente en que el Estado Nacional o sus entes descentralizados tengan participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias. Esta ley es aplicable a todos los organismos mencionados en este artículo, aún cuando sus estatutos o cartas orgánicas o leyes especiales requieran una inclusión expresa para su aplicación. El régimen de la presente ley será aplicable a aquellos entes en los que el Estado Nacional se encuentre asociado a una o varias provincias y/o municipalidades, siempre que los respectivos gobiernos provinciales y/o municipales presten su acuerdo. Este estado de emergencia no podrá exceder de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. El Poder Ejecutivo Nacional podrá prorrogarlo por una sola vez y por igual término.

ART. 2º.- INTERVENCIONES Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a disponer por un plazo de 180 días, prorrogables por una sola vez y por igual término la intervención de todos los entes, empresas y sociedades, cualquiera sea su tipo jurídico, de propiedad exclusiva del Estado Nacional y/o de otras entidades del sector público nacional de carácter productivo, comercial, industrial o de servicios públicos. Exclúyese expresamente a las universidades nacionales del régimen de intervención establecido en el presente artículo.

ART. 3º.- FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DEL INTERVENTOR: LAS funciones y atribuciones del Interventor serán las que las leyes, estatutos o cartas orgánicas respectivas, otorguen a los órganos de administración y dirección, cualquiera fuere su denominación, con las

limitaciones derivadas de esta ley y su reglamentación. Le corresponde al Interventor la reorganización provisional del ente, empresa o sociedad intervenida, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5 de la presente. A tal fin, el Interventor podrá disponer, cuando lo estimare necesario, se mantenga o no en el cargo o función, el despido o baja del personal que cumpla con funciones de responsabilidad y conducción ejecutiva en el ente, empresa o sociedad intervenida, se encuentre o no en ejercicio efectivo del cargo o función. En cualquier caso, la indemnización a reconocer será idéntica a la prevista en los artículos 232, 245 y concordantes y complementarios de la Ley 20 744 y sus modificatorias sin perjuicio de la aplicación de indemnización superior cuando ellas, legal o convencionalmente correspondan, en el desempeño de su gestión el Interventor deberá dar estricto cumplimiento a las instrucciones que le imparta el Poder Ejecutivo Nacional, o en su caso, el Ministro o Secretario del que dependa. Será designado también un Sub-Interventor con funciones gerenciales y de suplencia del Interventor cuando ello fuere necesario. El Interventor estará facultado para realizar delegaciones de su competencia en el Sub-Interventor.

ART. 4º.- FACULTADES DEL MINISTERIO: El Ministro que fuere competente en razón de la materia, o los Secretarios en quienes aquél delegue tal cometido, se encuentran expresamente facultados para abocarse en el ejercicio de la competencia de los interventores aquí previstos. Asimismo, mientras dure la situación de intervención, reside en el citado órgano Ministro la competencia genérica de conducción, control, fiscalización, policía de la prestación y gestión del servicio público o de la actividad empresarial o administrativa de que se trate, pudiendo a tal fin disponer y realizar todas las medidas que estime conveniente para cumplir su cometido, incluso solicitando el auxilio de la fuerza pública e ingresar por su propia decisión en los lugares donde se ejercite tal actividad empresarial o administrativa.

ART. 5º.- ORGANOS DE CONTROL En todos los casos quedarán subsistentes los órganos de control externo, Tribunal de Cuentas de la Nación y SIGEP (Sindicatura General de Empresas Públicas), los que cumplirán sus cometidos según su normativa específica. En caso de intervención en sustitución de las facultades de las asambleas societarias, los síndicos en representación del sector público serán designados por el Poder Ejecutivo Nacional, según la propuesta del órgano respectivo, cuando así corresponda.

ART. 6º.- TRANSFORMACIONES: Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional para transformar la tipicidad jurídica de todos los entes, empresas y sociedades indicadas en el artículo 2, dentro de las formas jurídicas previstas por la legislación vigente, y por el término establecido en el artículo 1 de la presente ley.

ART. 7º.- Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional para disponer por acto fundando la creación de nuevas empresas sobre la base de la escisión, fusión, extinción o transformación de las existentes, reorganizando, redistribuyendo y reestructurando cometidos, organización y funciones u objetos sociales de las empresas y sociedades indicadas en el artículo 2, efectuando en su caso las correspondientes adecuaciones presupuestarias, sin alterar los montos máximos autorizados, y sin comprometer avales y/o garantías oficiales.

(Nota: Prorrogase el plazo establecido en el capítulo I por el término de un (1) año contado a partir del 23 de agosto de 1992, por art. 1 del Decreto Nº1503/92 B.O.27/8/1992)

CAPITULO VIII

DE LAS CONCESIONES

ART. 57.- Las concesiones que se otorguen de acuerdo con la Ley 17.520 con las modificaciones introducidas por la presente ley, 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.

ART. 58.- Incorporase como párrafo segundo del artículo 1º de la Ley 17.520, el siguiente:

"Se aclara que podrán otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración,

reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes, con la finalidad de obtención de fondos para la construcción o conservación de otras obras que tengan vinculación física, técnico o de otra naturaleza con las primeras, sin perjuicio de las inversiones previas que deba realizar el concesionario. Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económico-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.

La tarifa de peaje compensara la ejecución, modificación, ampliación, o los servicios de administración, reparación, conservación, o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva. En cualquier caso, las concesiones onerosas o gratuitas, siempre que las inversiones a efectuar por el concesionario no fueren a ser financiadas con recursos del crédito a obtenerse por el estado o por el concesionario con la garantía de aquel, podrán ser otorgadas por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos mediando delegación expresa del Poder Ejecutivo Nacional, delegación que podrá efectuarse en cualquier estado del trámite de adjudicación, incluso con anterioridad a la iniciación del procedimiento de contratación que corresponda según el régimen de la presente ley"

Incorporase como segundo párrafo del inciso c) del artículo 2º de la ley 17.520, el siguiente: "Aclarase que no se considerara subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente."

Sustituyese el inciso c) del artículo 4º de la ley 17.520 por el siguiente:

"c) Por contratación con sociedades privadas o mixtas. En tal caso se admitirá la presentación de iniciativas que identifiquen el objeto a contratar, señalando sus lineamientos generales".

Si la entidad pública concedente entendiere que dicha obra y su ejecución por el sistema de la presente ley, es de interés público, lo que deberá resolver expresamente, podrá optar por el procedimiento del inciso a) o bien por el concurso de proyectos integrales. en tal caso convocará a la presentación de los mismos mediante anuncios a publicarse en el Boletín Oficial y en dos (2) diarios de principal circulación a nivel nacional por el término de cinco (5) días. Dichos anuncios deberán explicitar la síntesis de la iniciativa, fijar el día, hora y lugar de presentación de las ofertas y los días, horarios y lugar de la apertura. El término entre la última publicación de los anuncios y la fecha de presentación de ofertas será de treinta (30) días corridos como mínimo y noventa (90) días corridos como máximo, salvo supuestos de excepción debidamente ponderados por el ministro competente en los que se podrá extender el plazo máximo.

De existir una oferta más conveniente que la presentada por quien tuvo la iniciativa, según acto administrativo debidamente motivado, el autor de la iniciativa y el de la oferta considerada más conveniente, podrán mejorar sus respectivas propuestas en un plazo que no excederá de la mitad del plazo original de presentación.

El acto de apertura, la continuación del procedimiento licitatorio, la adjudicación y posterior continuación del contrato se regirán en lo pertinente por los principios de la Ley 13064, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 1 de la presente.

Declárase que la Ley 17.520 con las modificaciones aquí introducidas, es de aplicación a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, correspondiéndole al Intendente Municipal y al Secretario competente en la materia las facultades que en dicha ley se le otorgan al Poder Ejecutivo Nacional y al ministro de Obras y Servicios Públicos, respectivamente.

C - Leyes Provinciales

D - Evaluación del Estado de las Rutas al Comenzar la Concesión

Con referencia al estado y evaluación de pavimentos de la RED DE ACCESO A CORDOBA (R.A.C.) detallamos las principales consideraciones resultado de las verificaciones que se pudieran apreciar en una primera etapa. Debiera complementarse con estudio

Deflectometría y Perfilografía para lo cual se iniciaron gestiones de disponer del equipamiento adecuado de D.P.V.

RUTA NACIONAL N° 19
Emp. R.P. N° 10 Prog. 279,80- Piquillín Prog. 295,09
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 20%
Bacheo: 3,50 %
Banquinas: Bueno

Prog. 295,09- Prog. 312,87 Acc. Monte Cristo
Ahuellamiento: No existe
Fisuración : No existe
Bacheo: 3,51 %
Banquinas: Regular

Prog. 312,87- Prog. 331,20 Mercado de Abasto-Final Tramo RN 19
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 30%
Bacheo: No existe
Banquinas: Regular

AUTOPISTA PILAR CORDOBA Pavimento de Hormigón

Emp. RN 9S -RP 13 (Tramo a definir Concesionario al que corresponde)
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: No existe
Bacheo: No existe
Banquinas: Bueno

Intersección RP 13- Acc. Río Segundo Prog. 5,800
Ahuellamiento: No existe -Pavimento de Hormigón
Fisuración: 20%
Bacheo: 1,15 %
Banquinas: Bueno

Acc. Río Segundo Prog. 5,800- Dist. Toledo Prog. 20,470
Fisuración: 75 %
Bacheo: 0,33 %
Banquinas: Bueno

Distrib. Toledo Prog. 20,470- Distrib. Ferreyra Prog. 27,480
Fisuración: 30,7 %
Bacheo: 0,94 %
Banquinas: Bueno
Dist. Ferreyra Prog.27,480 -Prog. 37,320 (Final Tramo Autopista)

RUTA NACIONAL N° 9 Sur

Prog. 659,000- Prog. 674,000 (Toledo)
Ahuellamiento: 7 mm
Fisuración: 22,8 %
Desprendimiento: 0,04 %
Bacheo: 7,82 %
Banquinas :Regular

Prog. 674,000- Prog. 683,000(Ferreyra)
Ahuellamiento: 8 mm
Fisuración: 22 %

Desprendimiento: 0,57 %
Bacheo: 2,26 %
Banquinas: Regular

Prog. 683,000 -Prog.694,300
Ahuellamiento: 8 mm
Fisuración: 20,8 %
Desprendimiento: 0,52 %
Bacheo: 1,74 %
Banquinas: Regular

RUTA NACIONAL N°9 Norte

Prog. 710,46- Prog. 716,040 (Guiñazu)
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 10 %
Desprendimiento: No existe
Bacheo: No existe
Banquinas: Regular

Prog. 716,040- Prog. 751,780 (Final Tramo)
Ahuellamiento: Se manifiesta en zona aislada.
Fisuración: 10 %
Desprendimiento: En zona aisladas
Bacheo: 0,16 %
Banquinas: Regular

RUTA PROVINCIAL N° 5

Prog. 0,000 -Prog. 28,730
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 10%
Desprendimiento: 0,01 %
Bacheo: 0,47 %
Banquinas: Regular

RUTA PROVINCIAL C-45

Prog.0,000 -Prog. 9,110 (Emp. Ruta Nacional N° 36)
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 15 %
Desprendimiento: No se manifiesta
Bacheo: 0,18 %
Banquinas: Regular

RUTA NACIONAL N° 36

Prog. 782,710 -Prog. 807,490
Ahuellamiento: No existe
Fisuración: 7,3 %
Desprendimiento: 0,50 %
Bacheo: 0,59 %
Banquinas: Buenas

RUTA NACIONAL N° 20 -Pavimento de Hormigón

Prog. 8,970- Prog. 25,950- CALZADA DERECHA
Ahuellamiento: No existe -Pavimento de Hormigón
Fisuración: 15 %

Desprendimiento: 14 %
Bacheo: 0,73 %
Banquinas: Condiciones Variables-Estado Regular

Prog. 25,950- Prog. 8,870- CALZADA IZQUIERDA
Fisuración: 13 %
Desprendimiento: 0,98 %
Bacheo: 1,94 %
Banquinas: Condiciones Variables -Estado Regular

Prog. 10,970 -Av. Circunvalación.-CALZADA IZQUIERDA
Fisuración: 13 %
Bacheo: 5,32 %
Banquinas: Mal Estado

RUTA NACIONAL N° 38

Prog 0,00- 12,39 CALZADA DERECHA
Fisuración: 18,75 %
Desprendimiento: 3,06 %
Bacheo: 1,93 %
Banquinas: Condiciones Variables -Estado de regular a Malo.

Prog. 10,55 -0,00 CALZADA IZQUIERDA
Fisuración: 18,91 %
Desprendimiento: 2,76 %
Bacheo: 1,65 % Banquinas: Condiciones variables -Estado Malo

RUTA PROVINCIAL N° 73

Prog. 0,00- Prog. 5,68
Fisuración: 5,5 %
Desprendimiento: 2,28 %
Bacheo: 7,03 %
Banquinas: Estado Regular

RUTA PROVINCIAL N° E-55

TRAMO 1

Prog. 0,00 - Prog.8,15 - CALZADA DERECHA
Fisuración: 7,00 %
Desprendimiento: 1,75 %
Bacheo: 1,67 %
Banquinas: Condiciones Variables - Estado Regular

Prog. 0,00 - Prog.8,15 - CALZADA IZQUIERDA
Fisuración: 9,17 %
Desprendimiento: 1,4 %
Bacheo: 1,95 %
Banquinas: Con Cunetas

TRAMO 2

Prog 24,35 (Paredón Dique San Roque) - Prog. 33,30 (Int. R.N. N°38)
Fisuración: 14,42 %
Desprendimiento: 4,43 %
Bacheo: 1,61 %
Banquinas: Estado Regular

RUTA PROVINCIAL N° 304

TRAMO 1

Prog. 0,00 (Tropezón) -Prog. 5,22 (R.N. N°20)

Fisuración: 1,5 %

Bacheo: 0,65 %

Banquinas: Condición Variable -Estado Regular

TRAMO 2

Prog. 0,00 (Tropezón) -Prog. 3,31 (Acceso Pte. Río Suquía) CALZADA DERECHA

Fisuración: 1,5 %

Banquinas: Con Cunetas

Prog. 0,00 (Tropezón) -Prog. 3,31 (Acceso Pte. Río Suquía) CALZADA IZQUIERDA

Fisuración: 2,0 %

Bacheo: 0,55 %

Banquinas: Estado Regular.

RUTA PROVINCIAL PADRE LUCHESE

Prog. 0,00 (R.P.N°53) -Prog. 7,09 (Int. Ruta Villa Allende -Unquillo)

Fisuración: 1,75 %

Desprendimiento: 2,05 %

Bacheo: 0,64 %.

Banquinas: Condición Variable -Estado Regular

RUTA PROVINCIAL N° E- 53

Prog. 0,00- Prog. 15,00 CALZADA DERECHA

Fisuración: 7,25 %

Desprendimiento: 4,48 %

Bacheo: 1,67 %

Banquinas: Condición Variable -Estado Malo

Prog. 15,00- Prog. 22,32

Bacheo: 0,57 %

Banquinas: Estado Regular

Prog. 0,00 -Prog. 5,00 CALZADA IZQUIERDA

Fisuración: 5,5 %

Desprendimiento: 3,84 %

Bacheo: 2,76 %

Banquinas: Condición Variable -Estado Regular

CONCLUSIONES EVALUACIÓN RUTA 9 NORTE REALIZADO POR NUESTRO SECTOR DE CONSERVACIÓN

Se presenta un informe sobre el estado de la ruta nacional 9 NORTE, tomando como datos para su elaboración los datos relevados por nuestro grupo y completados con coeficientes de rugosidad tomados por consulbaires.

En función de ello, obtenemos dos índices que nos dan una medida del estado del sector evaluado, ellos son:

INDICE DE ESTADO (I.E.) el cual evalúa el estado y oportunidad de efectuar obras en el TRAMO

INDICE DE SERVICIABILIDAD PRESENTE (P.S.I.) que mide el grado de confort que brinda el camino al usuario.

De los valores obtenidos, surge la necesidad de subdividir el tramo ya que existe una zona netamente diferente por su estado y es la zona comprendida entre Av. De Circunvalación y la Av. Japón.

Aquí se observa deterioros mas marcados que se reflejan en índices menores que para el tramo siguiente.

Siguiendo la clasificación del manual de evaluación de Pavimentos de la D.N.V., se brindan las siguientes conclusiones:

Sobre los primeros tres kilómetros

1. I.E. = 5,27 El pavimento esta fallado y cercano al Índice critico, requiere atención.
2. P.S.I. = 2,84 Confort brindado REGULAR.

Sobre el resto del tramo:

3. I.E. = 7,66 El pavimento está bueno y cercano al índice de regular conservación.
4. P.S.I. = 3,01 Confort brindado REG-BUENO

NOTA: Se adjuntan planillas de evaluación con los datos.

CONCLUSIONES EVALUACIÓN RUTA 9 SUR REALIZADO POR NUESTRO SECTOR DE CONSERVACION

Se presenta un informe global sobre el estado de la ruta nacional 9 sur, tomando como datos para su elaboración los datos relevados por nuestro grupo y completados con coeficientes de rugosidad tomados por consulbaires.

En función de ello, obtenemos dos índices que nos dan una medida del estado del sector evaluado, ellos son:

INDICE DE ESTADO (I.E.) el cual evalúa el estado y oportunidad de efectuar obras en el TRAMO.

INDICE DE SERVICIABILIDAD PRESENTE (P.S.I.) que mide el grado de confort que brinda el camino al usuario.

De los valores obtenidos, y siguiendo la clasificación del manual de evaluación de Pavimentos de la D.N.V. , se brindan las siguientes conclusiones:

1. I.E. < 5 El pavimento está sumamente fallado y requiere atención urgente.
2. P.S.I. <2 Confort brindado al usuario MALO.

NOTA: Se adjuntan planillas de evaluación con los datos.

VI - Bibliografía

- Manual de Derecho Administrativo, Ismael Farrando – Patricia Martínez, Edit. Depalma, Bs. As., 2000.
- Derecho Administrativo, Roberto Dromi, Edit. Ciudad Argentina, Bs.As., 1994.
- Responsabilidad Civil en Rutas, Autopistas y Vías de Circulación, Gonzalo López del Carril, Edit. La Ley, Bs. As., 1999
- Concesión de Obra Pública, Pablo F. Florian, Edit. La Ley, Bs. As., 2001
- El Concesionario de Servicios Públicos Privatizados, Alejandro Pérez Hualde, Edit. Depalma, Bs. As., 1997