

Legislación Nacional

DECRETO 2687/2002 OBRAS PÚBLICAS Contrato de concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal a riesgo empresario. Acta acuerdo. Aprobación del 27/12/2002; publ. 30/12/2002 Visto el expte. S01:0284602/2002 del registro del Ministerio de la Producción, la Ley de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario 25561, los decretos 863 de fecha 29 de abril de 1993, 253 de fecha 21 de febrero de 1995, 1381 de fecha 1 de noviembre de 2001 y 576 de fecha 4 de abril de 2002, y el acta acuerdo de reformulación de fecha 3 de octubre de 1997, y Considerando: Que en el marco de la Ley de Reforma del Estado 23696 el Poder Ejecutivo nacional dictó el decreto 863/1993, mediante el cual facultó al ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal a riesgo empresario comprendida entre el kilómetro 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del km 205,3 del canal Punta Indio utilizando la ruta por el canal Ingeniero Emilio Mitre. Que en virtud del decreto 253/1995, se procedió a adjudicar dicha Licitación Pública Nacional e Internacional al Consorcio Jan de Nul N.V. Kocourek Sociedad Anónima, de Construcciones, Comercial, Industrial, Financiera e Inmobiliaria Horacio O. Albano Ingeniería y Construcciones Sociedad Anónima, de Construcciones, Comercial, Industrial, Financiera e Inmobiliaria y Emepa Sociedad Anónima. Que mediante el acta acuerdo de reformulación del contrato de concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal a riesgo empresario, comprendida entre el km 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del km 205,3 del canal Punta Indio utilizando la ruta por el canal Ingeniero Emilio Mitre, celebrada el 3 de octubre de 1997, se introdujeron modificaciones al contrato de concesión oportunamente suscripto. Que tal concesión ha tenido una trascendencia gravitante para el comercio exterior argentino, y ha redundado en un incremento del tonelaje anual sensiblemente superior al mil por ciento (1000%) de lo transportado históricamente; e implicó el cese definitivo de las tareas de alije y completado en el Área Alfa, con las consecuencias antieconómicas y la saturación del tráfico que esas actividades implicaban. Que en el sentido de ese desarrollo, el concesionario ya ha presentado ante el Estado nacional los estudios inherentes a los trabajos a realizar destinados a la profundización de la vía navegable mencionada. Que la ley 25565, por la cual se aprobó el presupuesto nacional para el ejercicio fiscal 2002, no ha provisto partida para la atención de los aportes estatales comprometidos en el marco normativo de la concesión apuntada. Que tal situación tiene directa e inmediata incidencia en el contrato de concesión en cuanto afecta el cumplimiento de los aportes financieros del Estado nacional acordados como subsidio tarifario, como compensación por la vía alternativa Martín García y para la realización de obras adicionales – Canal Punta Indio y Zona de Cruce –. Que dichos aportes resultan fundamentales para el uso de la vía navegable en su actual nivel de operatividad, lo que constituye una circunstancia relevante para el desarrollo productivo, por la importancia que ésta reviste en cuanto instrumento vital para el comercio exterior. Que además, se han acumulado hasta el presente retrasos en el pago de dichos aportes contractualmente comprometidos por el Estado nacional, deudas que a su vez devengan crecientes intereses ante las circunstancias económicas por las que atraviesa la Nación. Que, en atención a todas las circunstancias descriptas, y las prioridades trazadas por el Poder Ejecutivo nacional, se torna indispensable adecuar transitoriamente el contrato de concesión vigente, teniendo en cuenta las restricciones de índole económica y financiera del Estado nacional y a los efectos de garantizar los actuales niveles de servicio. Que tales adecuaciones deben por lo demás asegurar el mantenimiento de la ecuación económico financiera del contrato de concesión. Que el Estado nacional no puede seguir atendiendo los compromisos en concepto de aportes presupuestarios a los que se obligó en el contrato de concesión, con las modificaciones introducidas en el acta acuerdo de Reformulación, por lo cual ha de disponerse la instrumentación de alternativas con los recursos disponibles. Que el dictado del decreto 1381/2001 tuvo como finalidad la obtención de los fondos necesarios para procurar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Estado nacional. Que sin perjuicio de ello, la emergencia económica, financiera, productiva y cambiaria, y las restricciones presupuestarias señaladas en los considerandos precedentes determinan la imposibilidad de atender en forma oportuna y adecuada los compromisos ya mencionados por lo que resulta necesario buscar alternativas de financiamiento provisionales. Que en este orden, de acuerdo con los análisis realizados oportunamente en las actuaciones nombradas en el visto, y a tenor de la participación que debe darse a los sectores productivos en el desarrollo de la infraestructura que los beneficia, resulta conveniente utilizar como herramienta de financiamiento el incremento de la tarifa, a fin de sustituir en gran medida el financiamiento a cargo del Estado nacional instrumentado a través del Fondo Fiduciario de Infraestructura Hídrica creado por el decreto 1381/2001, y a la vez permitir de esta forma la mejor atención de la emergencia hídrica que afecta extensas regiones

de la República Argentina. Que, consecuentemente, y a fin de permitir el cumplimiento de las obligaciones emergentes del marco normativo y contractual de la concesión a cargo del Estado nacional y el progreso del emprendimiento, concedente y concesionario han celebrado un acta acuerdo mediante el cual se conviene la adecuación en forma transitoria del régimen tarifario en vigor. Que tales incrementos acordados, por lo demás, están contestes con el valor económico medio del servicio ofrecido y con la rentabilidad de la obra, teniendo en cuenta el tráfico presunto, el pago de la amortización de su costo, los intereses, beneficios y los gastos de conservación y explotación, de conformidad con las pautas fijadas por el art. 3 de la ley 17520. Que en lo referente al valor económico medio del servicio ofrecido, y de acuerdo con los análisis originales realizados por el Estado nacional que dieron lugar al llamado a licitación en el año 1993, se había establecido una tarifa máxima de dólares estadounidenses uno con setenta centavos (U\$S 1,70.) por tonelada de registro neto, como valor que permitía obtener un beneficio por parte de los usuarios superior al costo de la tarifa de peaje. Que a la fecha, la tarifa de aplicación al usuario es de dólares estadounidenses uno con ciento treinta y seis milésimos (U\$S 1,136.) por tonelada de registro neto para el transporte internacional y de pesos uno con ciento treinta y seis milésimos (\$ 1,136.) para el transporte de cabotaje, de conformidad con la pesificación de las prestaciones brindadas a este último dispuesta por el art. 1 del decreto 576/2002. Que de acuerdo a lo expuesto en los considerandos precedentes, el incremento de la tarifa a un valor de dólares estadounidenses uno con sesenta y cinco centavos (U\$S 1,65.) para el transporte internacional se inscribe dentro de los valores máximos determinados al momento del llamado a licitación. Que lo mismo cabe manifestar respecto de la tarifa de peaje por vía fluvial para el cabotaje nacional, la que corresponde incrementar a pesos uno con sesenta y cinco centavos (\$ 1,65.) por tonelada de registro neto. Que en el marco de la emergencia apuntada, y en razón de la eliminación de los aportes presupuestarios, corresponde proceder a un aumento de la tarifa que constituye el ingreso de la concesión, con el propósito de asegurar la óptima prestación del servicio y evitar el progresivo deterioro de la posición relativa del Estado nacional, que se produciría por la acumulación de deudas y el decurso de sus correspondientes intereses. Que teniendo en cuenta los efectos producidos por la emergencia económica, productiva y financiera, la reforma del régimen cambiario, y las restricciones presupuestarias, resulta pertinente compensar los mayores ingresos tarifarios con las acreencias del Concesionario contra el Estado nacional. Que la solución reseñada se condice con las bases de acción a cargo del Poder Ejecutivo nacional prescriptas por el art. 1 de la ley 25561. Que en el marco del acta acuerdo celebrada, la empresa concesionaria ha renunciado a la interposición de cualquier reclamo vinculado con las obligaciones a cargo del Estado nacional, durante todo el plazo de vigencia de la solución transitoria arribada. Que por otro lado, resulta necesario establecer algunas precisiones aclaratorias en lo atinente al tratamiento tributario de la compensación no reintegrable previsto en el art. 2.2. "Aportes financieros" del cap. 2. "Aportes del concedente" del pliego de bases y condiciones. Que la finalidad de los aportes financieros tenida en cuenta al momento del llamado a licitación conducía a la obtención de una efectiva reducción de las tarifas o peaje a cargo de los usuarios. Que resulta en consecuencia necesario formular las aclaraciones pertinentes en punto al tratamiento impositivo aplicable a los aportes estatales mencionados precedentemente, teniendo en cuenta la finalidad perseguida al momento del llamado a licitación. Que de conformidad con lo dictaminado por la Procuración del Tesoro de la Nación en el expte. S01:0206430/2002 (Dictamen P.T.N. 477 de fecha 22 de noviembre de 2002), corresponde tener en cuenta que los mencionados aportes financieros no implican una contraprestación directa equivalente de bienes y/o servicios, por lo que reciben presupuestariamente el tratamiento de transferencia, y en tal sentido, no se encuentran alcanzados por el art. 23 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado (t.o. 1997). Que de acuerdo a lo expresado por el art. 12 del contrato de concesión, se ratifica entonces el carácter de subsidio de los citados aportes estatales. Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete, en virtud de lo dispuesto por la resolución 7 de la Procuración del Tesoro de la Nación de fecha 4 de febrero de 2002. Que el suscripto dicta el presente acto en virtud de las atribuciones conferidas por el art. 99, incs. 1 y 2 de la Constitución Nacional. Por ello, El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.- Apruébase al acta acuerdo celebrada entre el Ministerio de la Producción y la empresa concesionaria del contrato de concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal a riesgo empresario, comprendida entre el km 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del km 205,3 del canal Punta Indio utilizando la ruta por el canal Ingeniero Emilio Mitre, en el expediente consignado en el visto, y que como anexo I forma parte integrante del presente decreto. Art. 2.- Facúltase al Ministerio de la Producción, en su carácter de autoridad de aplicación, para realizar todas las interpretaciones, aclaraciones y modificaciones que sean necesarias para adecuar el contrato de concesión a lo dispuesto en el presente decreto. Art. 3.- Aclárase que los aportes establecidos en el art. 2.2. ("Aportes financieros") del cap. 2. ("Aportes del concedente") del pliego de bases y condiciones de la concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal a riesgo empresario, comprendida entre el km 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas

profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del km 205,3 del canal Punta Indio utilizando la ruta por el canal Ingeniero Emilio Mitre revisten el carácter de subsidio –de conformidad con lo dispuesto por el art. 12 del Contrato de concesión–, por lo que no se consideran comprendidos en los ingresos directos a favor del concesionario previstos en el párr. 1 del art. 23 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado. (t.o. 1997) y sus modificaciones. Art. 4.– Comuníquese, etc. Duhalde – Atanasof – Lavagna – Fernández

Nota: Este decreto se publica sin el anexo I. La documentación no publicada puede ser consultada en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767 Capital Federal).