

DECRETO N° 5194

Santa Fe, “Cuna de la Constitución Nacional”,

30 DIC 2016

VISTO:

El Expediente N° 01801-0040363-2 del registro del Sistema de Información de Expedientes, mediante el cual se tramita el Informe Concesión AP - 01, relativo a los antecedentes y estado de situación del Contrato de Concesión de la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, y;

CONSIDERANDO:

Que conforme surge de las actuaciones ut supra referidas, por medio de las cuales se inicia un proceso de revisión de lo acontecido en el marco de la concesión de la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, mediante Decreto N° 1033/10 se aprobó el Pliego de Bases y Condiciones y se dispuso la convocatoria a una Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión por Peaje de la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración, gerenciamiento y explotación de la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”;

Que por Decreto N° 2236/10 se aprobó el proceso licitatorio, adjudicándose la concesión a las empresas que luego constituyeran la Concesionaria ARS SA.; y en virtud de ello, en fecha 04 de Enero de 2011, el ex — Ministerio de Aguas, Servicios Públicos, y Medio Ambiente (hoy Ministerio de Infraestructura y Transporte, conforme Ley Provincial N° 13.509), y la firma ARSSA suscribieron el correspondiente contrato de “CONCESIÓN POR PEAJE PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAS, REPARACIÓN, CONSERVACIÓN, AMPLIACIÓN, REMODELACIÓN, MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN — GERENCIAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA PROVINCIAL AP — 01 BRIGADIER GENERAL ESTANISLAO LOPEZ” por un plazo de diez años;

Que tal como ya se hiciera mención, y a los fines de efectuar un exhaustivo análisis y una completa revisión de lo acontecido en el marco de la concesión, desde la Subsecretaría de Auditoría y Control del M.I. y T. se dio inicio a actuaciones administrativas N° 01801 — 0040363-2, por medio de las cuales LAS PARTES expusieron acabadamente su versión de lo acontecido durante el período comprendido desde el inicio de la concesión hasta el presente;

Que en tal sentido, “LA CONCEDENTE” manifiesta haber puesto en evidencia en numerosas oportunidades el incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión, vgr. Resolución MASPyMA N° 244/14. Resultando ello reflejado en el informe técnico del OCAP — 01, efectuado en fecha 10/05/2016 (Ref. Expte. N° 01801-0040363-2, fs. 20 a 254), del que se desprende la existencia de un incumplimiento parcial de lo referido en el Pliego Técnico Particular, respecto de las secciones a intervenir en los primeros cinco años de la concesión;

Que en el informe referido, el OCAP 01 manifiesta que desde el inicio de la concesión, y hasta la fecha, se ha intimado a ARSSA a cumplir con las obligaciones asumidas en el contrato de concesión. Efectuando luego un balance de lo realizado, las justificaciones planteadas por “LA CONCESIONARIA”, y el estado actual de situación; manifestando en tal sentido que “... por un lado, resultaría injusto (a entender de esta coordinación técnica), cargar a la concesionaria de la

responsabilidad del total estado que presenta la calzada a pesar de la constante intervención en la conservación de la misma. Y por otro lado diametralmente opuesto a este pensamiento, con una conservación `según las especificaciones técnicas de los tramos A' (conservación en fallas relevantes de la estructura), retardaría notoriamente el avance exponencial del deterioro de la misma..." (Informe técnico del OCAP - 01, fs. 28);

Que conforme surge de dicho informe "... se pudo comprobar numéricamente que las tareas de bacheo están muy por encima de lo ofertado, que las Tn empleadas en repavimentación representarían, según la oferta, aproximadamente 113 km pero la realidad es que ha finalizado el plazo (diciembre de 2015) de repavimentación de la autopista completa tenemos 75.8 km... que al cierre del quinto año de concesión se tendría que haber invertido en bacheo, según la oferta, una cantidad de Tn 10.133,252 contra las Tn 86.983,51 ejecutadas por ARS SA." (Informe técnico del OCAP - 01, fs. 38 - 40). Agregando que se torna necesario tener presente a los efectos del cálculo de la obligación de repavimentación, lo invertido en exceso en concepto de trabajos de bacheo (fs. 41);

Que en tal sentido, del análisis efectuado por el OCAP — 01 surge que "... las Tn de C.A.C. empleadas tanto en bacheo superficial como profundo desde el comienzo de la concesión enero de 2011 a diciembre de 2015, lo que nos devolvió un valor de 86.983,51 Tn que representa un 858,4% según lo ofertado por ARS S.A. En ese concepto (10.133,252 Tn a diciembre de 2015 - ver cuadro N° 11 -); muy por encima de lo proyectado también para los diez años del contrato de concesión..." (fs. 31,38);

Que por otro lado, conforme surge del informe presentado por la Coordinación Técnica del OCAP — 01, y a pesar de las tareas de mantenimiento llevadas a cabo por "LA CONCESIONARIA", el estado actual de la calzada de la AP — 01 presenta graves deterioros, los que avanzan en su magnitud con el transcurso del tiempo (fs. 26), afectando seriamente las condiciones de circulación y de seguridad vial;

Que por su parte "LA CONCESIONARIA" acompaña copia de nota presentada al OCAP — 01 en el mes de octubre de 2015, manifestando que "... con motivo de estar próximo a cumplirse cinco años de vigencia del Contrato de Concesión a nuestro cargo, en el cual se verificaron ciertas contingencias imprevisibles, algunas de entidad, que impactaron en sus previsiones originarias, alterándolas sustancialmente en algunos casos, y que entonces es necesario receptar y readecuarlas en un instrumento que refleje la situación actual...", estimando que "... es necesario revisar entre ambas partes las circunstancias aludidas en el primera párrafo para considerarlas en su debida incidencia y alcance y plasmarlas en un instrumento que recomponga el necesario equilibrio de la ecuación económica financiera del Contrato y regularice los derechos y obligaciones de las partes..." (fs. 265);

Que entre las dificultades mencionadas por "LA CONCESIONARIA", ésta destaca la existencia de desfases entre tarifa y PVP, ciertas contingencias que afectaron fundamentalmente los ingresos de la concesionaria, como asimismo un cambio sustancial en los presupuestos técnicos para la ejecución de la Obra de Repavimentación; agregando que "... pese a todas las dificultades expuestas, la Concesionaria nunca dejó de realizar los mejores esfuerzos por cumplir en lo materialmente posible las obligaciones a su cargo..." (fs. 266 a 277);

Que respecto de dichas contingencias se explaya a fs. 269/277, destacando por ejemplo la demora en el pago de los Certificados de Obras Complementarias, y la existencia de reclamos en concepto de intereses por mora, problemas derivados de la política monetaria (falta de monedas, lo que habría generado pérdidas en el cobro de tarifas), la situación de la calzada, "... que evidenció, con el correr del plazo de la Concesión, un comportamiento inesperadamente inferior al esperable según la información disponible en los Pliegos..." (271). Agregando que "...el estado que

experimentó la calzada al poco tiempo de vigencia de la concesión, no estaba ni siquiera dentro de las posibilidades de previsión de la Concesionaria y tampoco del Concedente. La Oferta se elaboró con los datos disponibles al momento de la Licitación, y con lo que era razonable esperar según las circunstancias. Pero la calzada sufrió, de manera sobreviniente e imprevisible, una drástica merma de las condiciones de estado. No podría atribuirse a una causa o factor único esta circunstancia. La condición natural resulta preponderante en esta materia, pero la evolución del tránsito y las condiciones meteorológicas tampoco favorecieron al estado sino que lo agravaron. Destacamos como ejemplo, los importantes anegamientos de la calzada...” derivando ello en cortes de rutas con el consecuente acentuamiento del deterioro de la misma (fs. 271);

Que entre las consecuencias de esa situación, “LA CONCESIONARIA” menciona que “... la Obra prevista para lograr el objetivo de la reparación correcta de la calzada, resultó muy inferior (tanto que tomó inviable el proyecto), a la necesaria para cumplir con esa finalidad correctamente...”;

Que asimismo, “LA CONCESIONARIA” reclama el pago de las sumas de dinero derivadas de las actuaciones administrativas que a continuación se detallan: 1) Pérdida de Ingresos por no redeterminación del PVP en período 01/07/2012 a 31/10/2013, e intereses derivados de falta de cancelación de sumas de dinero en concepto de “Pago recíproco de deuda”; 2) Requerir los inmediatos aumentos del PVP de nuestra concesión y compensación por lo no percibido; 3) Adecuación del pago por vehículo pasante; 4) Solicita reconocimiento por anegamiento de la autopista y clausura de tramo comprendido entre Km. 96 y 110; 5) Denuncia falta de monedas — pérdidas económicas; 6) Pago Recíproco de Deuda (Conciliación N° 1); 7) Pago Recíproco de Deuda (Conciliación N° 2); 8) Pago Recíproco de Deuda (Conciliación N° 3); 9) Reconocimiento de trabajos de restitución de cableado, luminarias, etc. al Acceso a la Ciudad de Santa Fe;

Que efectuado un balance de lo actuado, y de lo manifestado por LAS PARTES, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Infraestructura y Transporte manifiesta que “... claramente se observa que existen incumplimientos de ambas partes, tanto del concedente como del Concesionario...” (fs. 304). Agregando que en caso de extinguirse el contrato por Mutuo Acuerdo de LAS PARTES, conforme lo autoriza en Contrato de la Concesión, será necesario llegar a una justa composición de intereses; quedando todo supeditado al resultado de las auditorías técnico económicas cuya gestión se encomendara a la Secretaría de Coordinación Técnica a través de Resolución N ° 558/16;

Que en tal sentido, a través de la Secretaría mencionada se realizaron las gestiones administrativas tendientes a la contratación de los servicios de la Universidad Nacional de Rosario y la Universidad Nacional del Litoral, habiéndose excusado esta última de intervenir, conforme consta en las actuaciones administrativas que dieran origen al presente acuerdo;

Que teniendo presente la abstención de dicha Casa de Altos Estudios, se procedió a gestionar los informes necesarios ante la U.N.R., a través del Instituto de Estudios de Transporte, y de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística;

Que a la fecha, tanto el Instituto de Estudios de Transporte, como la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, han remitido los resultados de las Auditorías realizadas;

Que en tal sentido, la U.N.R., a través de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, ha emitido dos informes certificados por el Consejo de Profesionales de Ciencias Económicas, a saber: a) “Informe del Auditor Independiente sobre estados de resultados”, del que surge que “... los estados de resultados adjuntos de ARS S.A. por los ejercicios números 1 a 6 finalizados los días 31 de diciembre de 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 respectivamente, presentan razonablemente en todos sus aspectos significativos los resultados de las operaciones de ARS S.A., de acuerdo con las normas contables profesionales argentinas aplicables a la preparación de un

estado contable de este tipo...”; y b) “Informe de aseguramiento razonable del Contador Público Independiente sobre la ejecución de un Plan Económico — Financiero”, a efectos de cotejar las diferencias entre el Plan Económico Financiero y lo efectivamente ocurrido hasta el 31 de diciembre de 2015 (Anexos A y B adjuntos), y a fin de lograr un aseguramiento razonable, se incluyó: “...Evaluar la adecuación de la información contenida en el PEF. Adecuación del tratamiento del IVA en el PEF, segregándolo de los ingresos y los egresos gravados por este impuesto, a los efectos de posibilitar la comparación de los estados de resultados por los ejercicios cerrados el 31 de diciembre de 2011 al 2015. Reordenamiento de las partidas en los estados de resultados mencionados en el punto anterior para homogeneizar los criterios de presentación de estos estados con los del PEF. Actualización de los estados de resultados para expresarlos en moneda de igual poder adquisitivo que la vigente en el momento de elaboración del PEF, es decir el año 2010. Dicha actualización se realizó con dos criterios diferentes: Criterio A: deflacionando las variables contenidas en los diferentes estados de resultados por el promedio anual del Índice de Precios Internos al Por Mayor (IPIM) del INDEC. En este caso, los índices correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 2015 que no fueron publicados por el INDEC, fueron reemplazados por el Índice de Precios al Consumidor de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires. Criterio B: deflacionando las variables contenidas en los diferentes estados de resultados por el promedio anual del Índice construido sobre la base de las variaciones del Precio por Vehículo Pasante (PVP). Cálculo de las diferencias entre el PEF y los resultados de los ejercicios 2011 a procesados de acuerdo con los criterios descriptos previamente...”. Dicho informe forma parte de las actuaciones que dieran origen al presente acuerdo, y a ellas se remite para mayor abundamiento;

Que en el Análisis de Auditoría Contable U.N.R. el OCAP-01 y los auditores externos de LA CONCESIONARIA coinciden en que “... 1) Según el informe de la Auditoría Contable UNR, del análisis efectuado sobre la ejecución del Plan Económico Financiero (PEF) presentado oportunamente por ARS S.A., se observa que se arriba a un Resultado de 32,8 millones de pérdida, cifra que surge eliminando los resultados por obras complementarias no previstas en el PEF...”;

Que agregando que “... El resultado negativo mencionado en el punto anterior ha sido financiado con el resultado de las obras complementarias ejecutadas en el período analizado, según consta en los Estados Contables...” y que “... la TIR del 8% prevista en el contrato, se obtenía en el PEF original contemplando fuertes flujos de fondos positivos para los últimos 5 años (2016 a 2020). En nuestra opinión, de mantenerse las variables actuales del negocio (ingresos y costos), y teniendo en cuenta los resultados obtenidos en los primeros 5 años, dicha proyección para los últimos 5 años, es Imposible que se concrete...”;

Que el Instituto de Estudios del Transporte, por su parte, manifiesta en su informe que “... En conocimiento del informe NAT N° 432/160510 referido a “Actualización Informe Coordinación Técnica N° 226/150814 referido a plazos de repavimentación según pliegos” se considera suficientemente exhaustiva la enumeración de los antecedentes de las actuaciones realizadas por ARSSA...Resumiendo el cumplimiento general de lo ofertado, en el citado informe se expresa que a la fecha, ARSSA empleó un 36% del total de las toneladas ofertadas, mientras que sólo repavimentó un 24,2% de los kilómetros...”;

Que puede afirmarse entonces que los informes presentados por la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística y el Instituto de Estudios del Transporte, se corresponden con lo informado por el OCAP — 01 y la Dirección General de Asuntos Jurídicos, tanto con relación al estado de la calzada, como respecto de las inversiones realizadas por “LA CONCESIONARIA”;

Que de todo lo expuesto, puede extraerse que diversos factores (meteorológicos, económicos, técnicos) han incidido en aspectos fundamentales del Contrato de Concesión de la AP- 01,

tornando necesario evaluar su continuidad;

Que conforme manifestara la Dirección General de Asuntos Jurídicos, ambas partes del Contrato han incurrido en incumplimientos que perjudicaron el cumplimiento de uno de los puntos centrales del mismo: la repavimentación de la calzada; cuestión que reviste suma importancia para el estado provincial;

Que la seguridad vial ha preocupado y ocupado a esta gestión de gobierno, y atendiendo a primordialmente al estado actual de la calzada, el Ministerio de Infraestructura y Transporte ha priorizado el interés público en garantizar esa seguridad, considerando imprescindible y urgente poder de comenzar con los procesos tendientes a lograr la repavimentación de la AP — 01;

Que es que, teniendo presente que el acuerdo suscripto y cuya ratificación se solicita, no sólo involucra derechos y obligaciones de “LAS PARTES”, sino al mismo tiempo los intereses de la ciudadanía en general, y de los 257 trabajadores en relación de dependencia de “LA CONCESIONARIA”, se estima sumamente necesario brindar un marco de certeza al contexto en que se encuentran estos últimos con relación al Contrato de Concesión, resguardando su situación laboral;

Que a esos fines el Ministerio eleva para su consideración y ratificación, el Convenio suscripto con “LA CONCESIONARIA” para la Extinción por Mutuo Acuerdo del Contrato de “CONCESIÓN POR PEAJE PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAS, REPARACIÓN, CONSERVACIÓN, AMPLIACIÓN, REMODELACIÓN, MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN — GERENCIAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA PROVINCIAL AP — 01 BRIGADIER GENERAL ESTANISLAO LOPEZ” ;

Que en el marco de dicho acuerdo, el Ministerio de Infraestructura menciona, en los antecedentes del mismo, que “... atento al tiempo transcurrido desde la suscripción del contrato de concesión, teniendo presente vicisitudes contractuales planteadas por “LAS PARTES” en dichas actuaciones, como asimismo el estado actual de la calzada, se torna imprescindible proceder a una íntegra revisión del estado de situación de la concesión, a los fines de arribar a una solución acorde con el marco negocial y legal vigente y con los hechos realmente acontecidos, todo en aras de preservar los derechos de la administración, del co-contratante, y de los usuarios de la AP— 01 Autopista Provincial “Brigadier Gral. Estanislao López”....”

Que en tal sentido, agrega, “...”LAS PARTES” coinciden en la necesidad de arribar a una conclusión transaccional que resulte de la más conveniente composición de los intereses en conflicto, atendiendo las circunstancias que han provocado un verdadero desequilibrio en las prestaciones comprometidas originariamente, por circunstancias y factores externos, ajenos a la voluntad de “LAS PARTES”... Ello, teniendo presente el contexto fáctico — jurídico, y asumiendo la conveniencia de evitar litigios judiciales que, más allá de las razones a invocarse en auxilio de una u otra postura, no habrán de satisfacer el interés de la comunidad en relación al estado de la AP — 01 Brigadier Gral. Estanislao López. La litigiosidad que se pretende evitar, redundará asimismo en favor de la Provincia y la ciudadanía en general, permitiendo una transición pacífica y ordenada hasta la adjudicación del corredor a un nuevo concesionario; y evitando la repetición de escenarios disvaliosos, y excesivamente desgastantes para el estado provincial, tal como sucediera con la anterior concesión del servicio de agua potable y saneamiento, que derivó en largos años de reclamos, y la intervención del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI)...”;

Que el acuerdo cuya ratificación se solicita conlleva a la extinción del vínculo entre LA CONCEDENTE y LA CONCESIONARIA; previéndose un período de transición denominado “continuidad precaria de la concesión”, durante el cual LA CONCESIONARIA continúe con las tareas previstas en el Contrato de la CONCESION de la AUTOPISTA PROVINCIAL AP — 01 BRIGADIER

GENERAL ESTANISLAO LOPEZ, Numeral 1.2, excepto aquellas que impliquen la realización de Obras Mejorativas en los Tramos A, definidas en el Pliego Técnico Particular, numeral 9, y Circular Sin Consulta N° 3, por un plazo — prorrogable - de seis (06) meses y hasta definir la continuidad de la explotación por una nueva Concesión;

Que dicho acuerdo extintivo, no incluye a aquellas obras denominadas “complementarias” que se encuentran actualmente en ejecución por parte de la concesionaria, las que mismas seguirían su curso normal y habitual, de conformidad a lo prescripto en la normativa aplicable a cada una de las obras oportunamente adjudicadas;

Que teniendo presente que es voluntad de esta gestión de gobierno resguardar la situación laboral del personal en relación de dependencia de “LA CONCESIONARIA”, brindando un marco de certeza a los 257 trabajadores y sus respectivas familias, se ha contemplado que “LA CONCESIONARIA” se comprometa, durante la vigencia de la prórroga y hasta la efectiva entrega de la Concesión a “LA CONCEDENTE” y/o al nuevo adjudicatario, a no incrementar la planta de personal en relación de dependencia existente a la fecha de suscripción del presente acuerdo, a mantener y conservar su situación laboral, como asimismo a cumplimentar lo previsto en el Acta Paritaria suscripta entre “LA CONCESIONARIA” y el Sindicato Único de Trabajadores de Concesionarias Viales y Afines de la Provincia de Santa Fe (SUTRACOVI — Santa Fe), de fecha 10/11/2016, y las que en el futuro pudieran celebrarse (con conocimiento de la Concedente) hasta el momento de la toma de posesión por parte del nuevo concesionario;

Que asimismo, el acuerdo prevé la sustitución del mecanismo de P.V.P. contemplado en los Pliegos, por otro que refleja la nueva realidad que vincula a las partes; proponiendo la aplicación del sistema de coste y costas, a los fines de viabilizar el cumplimiento de los objetivos de la concesión precaria;

Que por otro lado, y respecto de las Obras de Seguridad Mínima necesarias la circulación en el corredor, se prevé su realización por parte de “LA CONCESIONARIA”, previo requerimiento al efecto de “LA CONCEDENTE”; conforme los lineamientos establecidos en la Ley de Obras Públicas N° 5188 y sus reglamentaciones;

Que los contratos deben cumplirse de buena fe, y si bien el Estado los celebra para que se ejecuten y no para revocarlos o rescindirlos, se ha tornado evidente que la situación descrita por “LAS PARTES” permitiría concluir en la necesidad de evaluar la continuidad del Contrato de Concesión que nos ocupa, más aún teniendo en cuenta que se encuentra en juego el interés público del estado provincial en garantizar la seguridad del corredor;

Que asimismo existen elementos de juicio que permiten sostener que el equilibrio que es propio de las ecuaciones de los contratos públicos se vio afectado por factores internos y externos al contrato de concesión, que se ubican más allá de la órbita del riesgo empresarial, pero que de ninguna manera pueden ser trasladados ni compartidos por LA CONCEDENTE, los usuarios del corredor y la comunidad santafesina;

Que atento el carácter esencial que reviste la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, como corredor vial que une localidades tan importantes como la Capital provincial y la Ciudad de Rosario, pasando además por diversas localidades, y permitiendo la conectividad entre las mismas, resulta indispensable asegurar la continuidad de su operación, hasta tanto se culmine con los trámites licitatorios tendientes a la adjudicación de la misma a un nuevo concesionario, y en orden a asegurar las mejores condiciones de eficiencia ante la concesión que fenece;

POR ELLO, y en virtud de lo previsto en el artículo 72 incs. 1 y 5 de la Constitución Provincial;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º: Ratificase en todos sus términos el Convenio para la extinción por mutuo acuerdo del Contrato de Concesión por Peaje de la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración, gerenciamiento y explotación de la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, suscripto entre el Ministerio de Infraestructura y Transporte, en representación de “LA CONCEDENTE”, y la firma ARS Sociedad Anónima, representada por el Presidente del Directorio, Sr. Pablo Leonardo Nazar, “LA CONCESIONARIA”, el que se acompaña en el Anexo I, y forma parte del presente.

ARTÍCULO 2º: Declárase rescindido el Contrato de Concesión por Peaje de la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración, gerenciamiento y explotación de la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, estableciéndose que hasta la finalización de los trámites licitatorios, la adjudicación y la toma de posesión de dicho corredor por un nuevo adjudicatario, la Autopista Provincial AP — 01 “Brigadier General Estanislao López”, será operada en los términos previstos en el Anexo I.

ARTÍCULO 3º: Dése cuenta a las Honorables Cámaras Legislativas.

ARTICULO 4º: El presente Decreto será refrendado por los Señores Ministros de Economía y de Infraestructura y Transporte.

ARTICULO 5º: Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

LIFSCHITZ

Ing. José León Garibay

Lic. Gonzalo Miguel Saglione

NOTA: El presente Decreto sale sin los anexos pudiéndose consultar en la página Web del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

18769
