

Decreto 2637/92 *

Establécese que la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de los accesos que integran la Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires será dada en concesión bajo el régimen determinado en la Ley 17.520. Ámbito de aplicación.

VISTO, la Ley N° 23.696, y
CONSIDERANDO

Que en el marco del proceso de transformación de la economía, que lleva adelante el Gobierno Nacional, la optimización de las redes de comunicación vial, y en particular, las que acceden a las grandes ciudades, adquiere singular trascendencia, atento su directo reflejo sobre la actividad productiva y el bienestar de la población.

Que en dicho contexto, es sabido que postergaciones de vieja data han gestado que la red caminera de accesos a la ciudad de Buenos Aires registre un notorio estado de deterioro, promotor a la vez de su incapacidad para atender la demanda de tráfico, lo cual se impone revertir mediante la adopción de medidas urgentes y precisas.

Que la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado posibilita que a través del régimen estatuido por la Ley N° 17.520 se encare la construcción, mejoramiento, ampliación, conservación, remodelación, mantenimiento y explotación de las vías de penetración, circunvalación y complementarias que acceden a la ciudad de Buenos Aires, debiéndose, en consecuencia, impulsar procedimientos licitatorios abiertos a fin de seleccionar a los futuros concesionarios.

Que cabe reafirmar las premisas fundamentales sobre las que descansa el sistema de concesión de obra con pago de peaje, en especial las que destacan la naturaleza de riesgo empresario del contrato; la habilitación del cobro de la tarifa con la culminación de aquellos trabajos de mayor significación, y la fijación de valores tarifarios retributivos de las mejoras de servicio que reciban los usuarios.

Que en esa línea argumental, corresponde determinar que en el plazo perentorio deba remitirse a la aprobación de este Poder Ejecutivo Nacional el marco regulatorio a que se someterá el sistema, en cuyo texto deberá concederse especial énfasis a la participación de los usuarios en los mecanismos de contralor que se adopten.

Que, ello no obstante, en atención a la urgencia existente para la satisfacción del interés público comprometido en la realización de dichas obras, resulta necesario autorizar al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a efectuar el llamado a concurso en forma inmediata a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

Que el Poder Ejecutivo Nacional se encuentra facultado para el dictado del presente en virtud de lo dispuesto en el artículo 86, inciso 1 de la Constitución Nacional.

Por ello,

* Sanc. y prom. 29/12/1992; B.O. 6/1/1993.

El Presidente de la Nación Argentina
decreta:

Artículo 1° - Objeto — La construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de los accesos que integran la Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires será dada en concesión bajo el régimen de Concesión de Obra Pública establecido en la Ley N° 17.520, con las modificaciones de la Ley N° 23.696, y de conformidad a los lineamientos del presente decreto.

Art. 2° - Ámbito de aplicación — La Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires estará integrada por las rutas de penetración, circunvalación y complementarias existentes o a construirse, que se enumeran en el Anexo I, que integra el presente decreto.

La autoridad de aplicación podrá incorporar a la red nuevos trazados, construidos o a construirse, previo análisis de factibilidad técnica, y económico-financiero. En caso de incorporación de vías de jurisdicción provincial o municipal, deberá acordarse con las autoridades respectivas y con terceros concesionarios, si los hubiere.

Art. 3° - Subdivisión — A los efectos de implementar el régimen normado por el artículo 1°, la autoridad de aplicación queda facultada para establecer la división de la Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires en distintos bloques o unidades.

En dicho supuesto, determináse que el adjudicatario de una unidad, o cualquiera de las empresas que lo conformen, no podrá acceder ni participar de otra unidad de la red.

Art. 4° - Sistema integrado — La Red de Accesos a la ciudad de Buenos Aires constituirá un sistema integrado, entendiéndose por tal aquel en que la autoridad de aplicación pueda establecer procedimientos para homogeneizar los servicios ofrecidos y las tarifas aplicadas en las distintas unidades de la red.

Art. 5° - Procedimiento y modalidades — Las rutas que componen el sistema serán dadas en concesión sólo por medio de licitación o concurso público nacional o internacional con empresas privadas aplicando las disposiciones de las leyes 17.520 y 23.696 debiendo ajustarse además a las siguientes disposiciones:

a) El peaje que abone el usuario no será superior al valor económico medio del servicio ofrecido, como lo establece el inciso 1 del artículo 3° de la Ley 17.520 y su cobro se realizará con posterioridad a las inversiones que aseguren un servicio con ese valor. En caso de habilitaciones parciales la tarifa será proporcional a las inversiones realizadas.

b) 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 2 del artículo 3° de la Ley 17.520, salvo que sea necesario subsidiar dentro del sistema integrado, otro u otros accesos entre sí, conforme lo determine la autoridad de aplicación.

c) El concesionario estará constituido bajo la forma de una sociedad anónima, cuyas acciones cotizarán en las bolsas y mercados de valores, de manera que el treinta por ciento (30 %) del capital social sea ofrecido en oferta pública en un plazo máximo de cinco (5) años. Hasta tanto se cumpla el plazo precedente las acciones serán depositadas en fideicomiso en un banco, que luego será el encargado de efectuar la colocación pública de las acciones, el cual ejercerá por sí todos los derechos derivados de dichas acciones a excepción de la percepción de dividendos, que corresponderá a los accionistas originarios hasta el momento de la venta pública

que en cada caso corresponda. 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 de la sociedad en una proporción suficiente para que el aumento corresponda al treinta por ciento (30 %) del capital total de la sociedad que será destinado a la oferta pública, en cuyo caso el banco restituirá al concesionario las acciones entregadas en fideicomiso. La concesionaria será auditada por una firma de auditores de primer nivel.

d) En las obras de construcción que deberá realizar el concesionario y en las contrataciones de bienes y servicios se deberán contemplar procedimientos que aseguren la competencia abierta a terceros, resguardando la transparencia y publicidad de los procesos de selección. Dichos procedimientos deberán ser comunicados previamente al concedente. En caso de que algún integrante o socio del concesionario fuese oferente en dicho proceso, deberá observarse lo previsto en los arts. 248 y 272 de la Ley 19.550.

e) La autoridad de aplicación queda facultada asimismo para establecer parámetros de orden técnico, económico financiero y/o tarifarios que los proponentes deban observar con carácter obligatorio. De igual manera, podrá incorporar a la o las concesiones que se liciten la ejecución total o parcial del objeto indicado en el artículo 1°, en tramos específicos, donde no existirá derecho al cobro de peaje.

Art. 6° - Aportes financieros — La o las concesiones que se otorguen no contarán con aportes financieros, avales o garantías a proporcionar por parte del Estado, no tendrán garantías de ingresos o tráficos mínimos asegurados. Las concesiones serán, a todos los efectos, contratos de riesgo.

Art. 7° - Inversiones iniciales — En los concursos se establecerá que los trabajos de mayor significación que correspondan a las bases técnicas de los mismos deben realizarse dentro de los primeros años de vigencia del o de los contratos, asegurando que el valor económico medio de los servicios prestados será superior a las tarifas de peaje.

Art. 8° - Habilitación de cobro del peaje — Determináse que la percepción de la tarifa procederá sólo después de la terminación de los trabajos cuya ejecución se haya impuesto con carácter previo. En los casos no previstos en el párrafo anterior en que las características de las obras permitieran habilitaciones parciales, podrá autorizarse la percepción de una tarifa que guarde relación a las inversiones realizadas, únicamente cuando éstas hubieran alcanzado un porcentaje mínimo sobre el total comprometido, conforme se indicará en la documentación licitatoria.

Art. 9° - Tarifas — La tarifa que debe pagar el usuario en ningún caso podrá superar el valor económico medio de los servicios prestados. Este criterio será aplicado en el momento de la selección de ofertas conforme al procedimiento previsto en el artículo 5. El contrato de concesión asegurará el respeto del régimen tarifario acordado, durante todo el período de la concesión. Ello sin perjuicio de las nuevas obras que se hubiesen pactado para el caso de incrementos de tránsito por encima de las metas previstas, en cuyo caso también se aplicará el principio del beneficio del usuario mencionado en el párrafo anterior.

Art. 10 - Contralor de los usuarios — Sin perjuicio de que el control del cumplimiento de las obligaciones del o de los concesionarios pueda efectuarse a través del mecanismo previsto en el artículo 60 de la Ley 23.696, la autoridad de aplicación deberá contemplar la participación de los usuarios en dicho cometido, a los fines de garantizar el más amplio ejercicio de los derechos de información, seguimiento y petición, respectivamente.

Art. 11 - Cronograma de ejecución — Establécese el cronograma de acciones bajo el cual tramitará la ejecución del presente decreto, conforme se describe en el Anexo II, integrante del presente, sin perjuicio de las facultades otorgadas a la autoridad de aplicación por el

Decreto N° 2408 del 12 de noviembre de 1991. La autoridad de aplicación queda facultada para establecer cronogramas particulares con relación al denominado «Acceso Sudoeste», y a los casos mencionados en el segundo párrafo del artículo 2.

Art. 12 - Marco regulatorio — La autoridad de aplicación elevará dentro de los treinta (30) días para la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, el proyecto de Reglamento Administrativo Regulatorio de las prestaciones, la fiscalización y control y la protección al usuario y a los bienes del Estado (Marco Regulatorio) que se incluya en la o las concesiones. Dicho cuerpo normativo, una vez aprobado por este Poder Ejecutivo Nacional, pasará a integrar la documentación concursal.

Art. 13 – Organismos intervinientes — Estará a cargo de la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos ejecutar las acciones tendientes a desarrollar los procesos de concesión que deban implementarse, y efectuar los ajustes necesarios al cronograma base del Anexo II de conformidad con los términos de este decreto. A tal efecto deberá: a) intervenir en la elaboración de las especificaciones técnicas y económico-financieras de las obras y trabajos que deban ejecutarse, con la colaboración de la Dirección Nacional de Vialidad; b) intervenir en la selección de las ofertas y elevar la documentación correspondiente a la autoridad de aplicación; c) integrar el órgano de contralor de las concesiones que se otorguen.

Art. 14 – Autoridad de aplicación — El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos será la autoridad de aplicación del presente decreto, siendo a su cargo ejecutar las acciones indicadas en el artículo 15 del Decreto N° 2408 de fecha 12 de noviembre de 1991. El citado ministerio queda expresamente autorizado para efectuar el inmediato llamado a Concurso, con la respectiva aprobación del Pliego de Bases y Condiciones, a partir del dictado del presente decreto y para contratar los servicios de asesoramiento jurídico, económico-financiero, técnico y de consultoría nacional e internacional que se estimen necesarios.

Art. 15 — Dése cuenta a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696.

Art. 16 — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

ANEXO I

RUTAS COMPRENDIDAS EN LA RED DE ACCESOS

A. Acceso Oeste: Desde la Avenida General Paz en su intersección con AU6 y Avenida Juan B. Justo hasta comienzo del actual empalme con la Ruta Nacional 5 en las cercanías de Luján Km 61,87. Longitud del tramo Km 51,7.

Ruta Nac. 7: Desde su separación del Acceso Oeste (Km 61,87) hasta el inicio de la Ruta Nacional 5 (Km 65,51). Este tramo sirve de vinculación actual entre Acceso Oeste y Ruta Nacional 5.

Ruta Nac. 5: Desde su inicio hasta el Km 66,76 en correspondencia con el empalme de

la Ruta Provincial 47.

B. Acceso Norte: Ruta Nacional 9, Avenida General Paz hasta progresiva Km 72,90 (salida al Puerto de Campana).

Ruta Nac. 8: Desde empalme Ruta Nacional 9 hasta progresiva Km 75,10.

Ramal a Tigre: Desde empalme Ruta Nacional 9 hasta la calle Virrey Liniers en una rama y hasta intersección con Avenida Cazón en la otra rama.

C. Autopista Ricchieri: Desde Avenida General Paz hasta Aeropuerto de Ezeiza.

D. Autopista Ezeiza-Cañuelas: Desde empalme Autopista Ricchieri hasta intersección Ruta Nacional 3, según proyecto disponible en la Dirección Nacional de Vialidad.

E. Avenida General Paz Entre empalme de Avenida Lugones y Cantilo hasta Puente La Noria.

F. Acceso Sudoeste: Desde el Puente La Noria hasta empalme Acceso Sudeste calle Lavalle.

ANEXO II

RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES CRONOGRAMA BASE

- Llamado a Concurso Nacional e Internacional a partir del 29/12/92
- Período de Presentación de Ofertas, Selección y Contrato 21/06/93 al 30/06/93.