

Buenos Aires, 12 de junio de 2018.

Señor Subsecretario
de Participación Público Privada
del Ministerio de Finanzas
Lic. José Luis Morea
S / D

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en mi carácter de presidente de la Comisión Bicameral de seguimiento de Contratos de Participación Público-Privada, creada por el artículo 30 de la Ley 27.328, a fin de remitirle, en el marco de las facultades que la mencionada norma le otorga a esta comisión, el requerimiento de información que fuera aprobado por esta Comisión, solicitándole tenga a bien arbitrar las medidas necesarias a fin de remitir la respuesta en el término de 15 días hábiles.

Sin otro particular, lo saluda muy atentamente.

Diego Luis Bossio

Presidente de la Comisión Bicameral de
Seguimiento de Contratos de Participación Público Privada

REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN

1. Respecto del Fideicomiso Sistema Vial Integrado (SISVIAL), se solicita el estado patrimonial actual, sus estados contables más recientes, y el detalle de todo compromiso, cierto o contingente (especificando en cada caso), e indicando el destino, monto y vencimiento o fecha estimada de pago de cada uno de ellos
2. Respecto del funcionamiento de las cuentas del Fideicomiso PPP, y de los Fideicomisos Individuales PPP, con atención a los proyectos licitados de la Etapa I del proyecto Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP, se solicita informe el esquema implementado de funcionamiento de las cuentas de pagos y de reserva, acompañando una representación gráfica e indicando con precisión las fuentes de fondos de cada una de dichas cuentas, y los usos que se podría hacer de cada una de ellas. Al respecto, detalle los movimientos realizados en cada una de las cuentas de los fideicomisos con su documentación respaldatoria, en caso de corresponder.)
3. En cuanto a la operatividad de las cuentas se solicita información respecto del detalle de los atributos legales y operativos que garantizan igual tratamiento (en cuanto a priorización de los pagos) a los distintos proyectos PPP, licitados o por licitarse, y sus posibles efectos en la operación de los Fideicomisos como vehículos de pago y garantía, y en el esquema previsto de repago de los Títulos de Pago de Inversión, emitidos o por emitirse.
4. Respecto a las cuentas del fideicomiso. Detalle en qué banco se encuentran. Describa cuál es la política financiera de los fondos mientras no son utilizados. En caso de corresponder, ¿cuál se espera que sea su rendimiento actual y esperado?
5. Respecto de la suficiencia de fondos y probabilidad de realización del Aporte Contingente por el Tesoro Nacional, observamos que La Oficina Nacional de Crédito Público informa que la Subsecretaría de Participación Público Privada (en adelante "SSPPP") manifestó que,

“...conforme lo informado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD en “el Informe Preliminar Final del Proyecto de Participación Público Privada de Nuevos Corredores Viales Nacionales – Etapa 1”, elaborado por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, entidad autárquica dependiente del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (IF- 2017-24360223-APNPYC#DNV obrante en el número de orden 3), se proyecta que los fondos provenientes del SISVIAL, que tienen su origen en el impuesto al gasoil creado por la Ley N° 26.028 no sólo alcanzarán para el repago de las obligaciones económicas resultantes del Contrato PPP sino que quedará un remante. En ese contexto, no se contempla que será necesario el aporte contingente del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN en su carácter de Autoridad Convocante. Sin perjuicio de ello, en el improbable y eventual caso que fuere necesario realizar dicho aporte, éste será fondeado con la partida presupuestaria correspondiente del citado Ministerio. Por lo antes dicho, para la presente operatoria no se prevé una operación de endeudamiento público que implique la realización de una operación de crédito público conforme se lo define en el Título III de la ley N° 24.156...”.

La Dirección Nacional de Vialidad, en su Informe Preliminar de octubre de 2017, en el inciso 6, señala que:

Los Proyectos PPP fueron diseñados considerando, para cada Corredor, las inversiones necesarias y que los ingresos (tanto por Contraprestación por Uso, como por Contraprestación Pública), serán suficientes para cubrir los costos y gastos involucrados en todo el plazo del Contrato PPP, de manera de generar un proyecto con rentabilidad aceptable para este tipo de inversores.

En razón de lo transcrito, se solicita respecto de los compromisos de pago a asumir en caso de realización de todos y cada uno de los contratos PPP licitados y/o a licitar:

- a) Cuál es el Monto máximo aceptable de Contraprestación por Inversión, calculada a valor presente neto, para cada proyecto PPP, desde la perspectiva de la SSPPP, del Ministerio de Transporte, y de Vialidad Nacional.
 - b) Monto máximo aceptable de Contraprestación Pública, calculada a valor presente neto, para cada proyecto PPP, desde la perspectiva de la SSPPP.
 - c) Detalle de la tasa de descuento aplicada en los puntos i. y ii. inmediatos anteriores.
 - d) Costo financiero máximo aceptable desde la perspectiva de la SSPPP.
 - e) Detalle de las proyecciones de requerimientos de emisión y repago de TPIs.
 - f) ¿Cómo se calcula la rentabilidad aceptable?
6. Respecto de los fondos disponibles para el pago de las obligaciones a asumir bajo los contratos PPP licitados, tanto para el pago de las inversiones (TPIs) como para los pagos por disponibilidad (TPDs):
- a) Detalle de las proyecciones de las fuentes de fondos (e.g., tasa de gasoil) , los supuestos utilizados para realizar dichas proyecciones, y de la justificación de dichos supuestos.
 - b) Detalle de los usos asignados a las fuentes de fondos.
 - c) Detalle del flujo de fondos desde la fuente hasta el beneficiario de los respectivos TPIs y/o TPDs.
 - d) Detalle de la proyección de la suma de fondos disponibles para hacer frente a los compromisos asumidos en todos y cada uno de los Proyectos PPP licitados.
 - e) Detalle de las proyecciones de evolución de las cuentas de reserva de todos y cada uno de los proyectos PPP licitados o en proceso de licitación.

- f) Detalle de los escenarios alternativos analizados, de sus probabilidades respectivas, y las razones por las que se estiman dichas probabilidades.
 - g) Detalle del impacto en las cuentas públicas, particularmente el potencial requerimiento del Aporte Contingente, de la materialización de los escenarios alternativos analizados.
7. Una vez evaluada la conveniencia social del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”, ¿cuáles fueron los criterios para determinar que la modalidad de contratación PPP es la mejor forma para ejecutarlos frente a otras modalidades contractuales disponibles?
8. ¿Se realizó una evaluación de costos, riesgos y beneficios previa para descartar la modalidad de contratación clásica de obra pública, sobre todo si se tiene en cuenta que la modalidad de contratación PPP limita o excluye las prerrogativas de derecho público de la Administración? ¿Se realizó un estudio comparativo previo para evaluar el costo del capital de cada uno de los proyectos anunciados si estos fueran efectuados con financiamiento del sector público? ¿Cuál es la evaluación de impacto por el encarecimiento del financiamiento para Argentina?
9. Teniendo en cuenta que los mecanismos de resolución de controversias y renegociaciones incorporados en la Ley 27.078 y su reglamentación hacen énfasis en limitar “el oportunismo contractual del Estado” pero no aparece una preocupación simétrica por limitar “el oportunismo contractual del privado”,
- a) ¿Qué criterios se han considerado o se van a tener en cuenta al momento de redactar los contratos para garantizar la transparencia y la legitimación de los contratos PPP en caso de renegociación?

b) ¿Qué criterios de selección se van a utilizar para establecer la competencia en caso de controversias?

10. El Decreto 300/2018 en sus artículos 1 y 2 establece que el componente de interés de los certificados, valores negociables de los certificados, títulos valores, actas o instrumentos de reconocimiento de la inversión o prestación a cargo del contratista PPP que emita el Fideicomiso individual PPP que se constituya en virtud de lo previsto en el artículo 60 de la Ley 27.431 para un proyecto de participación público privada en particular, tendrá en el Impuesto al Valor Agregado el tratamiento previsto en el artículo 74 de la Ley 27.431.

Asimismo, se dispone que a los fines de la determinación del Impuesto a las Ganancias, los contratistas considerarán como costo computable de los certificados, títulos valores, actas o instrumentos de reconocimiento de la inversión o prestación a cargo del contratista PPP, que emita el Fideicomiso Individual PPP que se constituya en virtud de lo previsto en el artículo 60 de la Ley 27.431 para un proyecto de participación público privada en particular, el valor nominal de dichos instrumentos, neto de su componente de interés que no haya sido devengado en función del tiempo, según las disposiciones del artículo 18 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones.

¿Se puede realizar una evaluación aproximada e informar a esta Comisión el costo que implican estas exenciones?

11. El art 9° inc. f) de la Ley 27.328 indica que sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación, pliegos o contratos, los contratos PPP deberán incluir los *“procedimientos de revisión del precio del contrato que permitan preservar la ecuación económico-financiera del contrato”*. ¿Qué criterios o pautas se van a utilizar para prever estos procedimientos de revisión del precio?

12. Respecto a la respuesta N° 408 del informe N° 108 de la Jefatura de Gabinete al Honorable Congreso de la Nación, vinculado al Proyecto de “RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS PPP – ETAPA 1”. Ante la consulta acerca de los

posibles incrementos del cuadro tarifario de peajes de los corredores encuadrados en esta etapa, se asoció ello al “beneficio del usuario por la implementación del proyecto RARS”, que compara en tiempo y velocidad la diferencia para un vehículo liviano y pesado entre transitar por la autopista RARS o una alternativa sin el proyecto. A su vez, en la respuesta se detalló que se llevaría adelante un nuevo incremento tarifario para noviembre de 2018.

Acompañe la documentación utilizada para realizar los cálculos asociados a los incrementos tarifarios mediante la modalidad de “beneficio del usuario” ¿Será este el mecanismo utilizado para fijar el valor de los cuadros tarifarios de los corredores en cuestión de aquí en adelante?

13. De conformidad con lo establecido en el artículo 4° de la Ley 27.328, en ocasión de estructurarse proyectos de participación público-privada la contratante debe incentivar la generación de nuevos puestos y fuentes de trabajo en el país, estableciéndose planes y programas de capacitación para los trabajadores. En función de este mandato legal, se consulta:
 - a) ¿Cuáles son los procedimientos propuestos para asegurar la continuidad de la relación laboral del personal a ser transferido a los Contratistas PPP que se encuentre prestando tareas en los corredores viales y en las áreas del proyecto al momento de la licitación en curso? Presentar informe discriminando por cada Corredor Vial.
 - b) En el “Dictamen del art. 13, Ley 27.328” se anticipó que el Contratista PPP deberá capacitar al personal transferido en concordancia con las nuevas tareas asignadas. ¿Cuáles son las medidas al respecto exigidas en el Pliego y contenidas en las ofertas consideradas admisibles por la Comisión Evaluadora?
 - c) ¿Cuál es el incremento de puestos de trabajo proyectado con relación a los corredores viales comprometidos en el procedimiento de selección del

Contratista PPP en marcha? Presentar informe discriminando por cada Corredor Vial.

- d) ¿Se han realizado estudios sobre el impacto económico y social que tendrá sobre el área de desarrollo de los proyectos, el traslado de las Estaciones de cobro? ¿Se ha contemplado la situación del personal actualmente afectado a las Estaciones de cobro cuya localización será modificada?
- e) ¿Cuáles son las previsiones del Pliego elaborado para el Proyecto de “RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS PPP – ETAPA 1”, que a criterio de la Subsecretaría de Participación Público-Privada y de la Dirección Nacional de Vialidad como Ente Contratante, promueven la sustentabilidad económica y social del área donde los proyectos se ejecutarán?

14. De conformidad con lo establecido en el artículo 9°, inciso b) de la Ley 27.328, los contratos PPP deben prever un equitativo y eficiente reparto de aportes y riesgos entre las partes del contrato, contemplando al efecto las mejores condiciones para prevenirlos, asumirlos o mitigarlos, de modo tal de minimizar el costo del proyecto y facilitar las condiciones de su financiamiento. En tal entendimiento se consulta:

- a) ¿Cómo se ha garantizado en el Pliego, el equitativo y eficiente reparto de aportes y riesgos entre las partes, al momento de regularse el supuesto de extinción anticipada del contrato por razones imputables a una u otra parte?
- b) Reviste particular interés, cómo se ha previsto el impacto de este riesgo en las Entidades Financiadoras. ¿Cuáles son las consecuencias respecto de los Pagos por Inversión contenidos en TPIs ante una extinción anticipada por culpa del Contratista y cuáles, ante la extinción anticipada del Contrato PPP por razones de interés público o por razones imputables al Ente Contratante?

- c) A los efectos de la fijación de la metodología de valuación y el procedimiento de determinación de la compensación que pudiese corresponder al Contratista PPP en casos de extinción anticipada del Contrato PPP por parte del Ente Contratante, ¿cuáles son los principios y procedimientos que se han considerado como aceptados internacionalmente y de modo general en la materia, tomados como referencia para la elaboración del Pliego? Se solicita la remisión de los antecedentes normativos de derecho comparado o documentos públicos, compulsados.
15. ¿Se han realizado estimaciones sobre los ingresos que podrá percibir el Contratista PPP por la explotación por parte de terceros (estaciones de servicio, paradores, áreas de descanso), de las áreas de servicio que se autoricen dentro del Proyecto de cada Corredor Vial? Presentar informe discriminando por cada Corredor Vial.
16. ¿Cómo se ha previsto la promoción de la participación directa o indirecta de pequeñas y medianas empresas y el fomento del trabajo nacional en lo referente a la explotación por parte de terceros (estaciones de servicio, paradores, áreas de descanso), de las áreas de servicio que se autoricen dentro del Proyecto de cada Corredor Vial?
17. ¿Se han realizado estimaciones sobre los ingresos que podrá percibir el Contratista PPP por explotar, por sí o por terceros, servicios accesorios que no sean servicio público y por el aprovechamiento y uso de predios remanentes de expropiación? Presentar informe discriminando por cada Corredor Vial.
18. Respecto del repago y la rentabilidad de los Contratistas PPP en el marco del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”.

- a) Detalle de las proyecciones de Contraprestación por Uso, los supuestos utilizados para realizar dichas proyecciones, y de la justificación de dichos supuestos.
 - b) Detalle de las proyecciones de Contraprestaciones por Tránsito, de los supuestos utilizados, de la justificación de dichos supuestos, y de su asignación entre Contraprestación por Tránsito del Contratista PPP y otros destinos de la Contraprestación por Tránsito.
 - c) ¿Cómo son los procesos de cobro y de pago de la Contraprestación por Exceso de Carga? ¿Es un proceso enteramente privado, o se utilizan medios públicos a tal efecto?
19. En virtud de que el Sr. Subsecretario de Participación Público Privada, en varias presentaciones públicas, ha manifestado que el costo financiero de los programas PPP incluye una prima por iliquidez que oscila entre los 150 y los 300 puntos básicos se solicita conocer:
- a. ¿Qué motiva que en el Contrato PPP del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1” la tasa de descuento se defina como “la tasa de rendimiento del título de la República Argentina a diez (10) años de plazo más cincuenta puntos básicos (50pbs) o la tasa de descuento utilizada para el CIERRE FINANCIERO, la que fuere menor...”?
 - b. ¿Cómo han medido el impacto en la cobertura de la brecha por riesgo argentino, de un mayor peso del riesgo argentino en el costo financiero total que surge de comparar una prima por iliquidez de entre 150 y 300 puntos básicos con una de 50 puntos básicos? Proveer las sensibilidades medidas.
 - c. ¿Qué proceso sigue la SSPPP en sus funciones para determinar la Tasa de Descuento “apropiada”? y ¿qué variables se consideran en su determinación? Se solicita la remisión de los análisis realizados, y de los documentos de casos comparables estudiados.

20. Respecto de la extinción de los contratos PPP, se necesita conocer:

A) ¿Cómo funciona el Pago por Inversión No Amortizada? Particularmente, ¿dónde y cómo se establece el cálculo de los fondos de endeudamiento “efectivamente aplicados al PROYECTO”?

B) De acuerdo al contrato de Participación Público Privada tipo formulado en el marco del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras – Etapa 1”, podría entenderse que los Pagos por Inversión No Amortizada pueden, eventualmente, requerir la erogación de considerables sumas por parte del Tesoro. Este sería el caso si, por ejemplo, razones de interés público hicieran conveniente la extinción de un Contrato PPP, circunstancia en que “el Pago por Inversión No Amortizada (...) en ningún caso, podrá(...) ser inferior al monto necesario para el repago del Endeudamiento para el Proyecto...”. Hay en este momento desbalances macroeconómicos, según la opinión en distintas oportunidades expresada por el Señor Presidente de la Nación, sus ministros, y otros funcionarios públicos. Desbalances que hacen al país dependiente del financiamiento externo, para evitar ajustes mayores y de alto impacto social, un financiamiento que puede interrumpirse. En estas condiciones podría resultar arriesgado asumir compromisos rígidos de envergadura, máxime si no buscan rentabilidad social o económica de suma importancia y/o urgencia.

¿Se ha incorporado este tipo de consideraciones al establecer los distintos Proyectos PPP? Si es así, ¿cómo?

C) Particularmente en cuanto a la Etapa 1 de la Red de Expresos Regionales, ¿cómo se ha ponderado la coyuntura económico-financiera del país en su proceso decisorio?

D) En este sentido, los sucesos recientes (fuerte devaluación del Peso, considerable suba de la tasa de rendimiento de los títulos públicos argentinos, etc.) hacen evidente que eventos, ajenos o no, al devenir del país pueden cambiar drásticamente las condiciones y por ello la

evaluación de los distintos proyectos ¿Se han reevaluado la prudencia y conveniencia de la Etapa 1 del proyecto de Red de Expresos Regionales a partir de dichos sucesos?

21. Respecto de las relaciones con terceros y la subcontratación se observa que de acuerdo al Contrato PPP tipo provisto en la web de la SSPPP, el Contratista PPP puede subcontratar en todo o en parte con cualquier Subcontratista la ejecución de las Obras del Contratista PPP, previa comunicación al Ente Contratante y con su aprobación y consentimiento. Por otro lado, en el Borrador Indicativo publicado en la web de la SSPPP (<https://www.minfinanzas.gob.ar/uppp/docs/resumen-ejecutivo-ppp.pdf>), se señala que “El Contratista PPP deberá realizar un concurso privado para seleccionar a un subcontratista que realice los trabajos de movimiento o alteración (de infraestructuras de servicios que sean necesarias para desarrollar el Proyecto) a un precio competitivo. Si el costo de tales trabajos superara el tope establecido en el pliego de licitación aplicable, el Ente Contratante deberá compensar al Contratista PPP contra avance de obra del subcontratista que ejecute los trabajos.”

- a) ¿Cómo funciona el proceso de subcontrataciones?
- b) ¿Qué derechos y/u obligaciones tiene el Contratista PPP en cuanto a potenciales subcontratistas?
- c) ¿Qué derechos y/u obligaciones implican para el Contratante los potenciales subcontratistas?
- d) ¿Cómo se protege el Contratante de posibles sobrecostos derivados de las operaciones de subcontratistas?
- e) ¿Cómo se ha previsto que, a los efectos de las subcontrataciones, el Contratista PPP otorgue preferencia a empresas nacionales y/o pequeñas y medianas empresas locales?

22. De acuerdo al Contrato PPP tipo relativo al Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”, podría ser posible para un Contratista PPP solicitar un

Ajuste de la Contraprestación por Disponibilidad por Obras Viales en Competencia ante: (a) obras menores aun cuando pudieran ser económica o socialmente beneficiosas; y/o (b) obras improbables por su magnitud y por el riesgo económico y/o financiero que implicaría para dicha obra la posibilidad de que “la obra protegida” limite su rentabilidad; específicamente se previó:

71.7. Ajuste de la Contraprestación por Disponibilidad por Obras Viales en Competencia

Cuando cualquier AUTORIDAD GUBERNAMENTAL haya comenzado o completado la ejecución de obras viales que, de manera acumulada, ocasionen una disminución en la proyección de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO o de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO DEL CONTRATISTA PPP, según sea el caso, a ser percibida por el CONTRATISTA PPP superior al tres por ciento (3%) respecto de la proyección de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO o de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO DEL CONTRATISTA PPP, según sea el caso, que el CONTRATISTA PPP hubiera percibido de no ser por la ejecución de tales obras viales (calculado como valor presente neto utilizando la TASA DE DESCUENTO), la CONTRAPRESTACIÓN POR DISPONIBILIDAD será incrementada a fin de que el valor presente neto del impacto generado por la ejecución de tales obras viales, utilizando a tal efecto la TASA DE DESCUENTO, sea igual a cero, considerando a tal efecto (i) la proyección de los menores costos a ser incurridos por el CONTRATISTA PPP en la prestación de los SERVICIOS PRINCIPALES y (ii) la proyección de la menor CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO o CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO DEL CONTRATISTA PPP, según sea el caso, a ser percibida por el CONTRATISTA PPP, en cada caso, como consecuencia de la ejecución de tales obras viales.

- a) ¿Cuál es la razonabilidad de esta protección en obras de este tipo y envergadura?
- b) Eventualmente, ¿cómo podrá establecerse la magnitud del eventual impacto negativo en la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO o en la

CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO DEL CONTRATISTA PPP, según sea el caso?

- c) ¿Por qué se estableció “la proyección de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO o de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO DEL CONTRATISTA PPP, según sea el caso” como base para determinar la significatividad del impacto de “Obras Viales en Competencia”? ¿No resulta bajo un 3% como umbral de determinación de un impacto significativo de una obra cualesquiera respecto de una proyección, una proyección incierta y cuya probabilidad es sólo aproximadamente estimable ex-ante?
 - d) Se solicita detalle de las obras hoy proyectadas o en curso, que podrían ser, por poco probable que se evalúe, consideradas en Competencia con los Proyectos PPP en el marco del Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1”.
23. ¿Que criterios utiliza la Secretaria de PPP para priorizar proyectos de PPP? ¿Existe un criterio federal? ¿Cuál es?. Se solicita un detalle por Provincia de los montos públicos privados comprometidos de la totalidad de los proyectos presentados en el Presupuesto 2018 y la misma información respecto de los contratos que ya tiene llamado a licitación.
24. ¿Cuánto le va a significar los proyectos PPP al presupuesto nacional? Y específicamente el proyecto ya licitado de corredores viales?
25. Los fondos destinados para PPP van a terminar siendo asignaciones presupuestarias? Y en tal caso, pueden verse afectada por el acuerdo con el Fondo Monetario Internacional?. Cual es el impacto concreto del acuerdo con el fondo monetario en el desarrollo del programa PPP?.
26. En relación a la conexión Santa Fe – Paraná cuyo licitación esta prevista, según la información oficial para una tercera etapa informe:
- A. Cuál ha sido el resultado de las Audiencias Públicas previstas en los Términos de Referencia, previstas en la Legislación Nacional, en la Ley de la Provincia de Santa Fe en materia de Ambiente y en la Ordenanza de la

Municipalidad de Santa Fe sobre el mismo tema. Copia Certificada de las Conclusiones obtenidas en los distintos ámbitos donde se desarrollaron las Audiencias Públicas.

- B. Considerando los Términos de Referencia, los cuales establecen que: “deben tener compatibilidad con los planes de ordenamiento territorial” (punto 1.3.3.) y los “Planes estratégicos territoriales para ambas cabeceras: Santa Fe y Entre Ríos, y su incidencia sobre una conexión de este tipo”, (punto 1.2.5.), Copia certificada de los Informes que dan cumplimiento a los puntos antes mencionados.
- C. Dada la existencia de un Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Santa Fe, aprobado en Decenas de Asambleas regionales y locales, con participación de entidades de la sociedad civil, organizaciones empresarias y de trabajadores. Copia certificada de las versiones taquigráficas o conclusiones del debate de las opciones de traza en el ámbito provincial.
- D. Teniendo en cuenta que entre los objetivos principales del proyecto se encuentra promover el desarrollo del área, contemplar la planificación regional y contribuir a separar el tránsito urbano del tránsito pasante. Copia certificada de los informes respectivos.
- E. La Gestión del Proyecto incluyó la Auditoría de los estudios sectoriales – hidráulicos, de transporte, etc- a ejecutar por parte de Universidades de la Región. Copia certificada de los informes elaborados por las Unidades Académicas involucradas.
- F. Los estudios de pre selección de alternativas, la simulación de eventos hidrometeorológicos correspondientes a la crecida de diseño revela, para la Alternativa N° 3, el anegamiento de una importante área urbana de la ciudad de Santa Fe, que podría mitigarse o solucionarse reemplazando tramos con terraplenamiento por viaductos. Al respecto ¿Qué costo incremental implica lograr la seguridad requerida por el Proyecto? Copia certificada de los informes respectivos.
- G. De acuerdo con las exposiciones técnicas realizadas en eventos del Foro Metropolitano Santa Fe Paraná, La Comisión Técnica asignada al Proyecto por la Provincia de Santa Fe realizó oportunamente observaciones

significativas a las variantes de traza seleccionadas y a opciones técnicas que la misma demanda. ¿Se ha tenido en cuenta las mismas?, ¿Han sido evaluadas por el equipo técnico de la Dirección Nacional de Vialidad?. Copia certificada de los Informes técnicos correspondientes.

- H. De acuerdo con la información periodística de la región, el estudio de prefactibilidad preseleccionó y jerarquizó tres (3) alternativas de Traza – las numero 1, 2 y 7-, jerarquizando como más conveniente la Traza N.º 2. Ante el requerimiento del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Santa Fe, se abandonan estos resultados y se avanza con el desarrollo de la Traza N.º 3, siendo que ésta -según los estudios preliminares- demanda un costo de inversión un 85 % superior al de la Traza N.º 2 preseleccionada. Qué motivos técnicos, económicos o ambientales hicieron llevaron a tomar esta decisión a la Dirección Nacional de Vialidad?. Copia certificada de los informes que avalaron este cambio.
- I. De acuerdo, con información periodística, ante el elevado costo de inversión de la Traza N.º 3, se promueve una denominada Traza N.º 3.1., que incluye la ejecución del tramo isleño, comprendido entre la RN168 y la Avenida Mar Argentino, con un viaducto 1+1, previendo la continuidad del tránsito liviano por La Guardia – Puente Oroño Centro de Santa Fe. ¿Que razones inciden en la selección de esta traza, y si resuelve –en el mediano plazo- los problemas de congestión? Copia certificada de los informes que avalan tal decisión.
- J. La traza en estudio avanzado, informada por el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Santa Fe, incluye la realización de dos importantes puentes, uno sobre el Canal de Derivación y otro sobre el rio Coronda, para los cuales se opta por la variante de Puentes Levadizos. ¿Se conoce el incremento del costo ocasionado por esta variante técnica?. Teniendo en cuenta la necesidad de operación permanente de estos dispositivos levadizos, se use o no el puente, se incluyeron en los análisis además de los costos de inversión, los costos operativos?, se estudió el impacto en el costo de transporte, la suspensión temporaria del uso de los mismos? Copia certificada de los informes que avalan tal decisión

- K. Si el proyecto demanda un diseño que soporte una crecida de recurrencia milenaria y la variante elegida para continuar los estudios (Traza N.º 3 o 3.1.) prevé el uso de un tramo de la actual Avenida Circunvalación Sur y Oeste de Santa Fe, que tiene una cota de coronamiento que no soporta la crecida de diseño. ¿Se incluyeron los costos correspondientes para adecuar este tramo?, ¿se tuvo en cuenta que este acceso sur-oeste del proyecto continúa mezclando tránsito local con tránsito pasante?, contraviniendo así uno de los objetivos del Proyecto. Copia certificada de los informes que avalan tal decisión y efectúan el cálculo de costos a incurrir.
- L. De acuerdo con información provista por el Ministerio del Interior, este proyecto está propuesto a ser ejecutado por medio de Participación público-Privada. ¿se conoce las condiciones contractuales propuestas para la eventual licitación y adjudicación?, ¿Se han estimado costos de peaje alternativos y su incidencia en la recuperación de la inversión?.

27. En atención a las diferencias de fechas y de montos que se encuentran publicados en los portales de la Subsecretaría de Participación Pública Privada y de la Dirección Nacional de Vialidad respecto de la construcción del Puente Corrientes-Resistencia y la construcción del Corredor G y/o L , se solicita:

a) Informe la fecha prevista de la Licitación para la construcción del 2do. Puente Corrientes-Resistencia, como así también su valor aproximado y la fecha estimada de firma del Contrato. Asimismo, se informe cuando estará disponible el ante proyecto del mismo.

b) Informe la fecha prevista de la Licitación para la construcción del Corredor G y/o L, como así también su valor aproximado y la fecha estimada de firma del Contrato.