

La Concesión de Obra Pública

Concesión de Obras Públicas

José M. Adjiman
Ingeniero Civil

Dante N. Nardelli
Ingeniero Civil

Rosa S. De Goncibate
Abogada

ÍNDICE

Página

1.- Red vial nacional y provincial.....	3
2.- El impuesto a los combustibles como fuente de financiamiento vial; su progresiva disminución.....	3
3.- Concesión de obra pública por peaje.....	6
4.- Régimen jurídico de la concesión de obra pública.....	8
5.- Legislación relativa a las concesiones.....	9
6.- Tasa de peaje.....	10
7.- Sistemas de explotación.....	12
8.- Formas de cobro del peaje.....	13
9.- Requerimientos técnicos.....	14
10.- Requerimiento de inversiones.....	14
11.- Evaluación de ofertas.....	15
12.- Rutas nacionales otorgadas en concesión.....	16
13.- Rutas de la Provincia de Santa Fe otorgadas en concesión.....	18
14.- Inversión de riesgo??.....	19
15.- Relación concedente – concesionario.....	20
16.- Relación concedente – usuario.....	21
17.- Relación concesionario – usuario.....	22
18.- Responsabilidad del concesionario por accidentes ocurridos en rutas concesionadas.....	22

1.- RED VIAL NACIONAL Y PROVINCIAL.

RED VIAL NACIONAL

PAVIMENTADOS: 30.912 Km (#)

MEJORADOS: 5.892 Km

CALZADA NATURAL: 1.941 Km

TOTAL: 38.745 Km

(#) 9.450 Km OTORGADOS EN CONCESIÓN

RED VIAL PROVINCIAL

PAVIMENTADOS: 36.408 Km

MEJORADOS: 42.733 Km

CALZADA NATURAL: 97.189 Km

TOTAL: 176.330 Km

2.- EL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES COMO FUENTE DE FINANCIAMIENTO VIAL; SU PROGRESIVA DISMINUCIÓN.

FONDOS VIALES

LEY 11658 DE 1932:

CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.

FONDO PARA CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO CAMINOS ARGENTINOS:
100 % DEL IMPUESTO A COMBUSTIBLES MÁS 15 % DEL VALOR DE VENTA DE LÚBRICANTES.

DEL TOTAL RECAUDADO:

60 % A VIALIDAD NACIONAL.

40 % A VIALIDADES PROVINCIALES.

DECRETO - LEY 505 DE 1958:

RATIFICA UTILIZACIÓN 100 % IMPUESTO A COMBUSTIBLES PARA OBRAS VIALES.

CAMBIA DISTRIBUCIÓN:

65 % A VIALIDAD NACIONAL.

35 % A VIALIDADES PROVINCIALES.

A PARTIR DE 1968:

SE FUE MODIFICANDO LA DISTRIBUCIÓN DEL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, INCORPORANDO A OTROS SECTORES DE LA ADMINISTRACIÓN.

EN LA ACTUALIDAD:

IMPUESTO AL GAS OIL: TOTALMENTE AL SISTEMA NACIONAL INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES (SNIJP).

IMPUESTOS A NAFTAS, GASOLINA NATURAL, SOLVENTES Y AGUARRÁS:

SIST.NAC.INTEG.JUB. Y PENS. (SNIJP): 21,00 %

FONDO NAC. DE VIVIENDA (FONAVI): 33,18 %

TESORO NACIONAL: 22,91 %

FONDO PROV. INFRAESTR. PÚBLICA.: 6,87 %

FONDO ESPEC. DESARR. ELÉCT. INT.: 2,29 %

VIALIDADES PROVINCIALES: 13,75 %

TOTAL: 100,00 %

DECRETO - LEY 505 DE 1958:

RATIFICA UTILIZACIÓN 100 % IMPUESTO A COMBUSTIBLES PARA OBRAS VIALES.

CAMBIA DISTRIBUCIÓN:

65 % A VIALIDAD NACIONAL.

35 % A VIALIDADES PROVINCIALES.

A PARTIR DE 1968:

SE FUE MODIFICANDO LA DISTRIBUCIÓN DEL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, INCORPORANDO A OTROS SECTORES DE LA ADMINISTRACIÓN.

EN LA ACTUALIDAD:

IMPUESTO AL GAS OIL: TOTALMENTE AL SISTEMA NACIONAL INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES (SNIJP).

IMPUESTOS A NAFTAS, GASOLINA NATURAL, SOLVENTES Y AGUARRÁS:

SIST.NAC.INTEG.JUB. Y PENS. (SNIJP): 21,00 %

FONDO NAC. DE VIVIENDA (FONAVI): 33,18 %

TESORO NACIONAL: 22,91 %

FONDO PROV. INFRAESTR. PÚBLICA.: 6,87 %

FONDO ESPEC. DESARR. ELÉCT. INT.: 2,29 %

VIALIDADES PROVINCIALES: 13,75 %

TOTAL: 100,00 %

SURGE ASÍ QUE A LAS VIALIDADES PROVINCIALES ACTUALMENTE LE OTORGAN SOLAMENTE EL 13,75 % DEL IMPUESTO A LAS NAFTAS, EN CAMBIO VIALIDAD NACIONAL NO TIENE PARTICIPACIÓN DIRECTA EN LOS RECURSOS GENERADOS POR EL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, DEPENDIENDO DE LAS POSIBILIDADES DEL TESORO NACIONAL Y DESGRACIADAMENTE, A VECES, DEL HUMOR DE LA AUTORIDAD DE TURNO.

CONSUMO DE COMBUSTIBLES EN 1997 Y VARIACIÓN RESPECTO A 1996

GAS OIL	11.084.300 M3	+ 3,75
NAFTA ESPECIAL	3.726.000 M3	- 2,92 %
NAFTA COMÚN	2.158.000 M3	- 9,21 %
GAS NAT. COMPR.	1.250.000 M3	+ 14,5 %

HAY UNA CONSTANTE TRANSFERENCIA DEL CONSUMO DE NAFTAS AL GAS OIL Y GAS, POR LO QUE LOS RECURSOS VIALES TENDERÁN A DISMINUIR PROGRESIVAMENTE.

RECAUDACIÓN EN 1997 POR IMPUESTOS A LOS COMBUSTIBLES

A LAS VIALIDADES

GAS OIL	\$ 1.483.267.000	-----
NAFTAS	<u>\$ 2.516.500.000</u>	<u>\$ 346.023.844</u>
TOTAL	\$ 3.999.767.000	\$ 346.023.844

RESULTA QUE DE LO RECAUDADO POR IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, SE HAN DERIVADO \$ 3.653.743.000 (91,3 %) PARA OTROS FINES. CON ESE MONTO SE HUBIERA PODIDO EJECUTAR EN DICHO AÑO 12.180 Km DE RUTAS PAVIMENTADAS.

3.- CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA POR PEAJE.

FUNDAMENTOS: EL SISTEMA DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA SE SUSTENTA EN LA NECESIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN DE TRANSFERIR AL SECTOR PRIVADO, DETERMINADAS FACULTADES PARA QUE SE ENCARGUE DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA, COMO ASÍ TAMBIEN SU MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN, YA SEA POR RAZONES DE ORGANIZACIÓN INTERNA O POR CAUSAS DE ÍNDOLE PRESUPUESTARIAS.

COMO CONSECUENCIA DE LA DESNATURALIZACIÓN DEL PROPÓSITO ORIGINAL DEL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, QUE TENÍA POR OBJETO ASEGURAR LA FINANCIACIÓN GENUINA Y PERMANENTE DE LAS OBRAS VIALES, SE PRODUJO A PARTIR DE 1968 UNA PROGRESIVA DISMINUCIÓN DE LOS FONDOS VIALES, GENERÁNDOSE CONSECUENTEMENTE UNA MENOR INVERSIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS RUTAS NACIONALES Y PROVINCIALES, CON EL CONSIGUIENTE DETERIORO EN SU OPERATIVIDAD, LO QUE REDUNDÓ, EN ÚLTIMA INSTANCIA, EN UN TRÁNSITO INSEGURO Y DE ALTA TASA DE ACCIDENTES.

CON EL FIN DE REVERTIR ESTA SITUACIÓN DE CRISIS, EL GOBIERNO NACIONAL COMENZÓ A IMPLEMENTAR, EN 1989, UN PROGRAMA DE CONCESIONES PARA LA CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE SUS RUTAS, POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA, DENTRO DE LAS DISPOSICIONES DE LA LEY 17.520, CON LAS MODIFICACIONES DE LA LEY 23.696.

CONCEPTO: LA CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA ES EL SISTEMA DE EJECUCIÓN INDIRECTA DE UNA OBRA PÚBLICA, A TRAVES DEL CUAL EL CONCESIONARIO O DELEGADO RECIBE DEL CONCEDENTE O DELEGANTE, EL EJERCICIO DE LA COMPETENCIA ADMINISTRATIVA DE EJECUTAR O CONTRATAR CON UN CONSTRUCTOR LA REALIZACION DE ESA OBRA PÚBLICA Y, POR SÍ MISMO O POR UN TERCERO, EFECTUAR LAS OPERACIONES NECESARIAS PARA EL BUEN MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA MISMA, QUEDANDO EL PAGO DE TODAS LAS

INVERSIONES REQUERIDAS PARA LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN, TAMBIÉN DELEGADO EN EL CONCESIONARIO, QUIEN RECIBE ASIMISMO EL COMETIDO DE PERCIBIR LOS INGRESOS POR LA EXPLOTACIÓN DE LA OBRA, PARA DESTINARLOS A AMORTIZAR LA INVERSIÓN HECHA Y A SATISFACER SU BENEFICIO EMPRESARIO, QUE PUEDE O NO SER PARTICIPADO CON EL DELEGANTE (BARRA).

CARACTERES:

a) ES UNA VERDADERA DELEGACIÓN ADMINISTRATIVA EN EL CONCESIONARIO. POR VIRTUD DE ESTA DELEGACIÓN EL CONCESIONARIO SE COLOCA EN EL LUGAR DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. EL CONCESIONARIO, A DIFERENCIA DEL FUNCIONARIO, EL ÓRGANO O EL ENTE ADMINISTRATIVO AUTÁRQUICO, CUANDO EJERCE PARTE DE LA ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA, NO ACTÚA EN NOMBRE DEL ESTADO SINO EN NOMBRE PROPIO Y POR CUENTA PROPIA.

b) EL CONCESIONARIO DE OBRA PÚBLICA EJERCE CIERTOS DERECHOS PROPIOS DE LA ENTIDAD PÚBLICA, ESPECIALMENTE EN LO REFERENTE AL COBRO DE LA OBRA.

LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (CONCEDENTE) TRANSMITE A UNA PERSONA (FÍSICA O JURÍDICA), DETERMINADAS, AUNQUE LIMITADAS, PRERROGATIVAS. EN ALGUNOS CASOS SERÁ LA CONFECCIÓN DEL PROYECTO DEFINITIVO DE LA OBRA, EN OTROS LA CALIDAD DE EXPROPIANTE DE LOS INMUEBLES SOBRE LOS QUE SE EJECUTARÁ LA OBRA, TAMBIÉN POTESTADES PARA FUNCIONAR COMO AUTORIDAD (PODER DE POLICÍA) PARA VELAR POR EL USO APROPIADO DE LA RUTA Y REMOVER LOS OBSTÁCULOS QUE SE PRESENTEN Y EN TODOS LOS CASOS EL COMETIDO DE GESTIONAR LA FINANCIACIÓN DE LA OBRA Y DE PERCIBIR DE SUS USUARIOS EL PAGO DE UN TRIBUTO DIRECTO, EXCLUSIVAMENTE DESTINADO AL PAGO DE LA OBRA, INCLUYENDO EL COSTO DE OPERACIÓN Y FINANCIACIÓN, EL BENEFICIO EMPRESARIO Y LA EVENTUAL PARTICIPACIÓN AL CONCEDENTE (CANON).

4.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA.

LA CONCESIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA GENERA DOS SITUACIONES JURÍDICAS: UNA LEGAL O REGLAMENTARIA, QUE ES LA MÁS IMPORTANTE Y DOMINA TODA LA OPERACIÓN, Y OTRA CONTRACTUAL, DENTRO DEL CAMPO DEL DERECHO ADMINISTRATIVO, QUE ATRIBUYE DERECHOS E IMPONE OBLIGACIONES AL CONCESIONARIO Y AL CONCEDENTE.

LA FACULTAD DE CONCEDER LA CONSTRUCCIÓN Y/O OPERACIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA PERTENECE AL PODER REPRESENTATIVO: CONGRESO, LEGISLATURAS PROVINCIALES Y CONCEJOS DELIBERANTES O COMISIONES LOCALES, DENTRO DE SUS JURISDICCIONES Y DE LOS LÍMITES CONSTITUCIONALES Y LEGALES RESPECTIVAMENTE.

LA CORTE SUPREMA HA DEFINIDO LA CONCESIÓN DICHIENDO QUE ES UN ACTO LEGISLATIVO, EN VIRTUD DEL CUAL EL ESTADO HACE DELEGACIÓN DE FACULTADES EN UNA EMPRESA, PARA QUE SE ENCARGUE DE LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA, O LA DEBIDA REALIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO, DENTRO DE LOS LÍMITES PREFIJADOS, DETERMINANDO LAS CONDICIONES DE TIEMPO, FORMAS Y ELEMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN, PRIVILEGIOS, EXENCIONES CONCEDIDAS A LA EMPRESA, DERECHOS Y VENTAJAS RESERVADAS POR EL ESTADO PARA SÍ O PARA DETERMINADA MANIFESTACIÓN DE LA VIDA NACIONAL (FALLOS, t. 152, p. 385).

NO DEBE CONFUNDIRSE LA AUTORIZACIÓN DE LA CONCESIÓN CON EL CONTRATO. LA PRIMERA ES "ACTO DEL PODER PÚBLICO" POR EL CUAL SE AUTORIZA Y TAMBIÉN SE DELEGA EL EJERCICIO DE UNA ATRIBUCIÓN. EL "CONTRATO" DE CONCESIÓN ES EL ACTO QUE REALMENTE CREA EL VÍNCULO ENTRE CONCEDENTE Y CONCESIONARIO, POR ESO ES NECESARIO QUE CONCURRA LA VOLUNTAD DE CADA PARTE Y QUE ESA VOLUNTAD SE EXPRESE EN LA FORMA PRESCRIPTA POR LA LEY.

5.- LEGISLACIÓN RELATIVA A LAS CONCESIONES

LEY NACIONAL 17520 DE 1967

ESTABLECE QUE 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.

LA CONCESIÓN PODRÁ SER:

a.- A TÍTULO ONEROSO, IMPONIENDO AL CONCESIONARIO UNA CONTRIBUCIÓN DETERMINADA EN DINERO O UNA PARTICIPACIÓN DE 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.

PARA DEFINIR LA MODALIDAD DE LA CONCESIÓN SE CONSIDERARÁ:

1.- QUE EL NIVEL MEDIO DE LAS TARIFAS NO PODRÁ EXCEDER EL VALOR ECONÓMICO MEDIO DE LOS SERVICIOS OFRECIDOS.

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.

LEY NACIONAL 23696 DE 1989

DISPUSO QUE LAS CONCESIONES QUE SE OTORGUEN DE ACUERDO CON LA LEY 17520, 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.

INCORPORÓ LA POSIBILIDAD EXPRESA DE OTORGAR CONCESIONES DE OBRA PARA LA EXPLOTACION, ADMINISTRACIÓN, REPARACIÓN, AMPLIACIÓN, CONSERVACIÓN O MANTENIMIENTO DE OBRAS EXISTENTES, TRATANDO DE OBTENER EN LO POSIBLE, SEGÚN LA ECUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DEL CONTRATO, UN ABARATAMIENTO DEL PEAJE.

DECRETO 1105 DE 1989 (REGLAMENTARIO DE LEY 23696)

DISPUSO QUE LA ESTRUCTURA ECONÓMICO - FINANCIERA ES UN ELEMENTO BÁSICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE DEBE CONTENER LA TASA DE RETORNO PARA ESTABLECER LA RELACIÓN ENTRE INVERSIÓN Y RENTABILIDAD.

6.- TASA DE PEAJE.

NATURALEZA TRIBUTARIA: ES UNA TASA O CONTRIBUCIÓN ESPECIAL QUE TIENE COMO DESTINO PRECISO INTEGRAR LOS FONDOS DESTINADOS A SOLVENTAR, YA SEA LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA Y/O SU MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN.

EL PEAJE ES POR LO TANTO UNA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL, RELACIONADA CON LOS BENEFICIOS OBTENIDOS POR EL USUARIO, COMO CONSECUENCIA DE

LA CONSTRUCCIÓN Y POR EL USO DE LOS CAMINOS Y SUS ESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS.

PARA EL CONCESIONARIO LA RECAUDACIÓN DEL PEAJE, ES EL MEDIO QUE LE ASEGURA SU DERECHO A LA PERCEPCIÓN DE LA DEBIDA REMUNERACIÓN POR EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES CONTRACTUALES.

SU CONSTITUCIONALIDAD: SE HA CUESTIONADO LA CONSTITUCIONALIDAD DEL PEAJE, POR CONSIDERAR QUE SU APLICACIÓN VIOLARÍA LOS ART. 9 A 12, ESPECIALMENTE EL 11, QUE GARANTIZAN LA LIBERTAD DE TRÁNSITO.

LUIS MARÍA DIEZ, EN SU TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO, LLEGA A LA CONCLUSIÓN QUE "LO QUE LA CONSTITUCIÓN QUIERE, EN RESUMEN DE CUENTAS, ES QUE NO SE ESTABLEZCAN ADUANAS INTERIORES QUE GRAVEN EL TRÁNSITO INTERPROVINCIAL, PERO NADA SE OPONE AL COBRO DE TASAS, INCLUSIVE PEAJES, DESTINADAS A CUBRIR LOS GASTOS DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y MEJORAS DE CAMINOS.

SE TRATARÍA ENTONCES DE UN RECURSO DE DURACIÓN Y APLICACIÓN LIMITADAS Y DESTINADO A UN FIN ÚNICO: CUBRIR LOS GASTOS QUE SE ORIGINAN CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y MEJORAS DE LOS CAMINOS.....EN REALIDAD, EL PROPÓSITO QUE HA GUIADO A LA CONSTITUCIÓN EN LOS ARTS. 9 A 12 HA SIDO EL DE ELIMINAR TRIBUTOS AGRESIVOS, PROHIBITIVOS, DISCRIMINATORIOS Y ANTI-ECONÓMICOS CONTRA EL TRÁNSITO COMO ESENCIA DEL COMERCIO INTER-ESTADUAL".

LA SÉPTIMA CONFERENCIA NACIONAL DE ABOGADOS, CELEBRADA EN CORRIENTES EN 1965, SE EXPIDIÓ EN IGUAL SENTIDO, SEÑALANDO QUE EL IMPORTE DEL PEAJE DEBE SER RAZONABLE Y DE ACUERDO A LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DE TRIBUTACIÓN, LEGALIDAD, IGUALDAD Y NO CONFISCATORIEDAD.

LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, EN FALLOS DE LOS AÑOS 1989 Y 1991, PUSO FIN A TODA DUDA QUE PUDIERA EXISTIR SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL PEAJE, COMO DERECHO QUE SE TRIBUTA POR EL PASO DE PERSONAS O DE MEDIOS DE TRANSPORTE POR CUALQUIER VIA TERRESTRE O HIDRÁULICA. EN LOS FUNDAMENTOS DEL ÚLTIMO DE LOS FALLOS SE EXPRESA: "NADA HAY EN EL TEXTO O EN EL ESPÍRITU DE LA CONSTITUCIÓN QUE OBSTE AL

ESTABLECIMIENTO DEL PEAJE. EMPERO A LA LUZ DE LOS PRECEPTOS CONSTITUCIONALES, SÓLO SERÁ COMPATIBLE CON ESTOS EL PEAJE QUE, CON RASGOS QUE LO APROXIMAN A LAS TASAS Y LO ALEJAN DECISIVAMENTE DE LOS IMPUESTOS, SE CORRESPONDAN SIEMPRE A LA CONCRETA, EFECTIVA E INDIVIDUALIZADA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO O REALIZACIÓN DE UNA OBRA”.

RESPECTO A LA NECESIDAD DE LA EXISTENCIA DE UNA VÍA ALTERNATIVA PARA PERMITIR LA APLICACIÓN DEL PEAJE, LA CORTE HA EXPRESADO:....

“SERÍA INCONDUCTENTE A LOS FINES DE ACREDITAR LA CONSTITUCIONALIDAD DEL PEAJE, LA MERA DEMOSTRACIÓN DE LA EXISTENCIA DE UNA VÍA ALTERNATIVA, PUESTO QUE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL SOLO PROHIBE – VALE LA PENA RECORDARLO UNA VEZ MÁS – EL ESTABLECIMIENTO DE IMPUESTOS AL TRÁNSITO, MAS NO IMPONE, NI EXPRESA NI IMPLÍCITAMENTE, LA EXISTENCIA DE VÍAS ALTERNATIVAS A AQUELLAS EN LAS QUE SE COBRA PEAJE”.

7.- SISTEMAS DE EXPLOTACIÓN

* CERRADO: USUARIO ABONA EN FUNCIÓN DEL RECORRIDO REALIZADO. RECIBE TICKET AL INGRESAR Y ABONA AL SALIR. SE REQUIEREN CABINAS EN TODOS LOS INGRESOS. SISTEMA JUSTO!!!!.

* ABIERTO: EL USUARIO ABONA EL PEAJE AL TRASPONER UNA BARRERA, INDEPENDIENTEMENTE DEL RECORRIDO QUE HAYA REALIZADO. SE PAGA UNA TASA FIJA SIN DEPENDER DEL RECORRIDO. SISTEMA INJUSTO!!!!.

ESTE SISTEMA LLEVA IMPLÍCITO QUE EN EL CORREDOR PUEDAN ESTAR CIRCULANDO USUARIOS QUE HAYAN ABONADO EL PEAJE Y OTROS QUE NO LO HAYAN HECHO, POR NO HABER TRANSPUESTO AÚN UNA BARRERA O PORQUE NO NECESITARÁN TRASPONERLA. ES DECIR HABRÁ USUARIOS ONEROSOS QUE USAN Y PAGAN EL SERVICIO Y USUARIOS GRATUITOS QUE USAN EL CORREDOR Y NO PAGAN EL SERVICIO)

ESTA APARENTE INEQUIDAD PARA EL CONCESIONARIO, INEVITABLE POR OTRA PARTE DADO EL SISTEMA ABIERTO DE EXPLOTACIÓN, DEBIÓ SER • TENIDA EN CUENTA POR EL OFERENTE EN EL MOMENTO DE REALIZAR LA OFERTA, YA QUE CONOCÍA LA MAGNITUD DE LOS USUARIOS GRATUITOS EN CADA PUNTO DEL CORREDOR, POR LOS CENSOS DE TRANSITO SUMINISTRADOS POR EL CONCEDENTE Y POR LOS QUE DEBIÓ REALIZAR EL OFERENTE.

CASO A CONTEMPLAR: LA EVASIÓN DEL PAGO POR DESVÍO DE LA BARRERA DE PEAJE (BYPASS).

ERROR DE APLICACIÓN POR DESCONOCIMIENTO DEL SISTEMA DE EXPLOTACIÓN ABIERTO (USUARIOS ONEROSOS Y GRATUITOS) CASO REAL.

RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA (UN REPRESENTANTE DEL CONCESIONARIO Y DOS DEL CONCEDENTE):

“EL CONCEDENTE PUEDE AUTORIZAR A LA CONCESIONARIA EL CONTROL DE VEHICULOS QUE CIRCULEN POR EL CORREDOR Y EXIGIR LA PRESENTACIÓN DEL TICKET, ESTANDO FACULTADA PARA OBLIGAR AL USUARIO A BAJAR DEL CORREDOR Y DESVIAR POR RUTAS ALTERNATIVAS”.

RESOLUCIÓN DEL CONCEDENTE:

ART.....- “FACULTAR A PARA EFECTUAR CONTROLES MÓVILES EN TODA LA JURISDICCIÓN DE LA CONCESIÓN, A LOS FINES DE VERIFICAR EL EFECTIVO PAGO DEL PEAJE POR EL USO DEL CORREDOR.....”

ES DECIR SE TOMÓ UN SISTEMA ABIERTO COMO SI FUERA CERRADO

8.- FORMAS DE COBRO

* MANUAL

- * AUTOMÁTICO (CANASTA O TARJETA)
- * DINÁMICO (TELEPEAJE): UTILIZACIÓN DE TAGS EN PARABRISAS Y LECTORES EN CABINAS.
- * EN ESPAÑA PEAJE EN LA SOMBRA (CONCEDENTE PAGA EN FUNCIÓN AL TRÁNSITO MEDIDO).

9.- REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

SE EXIGE CONFORTABILIDAD PARA EL USUARIO.

IE (ÍNDICE DE ESTADO) MAYOR O IGUAL A 6
ISP (ÍNDICE DE SERVICIABILIDAD PRESENTE) MAYOR O IGUAL A 2,8
PARÁMETROS:

RUGOSIDAD MENOR A 2,0 M/KM

AHUELLAMIENTO MENOR 12 MM

FISURACIÓN: TIPO 4

BACHES: CERO

10.- REQUERIMIENTO DE INVERSIONES

* PREVIO AL COBRO DE PEAJE:

- + OBRAS INICIALES MÍNIMAS INDICADAS EN PLIEGO (SE PIDE CORRECCIÓN DE LOS PARÁMETROS QUE CONFORMAN EL IE e ISP)
- + CONSERVACIÓN DE RUTINA

* LUEGO DEL COBRO DE PEAJE:

- + OBRAS PRIORITARIAS (SE PIDE CORRECCIÓN DE PARÁMETROS CON FECHAS TOPES)
- + CONSERVACIÓN MEJORATIVA (OBRAS PROPUESTAS POR EL OFERENTE)
- + SERVICIOS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS (OBRAS SUGERIDAS A LOS OFERENTES Y/O PROPUESTAS POR LOS MISMOS)
- + CONSERVACIÓN DE RUTINA

11.- EVALUACIÓN DE OFERTAS

- * EN LA EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS EN LA MAYORÍA DE LAS LICITACIONES REALIZADAS A NIVEL NACIONAL Y PROVINCIAL, SE UTILIZÓ UNA FORMULA POLINÓMICA CUYA COMPOSICIÓN SE INDICA APARTE.
- * EN EL CASO PARTICULAR DE LA LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA ROSARIO - SANTA FE, LOS PASOS FUERON LOS SIGUIENTES:
 - + LA METODOLOGIA DE EVALUACIÓN (FÓRMULA POLINÓMICA) SE CONOCIÓ PREVIAMENTE.
 - + SE PRESENTARON SIETE OFERTAS QUE FUERON CALIFICADAS CON PUNTAJES ENTRE 6,36 Y 4,54. SE SELECCIONARON LAS CUATRO MEJORES.
 - + LA DOCUMENTACIÓN LICITATORIA CONTEMPLABA EL COBRO DE PEAJE EN DOS BARRERAS CENTRALES (TARIFA TOTAL \$ 3,40).
 - + LAS CUATRO OFERTAS SELECCIONADAS PROPONÍAN, ADEMÁS DEL COBRO DE PEAJE EN LAS BARRERAS CENTRALES, LA PERCEPCIÓN DE TARIFAS DE CORTA DISTANCIA EN SAN LORENZO SUR, SAN LORENZO NORTE Y SANTO TOME, CON TASAS ENTRE 0,85 Y 1,00 \$.
 - + ESTA MODALIDAD DE PEAJE DE CORTA DISTANCIA FUE CONSIDERADA INTERESANTE Y EQUITATIVA PARA EL USUARIO, POR LO QUE SE DECIDIÓ LLAMAR A MIJORAS DE OFERTAS ENTRE LAS CUATRO PROPUESTAS SELECCIONADAS, FIJANDO UNA TARIFA DE CORTA DISTANCIA DE 0,60 \$ Y DEJANDO VARIABLE LA COTIZACIÓN DEL CANON.
 - + PRODUCIDA LA MEJORA DE OFERTAS, SE ELABORÓ EL ORDEN DE MERITO DEFINITIVO, CUYOS PUNTAJES FLUCTUARON ENTRE 7,34 Y 6,15,

REALIZÁNDOSE LA ADJUDICACIÓN A LA FIRMA MEJOR POSICIONADA (7,34 PUNTOS) CON UN CANON DE 255.000 \$/MES.

FORMULA POLINÓMICA DE EVALUACIÓN
PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN

* OBRAS INICIALES	12 %
* OBRAS PRIORITARIAS	12 %
* CONSERVACIÓN DE RUTINA	8 %
* CONSERVACIÓN MEJORATIVA	8 %
* OBRAS Y SERV. COMPLEMENTARIOS	14 %
* SISTEMA DE PERCEPCIÓN DE PEAJE	12 %
* ECUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA	8 %
* ANTECEDENTES EMPRESARIOS	3 %
* EMPRESAS RADICADAS EN LA PROV.	2 %
* CANON	<u>21 %</u>
TOTAL	100 %

(FORMULA UTILIZADA EN SANTA FE)

12.- RUTAS NACIONALES OTORGADAS EN CONCESIÓN

a.- CORREDORES VIALES.

A FINES DE 1989 SE INICIA EL PROCESO LICITATORIO PARA EL MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LOS VEINTE CORREDORES VIALES SELECCIONADOS (APROXIMADAMENTE 10.000 Km).

EN SETIEMBRE DE 1990 SE OTORGARON LA MAYORÍA DE LAS CONCESIONES DE DICHOS CORREDORES, AL FINAL DEL PROCESO DE ADJUDICACIÓN SE TOTALIZÓ 9.450 Km. TODAS LAS CONCESIONES SE OTORGARON CON CARÁCTER ONEROSO, SALVO UNA QUE RESULTÓ SUBVENCIONADA.

EL PROCESO LICITATORIO SE DESARROLLÓ DURANTE UN PERÍODO DE INESTABILIDAD ECONÓMICA Y ALTA INFLACIÓN. LOS CONTRATOS CONTEMPLABAN CLÁUSULAS DE AJUSTE DE LAS TASAS DE PEAJE QUE PROVOCARON SERIAS DISTORSIONES EN LAS TARIFAS APLICADAS AL USUARIO, CON AUMENTOS DESPROPORCIONADOS QUE POTENCIARON LA REACCIÓN AL SISTEMA. (AJUSTE TRIMESTRAL CON UN MIX ENTRE PRECIOS MAYORISTAS, MINORISTAS Y DE LA CONSTRUCCIÓN)

A RAÍZ DE ELLO EL GOBIERNO SUSPENDIÓ EL COBRO DEL PEAJE, A PARTIR DE FEBRERO DE 1991 Y POR ALGO MÁS DE UN MES.

EL 27 DE MARZO DE 1991 EL GOBIERNO DISPONE:

- + DISMINUCIÓN DE LOS PEAJES DE MODO QUE LA TARIFA BÁSICA SE UBIQUE ALREDEDOR DE U\$S 1,10 CADA 100 Km.

- + COMPENSACIÓN INDEMNIZATORIA DE U\$S 75.000.000.- ANUALES POR UNA PORCIÓN DE TAL DISMINUCIÓN. DE ESTA FORMA TODAS LAS CONCESIONES SE CONVIRTIERON EN SUBVENCIONADAS.

- + CORRIMIENTO DE LAS INVERSIONES PARA PODER MANTENER UNA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA ACEPTABLE ANTE LA REDUCCIÓN DE LOS INGRESOS POR PEAJE.

- + REEMPLAZAR LA CLÁUSULA DE REAJUSTE CONTRACTUAL, POR UNA INDEXACIÓN ANUAL CONFORME LA VARIACIÓN DE LA TASA LIBOR.

EN LA ACTUALIDAD TODOS LOS CONTRATOS, EXCEPTO UNO, CONTINUAN RENEGOCIÁNDOSE, CON PARTICIPACIÓN INCLUSO DEL PODER LEGISLATIVO. LA TARIFA BÁSICA MIENTRAS TANTO HA CONTINUADO INCREMENTÁNDOSE, SIENDO EN LA ACTUALIDAD DE ALREDEDOR DE U\$S 1,50 CADA 100 Km EN

13

RUTAS Y DE U\$S 2,92 CADA 100 Km EN LA AUTOPISTA BUENOS AIRES - ROSARIO.

b.- RED DE ACCESOS A BUENOS AIRES

EN LA LICITACIÓN PARA LA RECONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES SE ESTABLECIÓ:

+ EL PEAJE NO PODÍA SER SUPERIOR AL VALOR ECONÓMICO MEDIO DEL SERVICIO OFRECIDO.

+ LAS CONCESIONES SERÍAN CONTRATOS DE RIESGO.

+ EL CONTRATO DE CONCESIÓN ASEGURARÍA EL RESPETO DEL RÉGIMEN TARIFARIO ACORDADO DURANTE TODA LA CONCESIÓN, SIN PERJUICIO DE LAS NUEVAS OBRAS QUE SE PACTARÍAN PARA EL CASO DE INCREMENTOS DE TRÁNSITO QUE EXCEDIERA DE LAS METAS PREVISTAS.

A MEDIADOS DE 1994 SE ADJUDICARON LOS ACCESOS NORTE, OESTE Y LA AUTOPISTA RICCHIERI, CON MODALIDAD GRATUITA.

EN SETIEMBRE DE 1994 SE INCORPORÓ A LA RED DE ACCESOS, LA AUTOPISTA LA PLATA - BUENOS AIRES, READECUANDO EL CONTRATO VIGENTE.

13.- RUTAS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE OTORGADAS EN CONCESIÓN

1.- AUTOPISTA ROSARIO - SANTA FE

OTORGADA EN CONCESIÓN EN 1994, MEDIANTE LICITACIÓN PÚBLICA, CON POSTERIOR LLAMADO A MEJORA DE OFERTAS.

LONGITUD 157 Km.

2.- CONCESION A MUNICIPIOS Y COMUNAS

LA PROVINCIA DE SANTA FE ESTÁ IMPLEMENTANDO ACTUALMENTE UN SISTEMA DE CONCESIÓN DE OBRAS VIALES, CON COBRO DE PEAJE, CONTRATADAS DIRECTAMENTE CON MUNICIPIOS Y COMUNAS ALEDAÑAS, EN EL MARCO DE LA LEY PROVINCIAL 11204, QUE AUTORIZÓ A OTORGAR TALES CONCESIONES EN DETERMINADAS RUTAS DE LA RED PAVIMENTADA PROVINCIAL.

ACTUALMENTE ESTAN FUNCIONANDO Y COBRANDO PEAJE DOS CORREDORES, CON BUENOS RESULTADOS EN CUANTO A LA RESPUESTA DE LOS USUARIOS Y COMPORTAMIENTO DE LOS CONCESIONARIOS (UNIDADES EJECUTORAS).

14.- INVERSIÓN DE RIESGO ??

EXPERIENCIA NACIONAL

* EN ARGENTINA LA MAYORÍA DE LAS CONCESIONES NO SON UNA INVERSIÓN DE RIESGO!!!!

+ SEGÚN EL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES DE LAS CONCESIONES:
"SI CON POSTERIORIDAD AL INICIO DEL COBRO DEL PEAJE EL CONCEDENTE, YA SEA A INICIATIVA PROPIA O A PEDIDO FUNDADO DEL CONCESIONARIO, CONSIDERARA QUE POR RAZONES DE INTERES GENERAL FUERA CONVENIENTE MODIFICAR EL MONTO DE LAS TARIFAS DE PEAJE, PODRA PACTARSE LA FIJACIÓN DE NUEVAS TARIFAS, O VARIACIÓN DEL PLAZO DE LA

CONCESIÓN, DE MANERA DE CONTEMPLAR EL INTERES DEL CONCEDENTE Y DE NO ALTERAR LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA DEL CONCESIONARIO..."

+ ASIMISMO EL ART. 3 INC. 2 DE LA LEY NACIONAL 17520 Y EL ART. 41 DE LA LEY PROVINCIAL 10798, ESTIPULAN "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

EXPERIENCIA EXTRANJERA

* COMO NORMA GENERAL COMPRENDEN LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y SON UNA INVERSIÓN DE RIESGO.

* HAN DADO BUENOS RESULTADOS EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS, PERO EN OTROS NO.

+ SEGÚN AMBITO FINANCIERO DEL 28/8/97 EN MEXICO SE DISPONDRÍA LA NACIONALIZACIÓN DE 23 AUTOPISTAS.

+ EN ESTADOS UNIDOS SE CONSTRUYÓ LA DULLES GREENWAY EN WASHINGTON (14 MILLAS Y 1,75 U\$S DE PEAJE), EL FRACASO LLEVÓ AL PROPIETARIO A EXPRESAR QUE A RAÍZ DE ESTA LECCIÓN LA PRÓXIMA VEZ BUSCARÁ DE SOCIO O GARANTE AL TÍO SAM.

15.- RELACIÓN CONCEDENTE – CONCESIONARIO

(DERECHOS Y OBLIGACIONES EMERGENTES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN)

1.- CONCESIONARIO: GESTIONAR Y EJECUTAR LOS COMETIDOS ADMINISTRATIVOS QUE LA CONCEDENTE LE HUBIESE DELEGADO, ENTRE ELLOS:

LA CONFECCIÓN DEL PROYECTO DEFINITIVO DE LA OBRA.- LA REALIZACIÓN DE LAS EXPROPIACIONES NECESARIAS.- LA CONFECCIÓN DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA Y LA GESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES REQUERIDAS.- EJECUTAR LA OBRA, CONFORME LO PACTADO Y LAS REGLAS DEL ARTE, SEGÚN LA NECESIDAD DE SU USO Y DESTINO.- REALIZAR LAS OPERACIONES NECESARIAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LA OBRA, DENTRO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN.- PERCIBIR DE LOS USUARIOS LA TASA DE PEAJE Y PAGAR AL CONCEDENTE SU PARTICIPACIÓN EN LOS RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN, SI ELLO ESTUVIESE CONVENIDO.

2.- CONCEDENTE: PONER A DISPOSICIÓN DEL CONCESIONARIO LOS ELEMENTOS FORMALES Y MATERIALES NECESARIOS PARA QUE PUEDA CUMPLIR CON SUS OBLIGACIONES (ESTUDIOS TÉCNICOS Y ECONÓMICOS, RÉGIMEN TARIFARIO, ETC).- FACILITAR EL COBRO PUNTUAL DE LA TASA DE PEAJE, POR EJEMPLO AUTORIZANDO LAS ACTUALIZACIONES DE LAS TARIFAS (SEGÚN EL SISTEMA ESTABLECIDO EN EL CONTRATO); CONTRIBUIR AL MANTENIMIENTO DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA, CUANDO ESTA SE VEA ALTERADA POR RAZONES NO IMPUTABLE AL CONCESIONARIO Y PAGANDO EN TÉRMINO LAS SUBVENCIONES (EN CASO DE HABERSE CONVENIDO ESA MODALIDAD).

16.- RELACIÓN CONCEDENTE – USUARIO

LA RELACIÓN QUE EL USUARIO ESTABLECE EN VIRTUD DE LA UTILIZACIÓN DE LA OBRA CONCEDIDA, LO VINCULA A LA ADMINISTRACIÓN CONCEDENTE, AÚN CUANDO TAL RELACIÓN EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS SE CONDUZCA A TRAVÉS DEL CONCESIONARIO O DELEGADO.

EL USUARIO, TENDRÁ FRENTE AL CONCEDENTE, DIRECTAMENTE O A TRAVES DE LA FIGURA DEL DELEGADO CONCESIONARIO, TODAS LAS GARANTÍAS QUE EL ORDENAMIENTO ADMINISTRATIVO Y TODO EL ORDEN JURÍDICO LE CONFIEREN PARA EVITAR, POR EJEMPLO, UN TRATO DISCRIMINATORIO EN CUANTO AL USO DE LA OBRA PÚBLICA. JUNTO CON ESTE DERECHO EL USUARIO DEBERÁ SOPORTAR LAS CARGAS QUE LEGÍTIMAMENTE EL CONCEDENTE LE IMPONGA CON RELACIÓN AL USO DE ESA OBRA PÚBLICA, ESPECIALMENTE EL PAGO DEL PEAJE.

17.- RELACIÓN CONCESIONARIO – USUARIO

ENTRE CONCESIONARIO Y USUARIO NO HAY RELACIÓN CONTRACTUAL, SINO QUE HAY UNA RELACIÓN DE DERECHO PÚBLICO.

EL USUARIO AL UTILIZAR LA RUTA O AUTOPISTA, AUNQUE TODAVÍA NO HAYA ABONADO EL PEAJE, ADHIERE AL RÉGIMEN A QUE ESTÁ SUJETA Y SE SOMETE AL REGLAMENTO DE UTILIZACIÓN DE LA OBRA, EN VIRTUD DE LA GENÉRICA RELACIÓN DE SUJECCIÓN ADMINISTRATIVA.

POR LO TANTO LA VINCULACIÓN ENTRE USUARIO Y CONCESIONARIO ES CONSIDERADA COMO REGLAMENTARIA Y NO CONTRACTUAL.

18.- RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR ACCIDENTES OCURRIDOS EN RUTAS CONCESIONADAS

EL INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO DE LAS OBLIGACIONES EMERGENTES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, RELACIONADAS CON LA PRESERVACIÓN DE LAS CONDICIONES APTAS PARA EL TRÁNSITO NORMAL POR LA RUTA (MAL ESTADO DEL PAVIMENTO, ROTURAS, BACHES, ETC.), EN CASO DE QUE SEA CAUSA DE ACCIDENTES, GENERA RESPONSABILIDAD

EXTRA CONTRACTUAL Y POR LO TANTO EL CONCESIONARIO DEBE RESPONDER POR LOS DAÑOS QUE SE OCASIONEN A TERCEROS.

EN CASO DE ACCIDENTES PRODUCIDOS POR ANIMALES SUELTOS EN LA RUTA CONCESIONADA, EN LA MEDIDA QUE EL CONCESIONARIO DE LA RUTA NO SEA EL PROPIETARIO O GUARDIÁN DEL ANIMAL QUE PROVOCA EL DAÑO, Y CUMPLA DEBIDAMENTE CON SUS OBLIGACIONES, ES DECIR QUE NO INCURRA EN CULPA U OMISIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE SU DEBER DE VIGILANCIA, NO RESPONDERÁ POR LOS DAÑOS Y PERJUICIOS.

DAÑOS CAUSADOS AL CORREDOR POR ACCIDENTES DE TERCEROS.

EL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES ESTABLECE QUE EL CONCESIONARIO NO TENDRÁ DERECHO A RECLAMACIONES, NI INDEMNIZACIÓN ALGUNA DE PARTE DEL CONCEDENTE, EN CONCEPTO DE DAÑOS Y PERJUICIOS PRODUCIDOS POR EL TRÁNSITO PÚBLICO EN LA RUTA.

EL REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN INDICA QUE LOS USUARIOS SERÁN RESPONSABLES ANTE EL CONCESIONARIO POR LOS DAÑOS Y PERJUICIOS DE TODO TIPO QUE PUDIERAN PRODUCIR EN LA INFRAESTRUCTURA DEL CAMINO, Y AGREGA, QUE "EN NINGÚN CASO EL CONCEDENTE ASUMIRÁ RESPONSABILIDAD ALGUNA POR LOS DAÑOS Y PERJUICIOS PROVOCADOS POR USUARIOS Y TERCEROS"

ACCIDENTE OCURRIDO EN LA AUTOPISTA ROSARIO - SANTA FE:

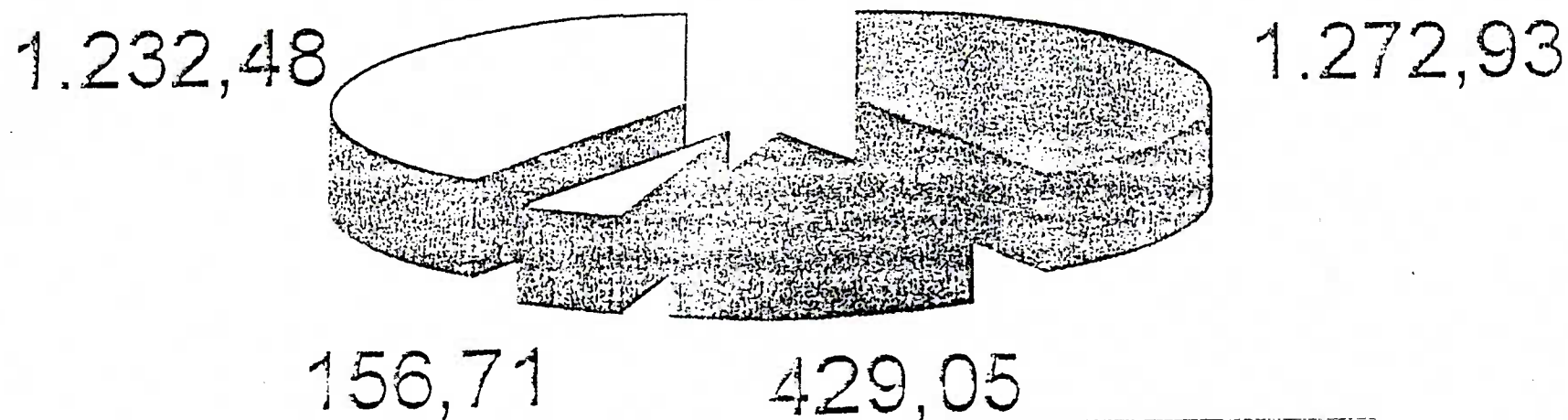
DEBIDO A UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO RESULTÓ DAÑADO UN PUENTE DE DICHA AUTOPISTA, A RAIZ DE ELLO LA CONCESIONARIA RECLAMÓ PARA QUE EL CONCEDENTE SE HAGA CARGO DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS OCASIONADOS, CON SUSTENTO EN LOS ART. 89, INC. e y f DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES Y ART. 67 DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES GENERALES, QUE ESTABLECEN QUE LA "DESTRUCCIÓN PARCIAL DEL CAMINO POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR INFERIOR AL 10 % DE SU LONGITUD NO SERÁ CAUSAL DE EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN,

DEBIENDO EL CONCESIONARIO PROCEDER A LA RECONSTRUCCIÓN, CON RECONOCIMIENTO DEL COSTO POR PARTE DEL CONCEDENTE".

SOMETIDO TAL PLANTEO A CONSIDERACIÓN DE FISCALÍA DE ESTADO, ESTA CONSIDERÓ QUE EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO DE UNA RUTA, POR EL CARÁCTER RIESGOSO QUE TIENE INTRÍNSICAMENTE UN VEHÍCULO EN MOVIMIENTO, NO PUEDE SER CONSIDERADO COMO CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR Y POR LO TANTO AJENO A LA ESFERA DE POSIBILIDADES QUE DEBIÓ TENER EN CUENTA EL CONCESIONARIO AL FORMULAR SU OFERTA.

"POR TAL MOTIVO Y ADEMÁS POR LA NATURALEZA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA, QUE INCLUYE ENTRE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, LA CONSERVACIÓN DE LA OBRA QUE EXPLOTA, INCLUYENDO TANTO EL MANTENIMIENTO COMO LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR SU USO REGULAR O IRREGULAR, DICTAMINÓ: "QUE LOS DAÑOS OCASIONADOS POR EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO OCURRIDO EN LA CITADA AUTOPISTA, ...SE ENCUENTRAN EXCLUIDOS DEL ÁMBITO DE RESPONSABILIDAD DE LA PROVINCIA, ...DEBE ENTONCES EL CONCESIONARIO HACERSE CARGO DE LOS MISMOS Y DE LA CONSIGUIENTE RECLAMACIÓN AL USUARIO O TERCERO RESPONSABLE".

RUTAS PROVINCIALES PAVIMENTADAS



- Red Vial a Concesionar leyes 11204 y 11399
- Red Vial a Concesionar leyes (Media Sanción)
- Concesiones Autopista Santa Fe - Rosario
- Total de la Red Vial Provincial Pavimentada sin

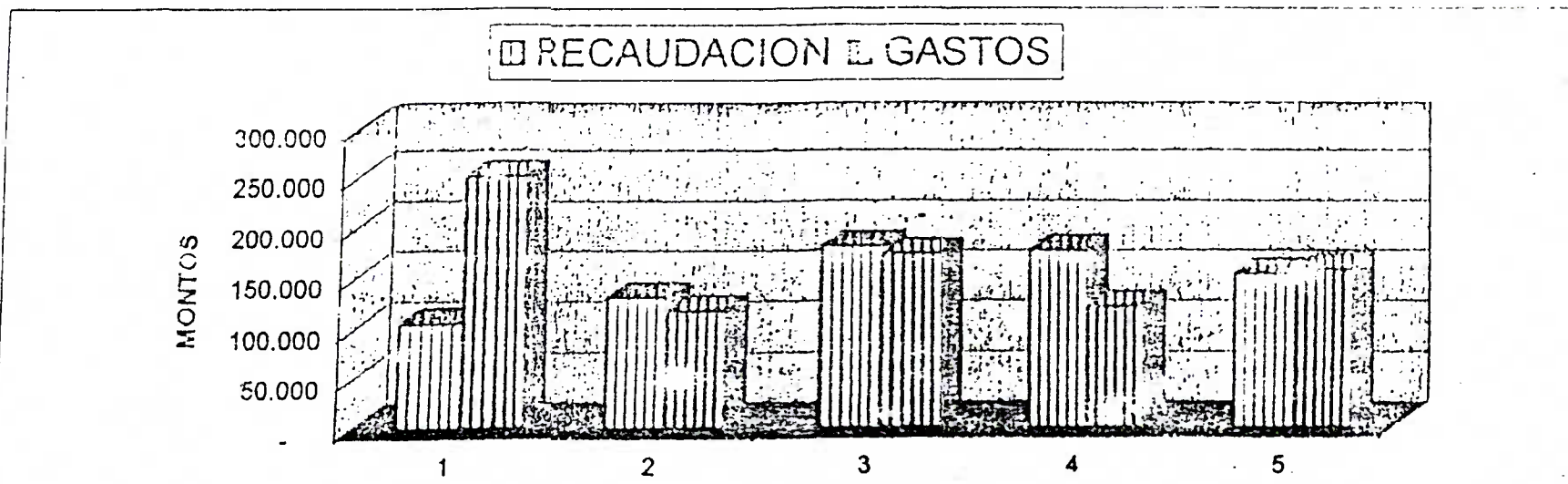
AUTOPISTA ROSARIO SANTA FE



RESUMEN ECONOMICO MENSUAL
UNIDAD EJECUTORA CORREDOR VIAL N° 14

RECAUDACION											TOTAL
MONTOS	104.983	16.9%	130.580	21.1%	189.874	29.2%	176.443	28.5%	153.390	24.7%	819.895

GASTOS												TOTAL
SUELDOS	34.975	14.0%	31.449	26.8%	31.832	18.4%	34.838	28.8%	36.699	23.3%	169.792	20.7%
FUNCIONAM. OF. Y ESTAC. PEAJE	31.043	12.4%	22.625	19.3%	22.204	12.8%	13.178	10.9%	6.395	4.1%	95.445	11.7%
MANTENIM. DE VEHICULOS	18.733	7.5%	8.651	7.4%	7.872	4.5%	4.037	3.3%	2.000	1.3%	41.392	5.1%
SERVICIOS AL USUARIO	3.400	1.4%	5.207	4.4%	1.600	0.9%	2.723	2.3%	2.744	1.7%	15.674	1.9%
DEV. PREST. Y DEUDA A TERC.	137.785	55.1%	24.989	21.3%	80.920	46.7%	39.975	33.1%	60.253	38.3%	343.922	42.0%
OBRAS EJEC. POR ADMINIST.	13.649	5.5%	11.868	10.1%	8.330	4.8%	13.919	11.5%	27.034	17.2%	74.800	9.1%
CONSERVACION DE RUTINA	10.638	4.3%	12.481	10.6%	11.083	6.4%	11.185	9.3%	21.463	13.6%	66.848	8.2%
CONSERVACION MEJORATIVA												
COMPRA DE EQUIPOS Y MAQ.					8.181	4.7%					8.181	1.0%
BANCOS					1.173	0.7%	904	0.7%	767	0.5%	2.844	0.3%
TOTAL	250.221	100%	117.270	100%	173.175	100%	120.759	100%	157.454	100%	818.879	100%



RESUMEN ECONOMICO MENSUAL
UNIDAD EJECUTORA CORREDOR VIAL N° 18

RECAUDACION													TOTAL
MONEDAS	85.198	5,8%	273.482	18,5%	235.152	15,9%	285.016	19,3%	299.159	20,2%	299.759	20,3%	1.477.764

GASTOS														TOTAL
RENTAS	7.312	7,6%	40.212	20,7%	134.931	39,1%	77.994	30,0%	58.810	34,1%	57.532	24,4%	374.790	28,9%
CONTRIB. Y ESTAC. PEJE	42.995	44,5%	24.967	12,9%	33.902	9,8%	25.689	9,9%	15.422	9,2%	13.847	5,9%	159.823	12,1%
MANTENIM. DE VEHICULOS	19.240	19,9%	19.847	10,1%	25.571	7,4%	8.034	3,1%	4.882	2,8%	9.805	4,1%	88.778	6,7%
SERVICIOS AL USUARIO			1.750	0,9%	13.769	4,0%	10.893	4,2%	14.054	8,4%	13.279	5,6%	53.745	4,1%
DEV. PREST. Y DEUDA TERC.			68.173	35,2%	77.862	22,6%	65.285	25,1%	51.517	30,9%	52.429	22,2%	315.287	24,3%
OBRAS EJEC. POR ADMINIST.	20.148	20,9%	14.255	7,4%	33.588	9,7%	43.356	16,7%	5.987	3,6%	5.378	2,3%	122.712	9,5%
CONSERVACION DE RUTINA	8.842	7,1%	19.980	10,3%	18.214	5,3%	25.158	9,7%	9.961	6,0%	72.796	30,9%	152.948	11,8%
CONSERV. MEJORATIVA			4.821	2,5%	4.250	1,2%			4.821	2,9%	9.399	4,0%	23.291	1,8%
COMPRA DE EQUIPOS Y MAQ.					3.071	0,9%	299	0,1%	2.138	1,3%			5.508	0,4%
BANCOS							2.969	1,1%	1.425	0,9%	1.499	0,6%	5.893	0,5%
TOTAL	98.537	100%	193.805	100%	345.158	100%	259.675	100%	186.819	100%	235.783	100%	1.297.757	100%

