

LICITACIÓN PUBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS Y DE PASAJEROS QUE VINCULE LA ESTACIÓN MULTIMODAL A CONSTRUIR EN EL DEPARTAMENTO DE LUJÁN DE CUYO Y LAS CIUDADES DE MENDOZA – GUAYMALLÉN, CON LA FRONTERA CON CHILE.

PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULARES

CIRCULAR ACLARATORIA N° 4

Se comunica a los adquirentes del Pliego mencionado en el epígrafe que, en respuesta a las consultas que seguidamente se transcriben y enumeran, se han proporcionado las respuestas aclaratorias que también se consignan a continuación:

CONSULTA N° 1:

Conceptos generales

En primer lugar, entendemos que es de la esencia del presente proyecto, que el mismo se lleve a buen término tanto en el tramo argentino como en el tramo chileno. Entendemos que el Ferrocarril Trasandino Central tiene razón de ser en tanto y en cuanto logre “INTEGRAR UN SISTEMA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO ENTRE MENDOZA – REPÚBLICA ARGENTINA y LOS ANDES - REPÚBLICA DE CHILE”, tal como se lo expone en los Pliegos. Consideramos importante que el CONCEDENTE ratifique o aclare este concepto. El motivo de este pedido estriba en que la finalidad del proyecto presidirá y guiará la interpretación de los Pliegos, del futuro Contrato de Concesión, así como de toda la vida de la Concesión. En caso de resultar ratificado el concepto, fuerza entonces concluir, a modo de ejemplo, que la coordinación entre los procesos licitatorios argentino y chileno resulta esencial, que la imposibilidad de desarrollo del proyecto en el tramo chileno – comprendido entre la frontera del país hasta la ciudad de Los Andes, y que incluye los tramos frontera-Río Blanco que licita el MOP y el tramo Río Blanco-Los Andes, al que se accedería por vía

de contratación con EFE - dejan sin finalidad la presente licitación, que existen múltiples obligaciones del futuro Concesionario y circunstancias operativas que deben armonizarse, so pena de tornar irrealizable esta magna obra de integración que el CONCEDENTE ha decidido llevar a cabo.

RESPUESTA N° 1:

SE RATIFICA LO EXPRESADO EN EL PLIEGO. HAY CONTACTO PERMANENTE ENTRE ARGENTINA Y CHILE.

CONSULTA N° 2:

Atento la naturaleza de la presente licitación, que se encuentra enmarcada en las normas que regulan de la Iniciativa Privada, receptadas en el Decreto 966/05, estimamos que resulta necesario que el CONCEDENTE aclare cómo garantizará la estabilidad normativa de la concesión. Tal como se expone en las Leyes 23.969 de Reforma del Estado y 17.520 de Obras Públicas, así como en el Decreto 1105/89, toda contratación que realice el Estado Nacional debe receptar con claridad el concepto de ecuación económico-financiera o ecuación del contrato. En este sentido, entendemos que no se desprende del articulado de los Pliegos la recepción de dicho principio rector, el que estimamos debería receptarse explícitamente, de modo de brindar un marco de seguridad jurídica al proyecto, que actualmente parecería no estar asegurado. En el mismo sentido, y a fin de viabilizar la inclusión del principio de respeto de la ecuación económico-financiera en el contexto de un proyecto donde el único ingreso del Concesionario estará constituido por los precios que cobre por los servicios que preste, entendemos que resulta conveniente la inclusión de una cláusula de estabilidad normativa, por la que se asegure al Concesionario el respeto de la ecuación económico-financiera que se recepte en el Contrato de Concesión.

RESPUESTA N° 2:

LA ESTABILIDAD NORMATIVA DE LA CONCESIÓN SE GARANTIZA CON LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MENCIONADA EN EL PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES - PUNTO 1.5. LEGISLACIÓN APLICABLE.

CONSULTA N° 3:

Otro tema que resulta de trascendencia desde el punto de vista jurídico, es definir el alcance de la gratuidad de la concesión. Conforme al artículo 2º de la Ley 17.520, *“La concesión podrá ser: a) A título oneroso, imponiendo al concesionario una contribución determinada en dinero o una participación sobre 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 reintegrable o no al Estado.”* Atento la mencionada norma no admite otros tipos de concesiones, solicitamos que se aclare cómo opera la gratuidad en el presente caso, cuál es su alcance. Motiva la presente consulta, el hecho de que los Pliegos contienen disposiciones que pueden resultar contradictorias con el principio de gratuidad, tales como la previsión de gastos de administración y control de la concesión a cargo del concesionario (Título V del PCP, punto II), o las prescripciones correspondientes al caso de rescisión del contrato por culpa del concesionario Capítulo XXII 23.1.5. PCG, circunstancia en que no se encuentra previsto el reconocimiento de trabajos realizados, gastos incurridos y gastos de inversión sobre bienes de propiedad del Estado, lo que podría constituir un enriquecimiento sin causa, o la institución de una penalidad expropiatoria. Téngase presente, a este respecto, la existencia de garantías de contrato y garantías solidarias de los oferentes. El tema reviste, asimismo, fundamental importancia desde el punto de vista tributario. Corresponde aclarar que la interpretación tributaria de la gratuidad del contrato no será realizada por el CONCEDENTE, con lo cual resulta necesario que el mismo se expida sobre el modo en que garantizará la gratuidad del mismo frente a los organismos de recaudación tributaria. Téngase presente que la Administración Federal de Ingresos Públicos analizará la onerosidad o gratuidad del contrato con relación a cada tributo en particular.

RESPUESTA N° 3:

LA LICITACION ES A TITULO GRATUITO. EL CONCESIONARIO DEBE ASUMIR LOS COSTOS INDICADOS EN EL PLIEGO.

EL CONCESIONARIO DEBERÁ CUMPLIMENTAR CON LAS CARGAS TRIBUTARIAS (TASAS, IMPUESTOS, CONTRIBUCIONES U OTRO GRAVAMEN) QUE RESULTEN DE LA LEGISLACIÓN.

CONSULTA N° 4:

Una circunstancia que presenta importantes dudas a TECNICAGUA, es el alcance de la competencia del CONCEDENTE, y cómo garantizará el mismo la interacción de las potestades que aparecen en cabeza de otras jurisdicciones, tales como la Provincia de Mendoza. En efecto, a pesar de que la concesión es de jurisdicción federal, y por tanto corresponde al ámbito de las competencias del CONCEDENTE, existen potestades que, por las particulares características del proyecto, son detentadas por otros Organismos o jurisdicciones. Ejemplo de ello pueden ser las potestades de la Provincia de Mendoza sobre los terrenos que han sido declarados sujetos a expropiación y cesión, de conformidad con la Ley Provincial N° 7.374, expropiaciones y cesiones que deberán tramitarse en suelo y jurisdicción provincial y, por tanto fuera de la jurisdicción del CONCEDENTE, más allá del marco legal ofrecido por la citada norma, en punto al mecanismo de compensaciones entre la Nación y la Provincia (Art. 5 y 6 de la Ley N° 7.374). No queda claro cómo puede prevalecer el futuro concesionario, de una declaración de utilidad pública efectuada por una provincia, respecto de una licitación de índole nacional. Asimismo, tampoco queda clara la relación entre el CONCEDENTE y la Provincia de Mendoza en lo referente a temas ambientales, que se rigen por Ley Provincial N° 5.961 y su Decreto Reglamentario 2109/2004. Del mismo modo, tampoco queda claro a qué se deben las referencias al contralor que el CONCEDENTE efectuaría sobre el cumplimiento de obligaciones impositivas de jurisdicciones provinciales o inclusive municipales, ni cómo podrá garantizar el mantenimiento de la ecuación económico-financiera del contrato cuando existen jurisdicciones que no se encontrarán, en principio obligadas a respetarla. Por otra parte, consideramos que el CONCEDENTE debería aclarar cómo será su relación con los distintos Entes Reguladores provinciales (EPRE Y EPAS).

RESPUESTA N° 4:

EL CONCEDENTE ES EL ESTADO NACIONAL ARGENTINO Y LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN ES LA SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION. SE COORDINARÁ CON LAS AUTORIDADES PROVINCIALES LAS ACCIONES QUE CORRESPONDAN.

CONSULTA N° 5:

Definiciones

En la Introducción, párrafo primero, se indica que se licita *“un servicio de transporte ferroviario de cargas y de pasajeros que vincule la ESTACION MULTIMODAL LUJAN DE CUYO (a construir) y las ciudades de MENDOZA – GUAYMALLÉN (Provincia de MENDOZA, REPÚBLICA ARGENTINA) con la frontera con CHILE”*. Entendemos que existe una inexactitud en la expresión, desde que la licitación no involucra el acceso a la Ciudad de Mendoza, sino que, eventual y únicamente para el caso que se autorice una concesión complementaria respecto del Ramal A16 para el transporte turístico de pasajeros, el Ferrocarril accederá a la Estación Benegas en la Ciudad de Godoy Cruz, a través del mencionado Ramal, desde su empalme con A12 en estación Paso de Los Andes y siempre que el Concesionario opte por esta estación por resultar apta y conveniente. Asimismo, la ciudad de Guaymallén solamente se alcanzaría en el caso de que se estimara conveniente extender el servicio de carga en el tramo del Ramal A12 comprendido entre la Estación Multimodal Luján de Cuyo y el Ramal A10, a efectos de optimizar su explotación mediante la conexión con otros ramales y ferrocarriles de igual o distinta trocha de otros concesionarios, o la factibilidad de tránsito del FCTC por ramales de terceros operadores hasta puntos generadores de carga. Sin embargo, estas obras no forman parte de la Obra Básica, tal como se las define han sido aprobadas en la Propuesta TECNICAGUA y en el Título III del PCP, sino de Obras Complementarias, factibles de realizar en su oportunidad dentro del Área de la Concesión. Atento la importancia capital que tienen las diferencias mencionadas desde el punto de vista del plan de negocios e inversiones a realizar, se solicita aclaración respecto de las diferencias que parece haber en el alcance del proyecto conforme se consigna en la Introducción, respecto del proyecto aprobado.

En otro orden de ideas, consideramos necesario destacar que, tal como se expresa en el segundo párrafo de la Introducción, el objeto de la licitación *“se complementará a través del Paso del CRISTO REDENTOR (Túnel CARACOLES) con un servicio ferroviario de similares características a implementar en la REPÚBLICA DE CHILE, integrando un sistema internacional de transporte ferroviario que tendrá como nodos extremos principales las ciudades de MENDOZA en ARGENTINA y LOS*

ANDES en CHILE.” Más allá de que entendemos que hay un error en el Pliego al referir como nodo principal a la Ciudad de Mendoza, siendo que el nodo principal se ubica en la Estación Multimodal de Luján de Cuyo, a efectos de viabilizar la mentada integración, y de conformidad con lo que se dispone en el punto 1.3.5 del Pliego licitatorio de la República de Chile, *“en el plazo máximo de 6 meses contados desde el inicio del plazo de la concesión establecido en el artículo 1.6.4 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito mediante carta dirigida al DGOP e ingresada a la oficina de partes respectiva, el mecanismo a través del cual la Sociedad Concesionaria tendrá el derecho de acceso a la Vía Férrea de EFE sector Los Andes – Río Blanco... La no información por parte de la Sociedad Concesionaria del mecanismo de ingreso al sector Los Andes – Río Blanco en el plazo y forma establecido en el presente artículo, será causal de extinción de la concesión de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.11.2.4.2 de las presentes Bases de Licitación.”* Por su parte, el artículo 1.11.2.4.2 establece el supuesto de extinción de la Concesión *“por Riesgo de Operación sector Los Andes – Río Blanco”*, indicando que *“El MOP podrá optar a poner término anticipado al contrato de concesión por la causal establecida en el artículo 1.3.5 de las presentes Bases de Licitación.”* Queda claro, entonces, que el Concedente del vecino país a estimado que resulta esencial para la vida del contrato que el Concesionario logre, en el plazo contractual estipulado, acordar con EFE el derecho de acceso al sector que permitirá al sistema ferroviario llegar a la ciudad de Los Andes. Atento la interrelación que existe entre ambas concesiones, estimamos que resulta necesaria la incorporación de cláusulas en el presente Pliego, que contemplen el *“Riesgo de Operación sector Los Andes – Río Blanco”* del Concesionario del tramo chileno. De otro modo, entendemos que se desnaturaliza la finalidad del presente proceso licitatorio.

Entendemos que el alcance de las siguientes definiciones debería aclararse.

ÁREA DE LA CONCESIÓN: La referencia a terrenos públicos parece insuficiente. Podrían plantearse servidumbres sobre terrenos privados (sin llegar a la expropiación), que también serían parte del área de concesión. Por otra parte no se

hace una referencia precisa a los documentos de los que surge el alcance físico de la definición.

Asimismo, y con relación a este punto, consideramos conveniente que se incluya la siguiente definición:

- Área de Reserva para área operativa de la Concesión: Es el área conformada por terrenos ferroviarios de propiedad pública que será incorporada al área operativa de Concesión cuando el oferente o el Concesionario la soliciten para ejecutar las obras de construcción, reconstrucción y acondicionamiento requeridas para la consecuentemente y exclusiva explotación de los servicios de transporte de pasajeros en la infraestructura rehabilitada. Comprende el tramo de zona de vía del denominado Ramal A16 del mismo ferrocarril, entre el empalme con el Ramal A12 en estación Paso de Los Andes y la progresiva Km. 6.334, contigua a Estación Benegas, perteneciente al Ramal SM29 de la ex línea San Martín, como así también un sector de dicha Estación Benegas, hoy afectada a la concesión de ALL Central S.A.

CONCESIÓN: Entendemos que resulta conveniente agregar la expresión “explotación” al concepto de concesión. La explotación parece haberse escindido en otro concepto, “concesión integral de la explotación”, que no aparece claramente utilizado en el resto del pliego. Asimismo, para dar mayor claridad, podría agregarse la frase “con el alcance que se le otorga en el artículo 1.1 del PCG”, u otra referencia al objeto de la concesión. Por ello, estimamos que resulta necesario que se aclare el concepto.

CONTRATO DE CONCESIÓN: Dado que el documento que se define en este punto constituirá la base fundamental de las obligaciones y derechos de las partes durante la Concesión, estimamos conveniente que se anexe al Pliego un borrador del Contrato de Concesión. Entendemos que lo solicitado colaboraría a evitar eventuales problemas que pudieran surgir como consecuencia de divergencias entre el texto del Contrato y el del Pliego en su conjunto.

OBRA BÁSICA DE LA CONCESIÓN: La concreción de la Obra Básica y su explotación constituyen el objeto fundamental de la concesión, razón por la cual el alcance de la definición debe ser preciso. En este sentido, consideramos que el concepto que ofrece el Pliego no es exacto. Entendemos que cuando se habla de Obra Básica, se está refiriendo la que como tal ha sido definida por TECNICAGUA en su propuesta, dentro del alcance de la aprobación de la Iniciativa Privada, y que ha sido receptada en el Título III del PCP. Lo contrario implicaría innovar en el Pliego, extendiendo las obligaciones del futuro concesionario a cuestiones no comprendidas en la propuesta TECNICAGUA, ni agregadas por el Comité Consultor de Evaluación del Proyecto. Considerando la concepción de la propuesta de TECNICAGUA, tanto en la oportunidad de implementación de los distintos servicios a explotar como en la realización de las obras a ejecutar vinculadas a ellos, concluimos que para evitar confusiones e interpretaciones erróneas ciertos términos deben redefinirse y agregarse otros que hacen a la mejor comprensión de las obras que componen la concesión que se licita. Atento la importancia del tema, proponemos se adopte la siguiente distinción:

? **Obra Básica de la Concesión:** es la obra que debe ser construida y conservada por el Concesionario y que resulta necesaria para la reactivación, refuncionalización, operación, mantenimiento y explotación de los servicios de carga en el tramo del Ramal A12 preexistente y de nueva traza afectados al proyecto, desde Estación Multimodal Luján de Cuyo al límite con Chile, comprendiendo las etapas de Obra Básica Inicial y la de Obra Básica Diferida. En este orden incluye la realización de los proyectos y de las obras previstas en las mismas para la vía férrea, sus obras de arte y estaciones.

? **Obra Básica Inicial:** es la obra mínima del tramo del Ramal A12 preexistente y de nueva traza afectados al proyecto comprendido entre Estación Multimodal Luján de Cuyo al límite con Chile que debe ser íntegramente construida y conservada por el Concesionario y que resulta necesaria para la Puesta en Servicio Inicial de la operación y explotación del Transporte de cargas.

? **Obra Básica Diferida:** es la obra del tramo del Ramal A12, desde Estación Multimodal al límite con Chile, que debe ser íntegramente construida y conservada por el Concesionario y que resulta necesaria prever diferida en el plazo de Concesión conforme lo requiera el incremento previsto en el tiempo de la demanda de carga y las consecuentes operaciones ferroviarias hasta cubrir la capacidad de transporte del

corredor, prevista en el proyecto.

? Obra Complementaria del Servicio de Carga: es la obra del tramo del Ramal A12, desde Estación Multimodal Luján de Cuyo hasta su empalme con el Ramal A10 que, conforme a los planes de negocios que el Concesionario pueda implementar con concesionarios de otros ramales o ferrocarriles de igual o distinta trocha, o por factibilidad de tránsito del FCTC por ramales de terceros operadores hasta puntos generadores de carga fuera de su área de concesión, se justifique ser oportunamente construida y conservada por el Concesionario a efectos de servir de nexo entre la infraestructura de la Obra Básica de la Concesión.

? Obra Complementaria para el Servicio de Pasajeros: es la obra total que deba ser construida y conservada por el Concesionario, en oportunidad que se requiera, conforme a los planes de negocios que éste implemente y apruebe la Autoridad de Aplicación, y que resulte necesaria para la puesta en servicio, operación, mantenimiento y explotación de un servicio de transporte de pasajeros, básicamente dirigido a servicios de turismo, en los tramos del Ramal A12 y sus sectores de estación que sean necesarios afectar y en el tramo del Ramal A 16 y Estación Benegas incluido en el Área de Reserva para área operativa de la Concesión.

OFERENTE: Entendemos que el uso del vocablo “empresa” se presta a confusión, desde que el concepto de “empresa” no se encuentra regulado en la legislación comercial nacional. Sugerimos, para mayor claridad, que se utilice la voz “sociedad comercial”.

ORGANISMO DE CONTROL: La COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE es un ente autárquico que en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional. Es el órgano de control legal para todo el sistema de transporte ferroviario y automotor. En tanto es un ente autárquico, sus funciones no son susceptibles de ser delegadas por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN a otro organismo o institución. Estimamos que en la redacción de esta definición subyace una confusión que debe ser desentrañada: el ORGANISMO DE CONTROL no es la INSPECCIÓN de la concesión. En tanto aquel es un órgano autárquico, no dependiente de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y que tiene

la misma injerencia en el control de esta concesión como de las demás concesiones del sistema de transporte nacional, la INSPECCIÓN es un organismo técnico, con alta capacitación, que representa a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN frente al concesionario. Es el organismo encargado de la comunicación entre la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el concesionario.

En los Pliegos no se ha regulado claramente la INSPECCIÓN. En el articulado, se hace referencia en todo momento a la actuación de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, sin que se prevea aquel organismo, que estimamos fundamental para el desarrollo del proyecto. En este sentido, debemos destacar que el Pliego de licitación que se lleva a cabo en la República de Chile contempla detalladamente al organismo y sus facultades, sumamente amplias. Consideramos necesario que se adopte un criterio similar, y se legisle en el Pliego la existencia y actuación de la INSPECCIÓN de la concesión.

TOMA DE POSESIÓN: El concepto resulta sumamente impreciso. Entendemos que resulta insuficiente para definir uno de los instantes que más relevancia tiene para el concesionario, pues tiene una enorme incidencia en el inicio y la extinción de las obligaciones del concesionario, como *“el acto mediante el cual el Concesionario se hace cargo de la Concesión”*. La definición es recursiva y no se ajusta a derecho, puesto que no se puede definir en términos legales qué se quiere significar con “hacerse cargo” de la concesión. En nuestra opinión, el punto merece ser tratado exhaustivamente. Más allá de que no se indica una fecha de la toma de posesión ni el modo de determinarla, debemos destacar que el concepto parece haber englobado a otros de práctica usual en las licitaciones, tales como el REPLANTEO GENERAL. La imprecisión de la definición se pone de manifiesto claramente cuando se verifica que la firma del contrato de concesión y la toma de posesión de la concesión no son necesariamente actos contiguos y, sin embargo, muchas obligaciones y plazos comienzan a computarse desde la TOMA DE POSESIÓN. Téngase presente que todo el cronograma de inversión tiene inicio en un momento que, de conformidad con la redacción actual de los Pliegos, no puede conocerse.

Asimismo, entendemos que sería conveniente incorporar al glosario los siguientes conceptos:

REPLANTEO GENERAL: debería definirse con precisión qué implica su realización y el momento en que se llevaría a cabo el mismo. Muchas obligaciones deberían ser exigibles a partir del mismo, y no de la TOMA DE POSESIÓN. Por ejemplo, la ejecución del Inventario de los bienes existentes, de conformidad con el Título V punto 2.2 del PCP.

EQUIPO Y MATERIAL RODANTE: El concepto, por su importancia en la evaluación económica, financiera y otras, merece ser incluido en el apartado, desde que su alcance puede ser malinterpretado. Por ejemplo, equipos de auxilio, para trabajos de vía como material bi-vial podría o no ser considerado equipo rodante, si bien técnicamente debería ser incluido en el concepto y así parece ser considerado en otros puntos del pliego. En nuestro concepto, puede considerarse material rodante a todo móvil que por su naturaleza y uso está concebido para circular por la vía.

FRANJA DE VÍA O ZONA DE VÍA: podría conceptualizarse como la porción de terreno comprendida entre los límites externos de los cuadro de estación, en el cual se materializa la infraestructura de vía y cuyos límites están definidos en los títulos de propiedad o por el Área de Concesión otorgada.

TERCER OPERADOR: Si bien no se define, en el Pliego se prevé la posibilidad de que, en determinadas circunstancias, terceros operadores de cargas o pasajeros operen en el ámbito de la concesión. Su definición parece conveniente.

CARGADOR: No se encuentra definido.

ÁREA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS: el concepto no aparece claro, pudiéndose interpretar que es comprensiva del “área de explotación comercial” definida en punto 3 de Tit. VII. y “área o áreas de servicios auxiliares” indicados en Ver punto 1.2 de Título VII del PCP.

SERVICIOS AUXILIARES: El concepto correspondería al uso de la infraestructura, instalaciones fijas y/u otras prestaciones indicadas en el punto 1.2 del Título VII. Sin embargo, el concepto podría incluir otros aspectos, como alquiler de locomotoras, vagones, servicios de auxilio a terceros operadores. Consideramos que su alcance debería definirse, puesto que su imputación deberá ser considerada correctamente en los Cuadros 4A y 4B, entre otros. Asimismo, sugerimos que se adicione la explotación de servicios auxiliares al objeto del contrato, puesto que el texto solamente refiere a la explotación de áreas comerciales.

ÁREAS COMERCIALES: El concepto aparece escindido del concepto de "servicios auxiliares". Si bien una definición del concepto parecería desprenderse del punto 3 del Título VII del PCP, una definición más amplia resulta trascendente a efectos de una correcta imputación de inversiones e ingresos del Plan económico-financiero y para la correcta asignación funcional de las áreas del proyecto.

ÁREA ONABE: Interpretamos como tal, la conformada por inmuebles de propiedad pública de los ramales que se concesiones, en la parte que no será afectada al Área de la Concesión. En tal sentido, pedimos que se aclara si, en caso de requerirse para el proyecto parte de esas áreas por resultar insuficiente el área de Concesión definida, se podrá, con razón fundada, disponer de ellas total o parcialmente.

ÁREA OPERATIVA DE LA CONCESIÓN: No se encuentra definido. Para la franja de vía, debería resolverse, al igual que el Área de Concesión y Área ONABE, respecto de las zonas intrusadas por la Ruta Nacional 7 de la DNV. Estas definiciones se relacionan con las necesarias delimitaciones de jurisdicciones a todos los efectos legales y de responsabilidades del Concesionario.

RESPUESTA N° 5:

LA DEFINICIÓN INTEGRAL DEL SERVICIO ES LA INDICADA EN EL PLIEGO. EL RAMAL A16 ESTÁ INTEGRADO A LA CONCESIÓN DESDE LA ESTACIÓN BENEGAS AL EMPALME, EN CARÁCTER DE RESERVA; OPORTUNAMENTE

LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN AUTORIZARÁ SERVICIOS DE PASAJEROS SI ASÍ LO CONSIDERA NECESARIO. LAS DEFINICIONES DEL PLIEGO SE RATIFICAN. NO SE INCORPORARÁN NUEVAS DEFINICIONES.

CONSULTA N° 6:

PARTE A PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES. 1.CAPITULO PRIMERO 1.1. OBJETO DE LA LICITACION. Se reiteran las observaciones efectuadas a la INTRODUCCIÓN de los Pliegos respecto de la necesidad de precisión en la formulación de los alcances de la Concesión. Asimismo, debemos destacar que el objeto que se define no coincide con el objeto de la concesión que se lleva a cabo en la República de Chile, en el que el transporte de pasajeros no está contemplado en ningún punto de la versión oficial de las Bases, como tampoco como servicios complementarios, en contrario a lo antes previsto, con lo cual, en tal aspecto no existiría la complementariedad enunciada acá. No obstante, consideramos que si esta condición se mantuviese en Chile, no implicaría que dichos servicios dirigidos particularmente a trenes turísticos no pudieran implementarse para el tramo argentino en el momento que los oferentes o el concesionario lo consideren oportuno, como servicios locales hasta tanto el concesionario de aquel país gestione y obtenga en Chile ante el Concedente y EFE las autorizaciones pertinentes. Tal restricción, que implica impedimentos para la implementación de un servicio internacional que constituye el mayor potencial y atractivo, confirma la validez del PT y PLT en cuanto a que esos servicios deben implementarse sólo cuando existan las condiciones para ello.

Con respecto al último párrafo del artículo, se advierte que el Pliego chileno, respecto a la licitación de su sector del Corredor Ferroviario, presenta un cambio fundamental importancia: abarca únicamente el tramo frontera – Río Blanco. Al resto del Corredor hasta Los Andes sólo se accederá mediante alguno de los procedimientos que se citan en los puntos 1.3.4 y 1.3.5 de las Bases Administrativas de la Licitación. Tal situación, por todas sus implicancias en la concepción integral del proyecto, debería explicitarse en el pliego argentino. Fuera de ello, y a los efectos de los plazos que se encuentran corriendo en el proceso licitatorio chileno, y dada su interrelación con los plazos del proceso argentino y la evaluación integral que necesariamente deben hacer

los oferentes del proyecto enunciado en Objeto, entendemos que dichos documentos deberían haber sido puestos a disposición de los licitantes para el tramo chileno, lo que a la fecha no ha ocurrido, impidiendo la evaluación mencionada, lo que resulta crucial para la toma de las decisiones fundamentales de los licitantes.

RESPUESTA N° 6:

SE RATIFICA LA RESPUESTA A LA CONSULTA N° 1 Y A LA CONSULTA N° 5.

CONSULTA N° 7:

1.2. ALCANCE DE LA CONCESIÓN. En nuestra opinión, en el primer párrafo del artículo se confunden los conceptos de Objeto de la Licitación con la Obra Básica de la misma. Este último concepto es el contenido en Título III de PCP, puntos 1.1 y 1.2, y los documentos presentados en Anexo III.1 de la propuesta original y el listado de Anexo III.2 de respuestas al Comité Consultor de Evaluación y concordante con lo que se define como Pliego Técnico de la Licitación (PTL, 1.3 de Parte A – Condiciones Generales) que comprende lo anterior más las Condiciones Particulares incorporadas en el proceso de evaluación y detalladas en mismo Título III.

Asimismo, de conformidad con lo que se dispone en el penúltimo párrafo del artículo, entendemos que la complementariedad de las concesiones es de la esencia de las mismas. En razón de ello, estimamos necesario que se incorpore al Pliego una disposición en carácter de reciprocidad con la cláusula 1.7.7 del Pliego de la licitación que se lleva a cabo en la República de Chile, titulada “*Condiciones de Factibilidad de Circulación de Trenes*”, y que en su parte pertinente expresa que “*El Licitante adjudicatario o Sociedad Concesionaria en su caso, tendrá derecho a solicitar que se declare la extinción del presente contrato de concesión, conforme a las normas previstas en el artículo 1.11.2.4.1 letra a) de las presentes Bases de Licitación...Para ello, el Licitante adjudicatario o Sociedad Concesionaria en su caso, deberá acreditar mediante documentación fehaciente, calificada por el DGOP, que no fue posible por causas ajenas a su voluntad establecer los acuerdos o convenios necesarios para contar con autorización de circulación de trenes en el tramo ferroviario comprendido dentro del “Contrato de Concesión de la Construcción Operación y Mantenimiento de un*

Servicio de Transporte Ferroviarios de Cargas y de Pasajeros que vincule la Estación Multimodal Luján de Cuyo y las ciudades de Mendoza – Guaymallén con la frontera con Chile”, licitado en la República Argentina”. Por su parte, el punto 1.11.2.4.1 letra a) mencionado en el artículo establece, dentro de las causales de extinción del contrato a solicitud de la Sociedad Concesionaria, la de “Infactibilidad de Tránsito Ferroviario”, expresando que “El Licitante adjudicatario o Sociedad Concesionaria en su caso, tendrá derecho a solicitar la extinción de la concesión por las causales establecidas en el artículo de las presentes Bases de Licitación...”. Es nuestra opinión que, a los efectos de armonizar los procesos licitatorios y las concesiones resultantes, se adopte en el Pliego nacional una solución semejante a la dispuesta por la República de Chile.

1.2.1. Entendemos que se debería agregar *“que constituyen la Obra Básica de la Concesión (tramo Ramal A12 entre Estación Multimodal Luján de Cuyo y límite internacional), de conformidad con la PT y el PTL”.*

1.2.1.1. *“La construcción de aproximadamente...”. Solicitamos se añada la frase “de conformidad con la PTL”.*

1.2.1.2. *“Reconstrucción y/o rehabilitación ... “. En función a la PT y PTL, que responde a las “indicadas en el proyecto presentado y corregido según texto” y para brindar mayor claridad al punto, corresponde que el texto refiera a las estaciones, desvíos y playas de maniobras del servicio de cargas.*

1.2.1.3. *“La construcción delsistemas de telecomunicaciones”.*

1.2.1.4. *“La reconstrucción y/o de pasos a nivel..... y la construcción de pasos peatonales en estaciones”.*

1.2.1.5. *“La construcción ... de la estación multimodal...”. En función de la PT derivadas de exigencia provinciales plasmadas en la Ley Expropiaciones, art. 6 inc f), estimamos necesario agregar a continuación “y la construcción del nexo vial entre estación multimodal y Ruta Provincial Nº 84, de uso no exclusivo, que quedará de*

propiedad de la Provincia, sin obligación del concesionario de su mantenimiento y limpieza.”

En función de las redefiniciones sugeridas más arriba, cabría entonces diferenciar los sectores y obligaciones entre Obra Básica (inicial y diferida) y Obras Complementarias de cargas y pasajeros en lo que corresponda siguiendo un esquema similar al anterior del pliego, por lo que sugerimos:

“1.2.2 Las obras Complementarias del Servicio de Cargas que puedan ser necesarias para el nexo de vinculación entre el tramo del Ramal A12 comprendido entre Estación Multimodal Luján de Cuyo y el empalme de éste ramal con el A10, en el proyecto como mínimo deberán comprender:

1.2.2.1 La reconstrucción de aproximadamente 38 km de vía de trocha angosta de la traza de vía preexistente, incluyendo las obras de reconstrucción de terraplenes, puentes y la construcción y reconstrucción de los pasos a nivel vehiculares y peatonales.

1.2.2.2 La reconstrucción y/o rehabilitación y puesta en funcionamiento de las estaciones del servicio de cargas, desvíos y playas del tramo que sean necesarias, su mantenimiento, limpieza y vigilancia.

1.2.2.3 La construcción y/o rehabilitación y puesta en funcionamiento de los sistemas de señalización, maniobra y de telecomunicaciones, estos últimos en conexión con el resto del sistema de la obra básica.

1.2.3 Las obras Complementarias del Servicio de Pasajeros que resulten necesarias para el la implementación de dicho servicio en el Ramal A12 y en el tramo del A16 definido como “Area de reserva operativa de la Concesión”, en el proyecto como mínimo deberán comprender:

1.2.3.1 La reconstrucción y/o rehabilitación y puesta en funcionamiento de vías, desvíos y playas maniobras en trocha angosta, pasos a nivel vehiculares y peatonales, estaciones o partes de estas con sus áreas de servicios complementarios, su

mantenimiento, limpieza y vigilancia.

1.2.3.2 La construcción y puesta en funcionamiento de los sistemas de señalización, maniobra y de telecomunicaciones en conexión con el sistema principal.”

1.2.3. Se solicita aclaración sobre si se comprende en el concepto “*actividades comerciales complementarias y/o subsidiarias*”, la explotación de los SERVICIOS AUXILIARES y de las AREAS COMERCIALES, conceptos cuya definición también solicitamos.

RESPUESTA N° 7 :

LA OBRA BÁSICA ES LA QUE EL CONCESIONARIO FUTURO DEBERÁ LLEVAR ADELANTE PARA OPERAR LOS SERVICIOS EN CADA ETAPA DEL PROYECTO, EN BASE A LO APROBADO EN EL DECRETO N°176/05.

SE RATIFICA EL PROCEDIMIENTO EXPRESADO EN EL CAPITULO DÉCIMO, PUNTO 10.1.

CONSULTA N° 8:

1.4. INFORMES COMPLEMENTARIOS. Con respecto a este punto, y su relacionado, apartado 3.12. del Cap. III, se solicita al CONCEDENTE que arbitre en lo inmediato los medios pertinentes a fin de poder acceder a todos los sectores e instalaciones del ÁREA DE LA CONCESIÓN. A la fecha, existen tramos de nuevas trazas que no se han podido recorrer y relevar, ya sea por pertenecer a particulares que prohíben su ingreso, ya sea por formar parte del patrimonio de la Provincia de Mendoza, sin que exista autorización de ese Estado Provincial que viabilice el estudio de esos sectores. Como también numerosas instalaciones de estaciones ocupadas por terceros que niegan el ingreso.

RESPUESTA N° 8:

SE REALIZARÁN LAS GESTIONES QUE CORRESPONDAN Y A PEDIDO CONCRETO DE LOS INTERESADOS.

CONSULTA N° 9

1.7 PLAZO DE CONCESIÓN.

1.7.1. Entendemos que las fechas que se desprenden del punto, deberían estar coordinadas con las del Pliego licitatorio de la República de Chile, más aún cuando el inicio del plazo de concesión se contabiliza a partir de la fecha de la TOMA DE POSESIÓN. Hemos expresado más arriba que el concepto y momento de TOMA DE POSESIÓN no es, a nuestro entender, preciso. Atento que en la República de Chile no se suscribirá Contrato de Concesión, consideramos que sería conveniente adaptar el texto del Pliego a fin de que el inicio de ambas concesiones coincida. El punto no es banal, desde que todas las obligaciones de los Concesionarios deberán desarrollarse coordinadamente, a fin de que la explotación del sistema también pueda iniciarse de ese modo.

RESPUESTA N° 9:

SE COORDINARÁN CON LOS PLAZOS ESTABLECIDOS CON CHILE. LA TOMA DE POSESIÓN SERÁ UNA VEZ FIRMADO EL CONTRATO Y DESARROLLADO EL INVENTARIO.

CONSULTA N° 10:

1.7.3. Consideramos que debe establecerse un momento preciso para la comunicación de la decisión de la CONCEDENTE. Sugerimos adoptar la redacción de la primera parte de la fórmula que se utiliza en el punto siguiente, estableciendo una anticipación no inferior a doce meses. Asimismo, a fin de procurar el mantenimiento de la ecuación económico-financiera, estimamos necesario que se incluya al final del artículo una fórmula por la que se explicita que se compensará al Concesionario por los años de operación que se agregan. Sugerimos “...debiendo compensar al Concesionario en consecuencia.”

RESPUESTA N° 10:

EL PLAZO DE COMUNICACIÓN DE LA DECISIÓN DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN RESPECTO DE LA CONTINUIDAD O DEL RESCATE DE LA CONCESIÓN NO SERÁ INFERIOR A DOCE (12) MESES.

CONSULTA N° 11:

1.7.4. La parte final del punto suscita dudas e incertidumbre. Nos preguntamos en base a qué parámetros será evaluado el Concesionario, que organismo sería propiamente el encargado de calificar al Concesionario, cuál sería el procedimiento, y cómo se aseguraría el derecho de defensa del Concesionario y la bilateralidad en el procedimiento. Proponemos que todos estos temas se definan en un documento anexo, y que el mismo sea referido en el texto del Pliego. Ello en virtud de que existen y pueden definirse parámetros concretos para la evaluación. Entendemos que todo inversor debe poder conocer las reglas que alienten sus expectativas futuras y tener certezas de la transparencia de los procesos.

RESPUESTA N° 11

LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN COMUNICARÁ OPORTUNAMENTE EL MECANISMO A APLICAR PARA LA CALIFICACIÓN.

CONSULTA N° 12:

2. CAPITULO SEGUNDO. 2.1 REGIMEN DE LA CONCESIÓN, MODALIDADES TARIFARIAS Y OTRAS FUENTES DE INGRESOS. 2.1.1. GENERALIDADES. Con referencia a la potestad de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN de fijar precios máximos para los casos en que, como consecuencia de desastres naturales o fuerza mayor, el servicio de ferrocarril que se concesiona deviniera en alternativa única de transporte de cargas entre las áreas de influencia, solicitamos se aclaren las siguientes cuestiones:

- ?Cuál es la definición de desastre natural o fuerza mayor que debe adoptarse.
- ? Si el cierre temporal del Túnel Cristo Redentor como consecuencia de las inclemencias climáticas constituiría un supuesto de desastre natural o fuerza mayor. En caso afirmativo a partir de cuántos días de producido se consideraría tiempo prolongado.
- ? Qué recaudos legales debe observar la AUTORIDAD DE APLICACIÓN para poder hacer uso de esta potestad y cuál sería el procedimiento reglado al respecto.
- ? A cargo de qué organismo estaría la declaración de existencia y cese del desastre natural o fuerza mayor.

Debemos destacar que la posibilidad técnica que tiene el ferrocarril de transportar cargas en condiciones climáticas en las que otros medios de transporte no pueden operar en la zona, constituye justamente una de sus mayores ventajas comparativa, y es allí donde reside gran parte de su rentabilidad. Por lo tanto, pretender fijar precios máximos para ese caso podría implicar modificar la ecuación económico-financiera del proyecto hasta, inclusive, llegar al punto de tornarlo inviable. Esta circunstancia se pone de manifiesto compulsando el PTL, donde se puede constatar que no se prevé ningún tipo de precio máximo. Entendemos que el precepto se aparta notablemente del PTL, y como consecuencia de ello solicitamos se elimine la referencia. En caso de estimar improcedente lo solicitado, solicitamos se instrumenten los medios pertinentes a fin de que, para el caso de que otro medio de transporte devenga el único medio de transporte de carga entre las áreas de influencia, se apliquen medidas similares a las que se estipulan en la presente cláusula.

Con relación a la posible formación de un oligopolio en el corredor, lo que también conllevaría la aplicación de límites tarifarios, solicitamos que se aclaren los siguientes puntos:

- ?Cuál es la definición de oligopolio que debe adoptarse.
- ?Qué organismo estaría a cargo de la comprobación y declaración de la existencia de oligopolio, y cuál sería el procedimiento reglado al respecto.
- ?En caso que se entendiera que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN resultaría competente para entender en la materia, qué competencias quedarían reservadas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

Con respecto a la oportunidad en que el concesionario deberá indicar los criterios generales para la fijación de las tarifas para los servicios de transporte de pasajeros que propone y considera en su oferta, atento la eventualidad del servicio de transporte de pasajeros - el que no forma parte de la obra básica del PT - se solicita aclaración sobre a qué momento se refiere con el término "*oportunidad*". En nuestra opinión, el término se refiere al momento previo a implementar esos servicios, por lo que sugerimos se incorpore esa aclaración al texto. Considerando, además, lo dispuesto en la CP N° 20 del PCP, interpretamos que es previo a implementar la puesta en servicio de dicho transporte de pasajeros.

RESPUESTA N ° 12

A EFECTOS DE LAS DEFINICIONES DE DESASTRE NATURAL, FUERZA MAYOR Y OLIGOPOLIO CORRESPONDE REMITIRSE A LAS ESPECIFICADAS EN EL CÓDIGO CIVIL Y/O LIBROS DE DOCTRINA JURÍDICA Y ECONOMÍA.

LA POTESTAD DE ESTABLECER TARIFAS MÁXIMAS ES UNA FACULTAD QUE SE ATRIBUYE A LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN PARA SU APLICACIÓN EN CONDICIONES DE EXCEPCIONALIDAD EN QUE EL FERROCARRIL DEVINIERA EN ALTERNATIVA ÚNICA DE TRANSPORTE DURANTE UN TIEMPO PROLONGADO. NO SE ESTIMA PERTINENTE ESTABLECER PLAZOS A PRIORI QUE PUEDEN SER VARIABLES SEGÚN SITUACIONES ESPECIFICAS QUE SE DESARROLLEN DURANTE EL DESARROLLO DE LA CONCESIÓN.

CONSULTA N° 13:

3. CAPITULO TERCERO 3.1 INFORMACIONES A FACILITAR POR LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN. DOMICILIOS. NOTIFICACIONES. 3.1.2. INFORMACIÓN DISPONIBLE Y ESTUDIOS. Sobre el punto, que tiene íntima relación con 1.4 de Cap. I y lo allí planteado, resulta importante destacar que para obtener la información requerida para materializar la oferta, resulta necesario hacer verificaciones y efectuar visitas al área de las obras, a la que en muchos puntos no se ha podido acceder, ya sea por encontrarse las instalaciones edilicias y de franja de vía ocupadas (incluye el tramo Multimodal a frontera y el tramo Multimodal a empalme A10 que se incorpora al Área de Concesión con una situación de mayor complejidad que el primero) como por tener impedido el acceso a propiedades a expropiar para la construcción de la nueva traza, tales como desde Túnel Caletón al límite con la propiedad fiscal de la Provincia de Mendoza, entre otros sectores, todos los cuales requieren de elevamientos para efectuar la oferta, ya sea planialtimétricos, de conformación geológica, relevamiento de acueductos, nuevas trazas viales, etc. Sería redundante abundar en las dificultades o imposibilidades que se presentarán para que los oferentes accedan a esas áreas y edificios si no están dadas por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN las condiciones que lo permitan. No menos importante es poder disponer de la documentación y datos

necesarios y suficientes para el análisis de otras situaciones que el pliego plantea: resolución de las interferencias de la R 7 Nacional sobre la franja de vía (Puntos Críticos), Tít. II punto 1.7 de PCP, dado que lo aportado en Anexo II.4 se evidencia como insuficiente para la evaluación exigida en dicho punto. Ampliaremos sobre este tema en particular al tratar el punto correspondiente al igual que otros casos.

RESPUESTA N° 13 :

SE REITERA LO INDICADO EN LA RESPUESTA N° 8

CONSULTA N° 14:

3.1.5. NOTIFICACIONES DEL CONCEDENTE. Solicitamos aclaración sobre si los plazos deben contarse desde las cero (0) horas del día siguiente de la notificación, en el modo prescrito por el Código Civil.

RESPUESTA N° 14

LOS PLAZOS DEBEN CONTARSE DESDE LAS CERO (0) HORAS DEL DÍA DE LA NOTIFICACIÓN, EN EL MODO PRESCRIPTO POR EL CÓDIGO CIVIL.

CONSULTA N° 15:

4. CAPITULO CUARTO 4.1 REQUISITOS QUE DEBERAN REUNIR LOS OFERENTES 4.1.2. Atento que las jurisdicciones provinciales cuentan con entes semejantes a la Inspección General de Justicia, solicitamos se aclare si la referencia al cumplimiento de las normas de la IGJ es genérica y comprensiva de las normas que correspondan a la jurisdicción pertinente. Lo contrario implicaría la obligación de que las personas jurídicas, nacionales o extranjeras, se encontraran constituidas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo que resulta inconveniente. Debería tenerse presente que toda la obra y la explotación de la concesión se llevarán a cabo en la Provincia de Mendoza. Solicitamos se aclare si existe posibilidad de opción a este respecto. El organismo competente en la Provincia de Mendoza es la Dirección de personas Jurídicas.

Con respecto a la responsabilidad solidaria e ilimitada de los co-oferentes, entendemos que la misma no puede extenderse más allá del inicio de los trámites de

constitución de la SOCIEDAD CONCESIONARIA. En caso contrario, se vulneraría el sistema de responsabilidades previsto por la Ley de Sociedades Comerciales. Solicitamos se revea el punto.

RESPUESTA N° 15:

**TRATÁNDOSE DE UNA LICITACIÓN REALIZADA POR EL ESTADO NACIONAL Y ATENTO A LA JURISDICCIÓN FEDERAL, EL ORGANISMO COMPETENTE ES LA INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA (ORGANISMO NACIONAL)
LA OBLIGACIÓN ILIMITADA Y SOLIDARIA SE EXTENDERÁ HASTA LA FIRMA DEL CONTRATO Y LA ENTREGA DE LAS GARANTÍAS DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO.**

CONSULTA N° 16:

4.1.5. Con referencia a quiénes quedarán excluidos de la presente Licitación, en la República Argentina:

4.1.5.2). El requisito de no tener juicios contra el Estado Nacional resulta demasiado amplio. Entendemos que el concepto debe acotarse, pues la redacción actual comprende todos los ámbitos del Estado Nacional, lo que no parece justificable. La existencia del punto 4.1.5.5) revela que esa no habría sido la intención del CONCEDENTE, pues de otro modo, aquel no tiene razón de ser. Proponemos que se limite el presente artículo a no tener juicios con el Estado Nacional en carácter de demandado.

RESPUESTA N° 16:

LOS OFERENTES NO DEBERÁN TENER JUICIOS CON EL ESTADO CONCEDENTE COMO DEMANDADOS NI COMO DEMANDANTES.

CONSULTA N° 17:

4.1.5.5). La redacción del inciso nos merece varios reparos.

En primer lugar, nos parece que la referencia a los “evasores” es injustificada. La evasión es tanto un concepto del derecho tributario sustantivo como un delito del derecho penal. Consideramos que afirmar que no se pueden presentar “evasores” es

tanto como sostener que no se pueden presentar “*delinquentes*”, por lo que el párrafo, tal como está redactado podría aparecer reñido con el ordenamiento jurídico. Proponemos referir la prohibición a quienes tengan “*condena penal firme y pendiente de cumplimiento por delitos de materia impositiva y/o aduanera*”. Las condenas cumplidas no pueden incluirse, pues se violentaría el régimen general del Derecho Penal Argentino.

En segundo lugar, entendemos que no puede prohibirse la posibilidad de contratar a los “*deudores morosos*”, pues ello implica una calificación de la conducta por parte de un organismo incompetente (la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, que será quien evaluará el cumplimiento de los requisitos de los oferentes), así como también la aplicación, en la práctica, de una sanción de tipo penal en el ámbito administrativo de una contratación pública, lo que resulta violatorio de garantías constitucionales.

En tercer lugar, se solicita aclaración sobre el alcance que se le otorga a la expresión “*causa convencional*”. A modo de ejemplo, el otorgamiento por parte de la AFIP de un plan de facilidades de pago, implica una novación de obligaciones fiscales con causa convencional. Hasta el momento en que se haya culminado con el pago la última cuota del mismo, el administrado podría ser calificado de “*deudor del Fisco por causa convencional*” y, sin embargo, se encontraría regularizando su situación impositiva, por lo que no se le debería imputar incumplimiento alguno, en tanto y en cuanto no se declare caduco el plan de pago, por sentencia firme.

En cuarto lugar, la referencia al Fisco no resulta precisa, pues podría incluir a los Estados Provinciales y Municipales. Sin embargo, tal como lo hemos expuesto más arriba, el CONCEDENTE carece de competencia para verificar y/o exigir obligaciones a favor de estas jurisdicciones.

RESPUESTA N° 17:

LA CALIFICACIÓN DE EVASORES SE REFIERE A QUIENES TIENEN SENTENCIA FIRME AL RESPECTO

CONSULTA N° 18:

4.1.5.7). Reiteramos para el punto el pedido de aclaración formulado en 4.1.2.

4.1.6. Consideramos que el plazo es exiguo. Solicitamos se amplíe a sesenta días.

RESPUESTA N° 18:

SE REMITE A LA RESPUESTA AL PUNTO 4.1.2.

SE SUSTITUYE EL PÁRRAFO 4.1.6. EN LA PARTE PERTINENTE, DONDE DECÍA: “...DEBERÁ SER PRESENTADA CON LOS REQUISITOS LEGALES PERTINENTES POR EL ADJUDICATARIO DENTRO DE LOS VEINTE (20) DÍAS DE NOTIFICADA LA ADJUDICACIÓN...”, DEBE DECIR: “...DEBERÁ SER PRESENTADA CON LOS REQUISITOS LEGALES PERTINENTES POR EL ADJUDICATARIO DENTRO DE LOS SESENTA (60) DÍAS DE NOTIFICADA LA ADJUDICACIÓN.....”

CONSULTA N° 19:

4.1.7. El punto genera incertidumbre sobre la posibilidad de cumplimiento. Al no conocerse el plazo que transcurriría entre la preadjudicación y la adjudicación, no se puede saber si se estará en condiciones de cumplir con este requisito. El problema se agrava con la interacción de otros puntos del Pliego, tales como el 11.1.1, que establece que la Sociedad Anónima Concesionaria del Proyecto deberá ser constituida dentro de los 60 días de “*comunicada la mejor oferta*”, circunstancia que tampoco comprendemos si debe identificarse con la comunicación del acto administrativo de preadjudicación. Al respecto, en Bases Chile, el plazo se establece en 60 días a partir de la publicación de la adjudicación en el Diario Oficial.

RESPUESTA N° 19:

EL PUNTO 11.1.1. ESTABLECE EN RIGOR QUE DENTRO DE LOS SESENTA (60) DÍAS DE SELECCIONADA Y COMUNICADA LA MEJOR OFERTA (ES DECIR, A LOS 60 DÍAS DE LA RESOLUCIÓN DE PREADJUDICACIÓN) EL OFERENTE DEBERÁ CONSTITUIR AL SOCIEDAD ANÓNIMA, CONFORME LA ..”. SE ENTIENDE QUE DEBE REALIZAR LOS TRÁMITES, QUEDANDO PENDIENTE SU CONCLUSIÓN A LOS TIEMPOS DE TRÁMITE EN LA IGJ.

CONSULTA N° 20:

5. CAPITULO QUINTO. 5.1 PRESENTACION Y CONTENIDO DE LA OFERTA

5.1.4. SOLICITAMOS SE ACLARE SI *TODA* LA DOCUMENTACIÓN DEL CONTENIDO DE LA OFERTA QUE NO SE PRESENTE EN ORIGINALES DEBERÁ SER PASADA ANTE AUTORIDAD NOTARIAL, ATENTO LOS TIEMPOS Y COSTOS INVOLUCRADOS O SÓLO SI EL REQUISITO ES PARA UN TIPO DE DOCUMENTO EN ESPECIAL.

RESPUESTA: N° 20

LA DOCUMENTACIÓN ORIGINAL SERÁ LA RELACIONADA CON ASPECTOS DE CONFORMACIÓN DE EMPRESAS, ESTADOS CONTABLES Y TODO LO QUE HACE A LA CONFORMACION DE LA SOCIEDAD. EL RESTO DE LA DOCUMENTACIÓN. DEBERA ESTAR INICIALADA POR EL REPRESENTANTE LEGAL DEL OFERENTE.

CONSULTA N° 21:

5.1.5. Solicitamos se aclare el alcance del punto. Téngase presente los tiempos que implica el trámite y que su alternativa, esto es la imposición de la apostilla de La Haya, no es siempre viable, pues no todos los países son suscriptores de la convención. A este respecto, téngase presente que la República de Chile no es suscriptora de la Convención de La Haya respectiva.

RESPUESTA N° 21

LOS DOCUMENTOS EXPEDIDOS POR AUTORIDADES EXTRANJERAS A LEGALIZAR SON LOS INDICADOS EN LA RESPUESTA N° 20. LA IMPOSICIÓN DE LA APOSTILLA DE LA HAYA ES VÁLIDA PARA LA DOCUMENTACION EXPEDIDA POR AUTORIDADES DE PAISES QUE HAYAN SUSCRITO DICHA CONVENCION

CONSULTA N° 22:

5.1.11. SOBRE N° 1

A) SOBRE 1 PARTE A – ANTECEDENTES GENERALES Y CAPACIDAD TÉCNICO ECONOMICA:

1. Identificación del oferente.

3. d) Reiteramos para el punto el pedido de aclaración formulado en 4.1.2.

RESPUESTA N° 22:

RESPECTO A INGRESOS BRUTOS SE DEBE PRESENTAR CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN. RESPECTO A LA A.F.I.P., CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN Y CERTIFICADO FISCAL PARA CONTROL.

CONSULTA N° 23:

2. Declaraciones Juradas y constancias.

1) Una Declaración jurada en la que se manifieste:

1.c) Reiteramos para el punto el pedido de aclaración formulado en 4.1.5.2.

2) Las siguientes constancias:

2.b) Reiteramos lo expuesto sobre la competencia del CONCEDENTE y su interacción con otras jurisdicciones. La referencia a Ingresos Brutos no parece correcta, dado que se trata de un tributo provincial.

2.c) Reiteramos lo expuesto sobre la competencia del CONCEDENTE y su interacción con otras jurisdicciones. La referencia a Ingresos Brutos no parece correcta, dado que se trata de un tributo provincial. Por otro lado, la AFIP no emite certificados de "libre deuda". Solicitamos se aclare si se cumple con el requisito mediante la presentación del Certificado Fiscal para contratar con el Estado Nacional o Certificado de cumplimiento fiscal y la situación de las sociedades extranjeras ante este requisito.

2.e) Se aclare si la documentación relativa a la regularidad indicada es la misma de punto 2c)

RESPUESTA N° 23:

SE REITERA LA RESPUESTA N° 16 REFERENTE AL PUNTO 4.1.5.2.

SE SUSTITUYE LA REDACCIÓN DEL PUNTO 2. DECLARACIONES JURADAS Y CONSTANCIAS, INCIDO 2 c), DONDE DECIA: CERTIFICADO DE QUE NO REGISTRA DEUDA DE PAGO DE LOS IMPUESTOS A LAS GANANCIAS, AL VALOR AGREGADO, INGRESOS BRUTOS Y GANANCIA MÍNIMA PRESUNTA.

DEBE DECIR: CERTIFICADO FISCAL PARA CONTRATAR ESTABLECIDO POR LA RESOLUCION GENERAL DE AFIP N° 1814/2005.

SUSTITUYESE EL punto 2 e) POR EL SIGUIENTE TEXTO: LAS CONSTANCIAS ANTERIORES DEBEN SER PRESENTADAS PARA CADA UNO DE LOS INTEGRANTES DEL OFERENTE.

CONSULTA N° 24:

5. Antecedentes empresarios – Antecedentes Patrimoniales y Financieros del Licitante.

2) Con respecto al detalle de la organización interna de cada empresa, atento la envergadura empresarial que podrían ostentar los oferentes, el requisito podría transformarse en uno de imposible cumplimiento. Solicitamos que se aclare el objeto del requisito y, según éste, se acote el mismo al personal que a tal efecto se deba informar.

3) Con respecto a la obligación de presentar memorias y estados contables, el requisito es de difícil o imposible cumplimiento para sociedades extranjeras. Estimamos que debería preverse otro tipo de certificación, tal como el dictamen de auditor internacional de renombre u otro similar. Caso contrario, se correría peligro de discriminar a los oferentes extranjeros.

RESPUESTA N° 24:

CON LA DEBIDA ACLARACIÓN, LAS EMPRESAS PODRÁN LIMITAR LA NOMINA DEL PERSONAL CONSIGNADO AL NECESARIO Y SUFICIENTE PARA LLEVAR ADELANTE EL PROYECTO.

PARA EL CASO DE EMPRESAS EXTRANJERAS VALE EL DICTAMEN DE UN AUDITOR INTERNACIONAL.

CONSULTA N° 25:

.Entidad Financiadora de la obra.

Las instituciones Multilaterales de Crédito (BID, CAF, BIRF), por razones reglamentarias no están habilitadas para dar tratamiento formal a ningún trámite gestionado por privados. Sólo puede darse curso formal al análisis crediticio a partir de

la declaración de "Elegibilidad" del proyecto, y esta condición sólo existe a partir de haberse realizado el contrato de concesión. A su vez el proyecto FCTC se compone de dos tramos, en jurisdicciones nacionales distintas, con futuros concesionarios que podrían ser distintos, por tal razón, por pliegos, se les exige un acuerdo de operación unificado que deberá ser suscripto por ambos adjudicatarios. Dado que la explotación del FCTC se presenta como indivisible ningún banco conformará el otorgamiento de apoyo financiero a uno solo de los concesionarios sin antes conocer y evaluar el sujeto de crédito de la concesión en el otro país.

Por la razones expuestas, el texto de este punto, tal como reza, sería de imposible cumplimiento por cualquier proponente, ya que ninguna institución financiera otorga compromiso de cumplimiento a un sujeto de crédito al cual desconoce. Solicitamos se revea el punto. En este sentido, entendemos que el proponente estaría en condiciones de presentar un proyecto de ingeniería financiera certificado por su Banco Agente Financiero, documento en el se pueden especificar los instrumentos, las fuentes de financiamiento y las condiciones del fondeo que razonablemente se espera obtener a partir de la firma del contrato de concesión en ambos países. Dado que estas gestiones tomarán necesariamente tiempos de tramitación a correr a partir de la notificación de acuerdo entre adjudicatarios, y el perfeccionamiento de los contratos de concesión, sugerimos que se establezca un plazo de seis meses a partir de la firma de los contratos para presentar los compromisos previos de asistencia financiera, y seis meses más para la verificación de los primeros desembolsos, sin perjuicio que el concesionario puede destinar parte del capital social exigido para poner en marcha las obras.

RESPUESTA N° 25:

SE CONFIRMA EL REQUERIMIENTO ESPECIFICADO.

CONSULTA N° 26:

7. Empresa Constructora

7.2 Detalle de facturación anual...; 7.3 Memorias y estados contables... y 7.4 Certificado de capacidad de contratación...: Consideramos que los requisitos exigidos

en estos apartados pueden resultar de difícil o imposible cumplimiento para las sociedades extranjeras, en particular el apartado 4. Solicitamos se considere la revisión y adecuación de los mismos. Puede estarse imponiendo condiciones discriminatorias, restringiendo así de forma importante la selección de empresas constructoras si se toma en cuenta la exigencia del apartado 1.

RESPUESTA N° 26:

SE RATIFICA EL LISTADO DE REQUERIMIENTOS ESTABLECIDO EN EL PUNTO 7.

LAS EMPRESAS EXTRANJERAS DEBERAN CUMPLIMENTAR TODA LA DOCUMENTACIÓN QUE EXIGE EL REGISTRO NACIONAL DE CONSTRUCTORES DE OBRAS PÚBLICAS.

CONSULTA N 27:

8. Antecedentes Ferroviarios.

Solicitamos se indique en base a qué parámetros aprobará el CONCEDENTE al operador ferroviario. Entendemos que dichos parámetros deben formar parte del Pliego.

Con respecto a la obligación del operador ferroviario de suscribir la oferta en lo referente a la viabilidad técnica – operativa del servicio de trenes, entendemos que debería aclararse expresamente qué partes del pliego o documentos de la oferta debe suscribir, puesto que no todas hacen a la idoneidad del operador ferroviario. Puede inferirse que una de ellas sería el 11- Plan de Operaciones. Asimismo, solicitamos se indique por qué medio debe instrumentarse la suscripción, o si se estipulará la presentación de algún tipo de formulario o nota específica que pueda constituir un requisito obstativo para la aceptación formal de la oferta.

RESPUESTA N° 27:

SE RATIFICAN LOS TÉRMINOS DEL PUNTO 8 ANTECEDENTES FERROVIARIOS. EL OPERADOR DEBERÁ SUSCRIBIR UNA DECLARACIÓN JURADA QUE AVALE LA VIABILIDAD TECNICA OPERATIVA DEL SERVICIO DE TRENES PROPUESTO, CONFORME LOS REQUERIMIENTOS ESTABLECIDOS EN LAS CONDICIONES PARTICULARES AL RESPECTO.

CONSULTA N° 28:

B) SOBRE 1 PARTE B – PLANES EMPRESARIOS:

Sobre el punto, debemos destacar que la aceptación del proyecto no debería condicionar los aspectos que, de conformidad con la CP N° 1, deben ser ratificados o rectificadas. El Pliego de la República de Chile indica al respecto, en el punto 1.2.5, que la Sociedad Concesionaria deberá incorporar todas las obras y actividades necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los estándares incluidos en las bases de la licitación.

De acuerdo a lo expuesto, sugerimos se modifique el texto del punto del siguiente modo: *“El Oferente deberá hacer constar su aceptación a la propuesta de Tecnicagua, conforme se indica en la Condición Particular N° 1”.*

Si la intención del texto del pliego es referirse a una particularidad del proyecto, como la nueva traza sector Potrerillos aprobada por la SSTF, la Provincia, la Declaración de Impacto Ambiental y la DNV en lo que a ella involucra, o incluso a otras partes de la traza, apreciamos que tal hecho debe incluirse en la CP N°1 con indicación de cómo debe hacer constar dicha aceptación.

RESPUESTA N° 28:

SE SUSTITUYE PRIMER PÁRRAFO DEL PUNTO B) SOBRE 1 PARTE B – PLANES EMPRESARIOS, DONDE DECÍA: “EL OFERENTE DEBERÁ HACER CONSTAR SU ACEPTACIÓN DEL PROYECTO PRESENTADO EN LA PROPUESTA TECNICA, CONFORME SE INDICA EN LA CONDICIÓN PARTICULAR N° 1”, DEBE DECIR: “EL OFERENTE DEBERÁ HACER CONSTAR SU ACEPTACIÓN DE LA PROPUESTA TECNICA, CONFORME SE INDICA EN LA CONDICIÓN PARTICULAR N° 1”.

CONSULTA N° 29:

10. Programación de las obras de la concesión.

10.1. Atento el plan de trabajos y provisiones y cronograma depende de la definición y cumplimiento previo por parte del CONCEDENTE de otros aspectos, fundamentalmente temporales, entendemos que en el punto se hace referencia a un plan tentativo que podrá definirse con mayor detalle con las definiciones que indicamos agreguen en pliego. Solicitamos aclaración sobre el punto.

RESPUESTA N° 29:

LOS OFERENTES DEBERÁN PRESENTAR UN PLAN DESCRIPTIVO DE LOS TRABAJOS Y PROVISIONES A REALIZAR Y CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN COMPATIBLE CON EL PLAZO DE HABILITACIÓN DE LAS OBRAS INDICADO EN EL TITULO V DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES.

CONSULTA N° 30

10.3. El punto refiere a la Obra Básica de la Concesión. En función de las redefiniciones sugeridas más arriba y de la PT y PTL, es correcto. Pero para el caso que un oferente apreciara conveniente incluir en su oferta lo que definimos como Obras Complementarias de cargas y/o Pasajeros, debiera señalarse el mismo procedimiento para tales Obras.

RESPUESTA N° 30:

SE MANTIENE LA REDACCION DEL PLIEGO.

CONSULTA N° 31:

12. Plan Económico – Financiero de la Concesión

Presupuesto Obra Básica. En función de las redefiniciones sugeridas más arriba y de la PT y PTL, es correcto. Pero para el caso que un oferente apreciara conveniente incluir en su oferta lo que definimos como Obras Complementarias de cargas y/o Pasajeros debieran incluirse estas.

RESPUESTA N° 31:

SE MANTIENE LO REDACTADO EN EL PLIEGO.

CONSULTA N° 32

12.1. Egresos

12.1.1. “.. correspondiente a la Obra Básica...”. Vale mismo comentario anterior.

12.1.1. 4) “Costos de.... de la Obra básica”. Vale mismo comentario anterior.

Sugerimos que la discriminación de todos los rubros de este punto se pueda efectuar tal como se detalla en Egresos de Cuadro 4-B del Anexo III teniendo presente la diferenciación entre inversión y erogaciones en la explotación.

12.2 Ingresos

12.2.1. Sugerimos que la discriminación de todos los rubros de este punto se pueda efectuar tal como se detalla en Egresos de Cuadro 4-B del Anexo III.

RESPUESTA N° 32

LOS OFERENTES PODRAN TOMAR LOS CUADROS INDICADOS EN LOS PLIEGOS COMO MODELO, PUDIENDO EFECTUAR VARIACIONES PARA INDICAR LA INFORMACIÓN QUE DESEEN EXPONER EN SU OFERTA.

CONSULTA N° 33:

12.2.3. Por la exigencia de este apartado remitimos a la necesidad de precisar la definición de servicios auxiliares tal como indicamos en Definiciones.

12.2.4. Por la exigencia de este apartado remitimos a la necesidad de precisar la definición de Áreas Comerciales tal como indicamos en Definiciones.

12.3 Financiación

El apartado no es desarrollado en Pliego. Solicitamos se haga o en su defecto se elimine el mismo.

RESPUESTA N° 33:

SE MANTIENE LA REDACCION DEL PLIEGO AL RESPECTO. LA APERTURA DEL PUNTO 12.3. FINANCIACION LA DEBE EFECTUAR EL OFERENTE.

CONSULTA N° 34:

13. Reclamos por hechos acaecidos en el país vecino.

A tenor de lo que se ha expresado más arriba, en el punto 1.2 y en la Introducción, entendemos que debería armonizarse el texto con la finalidad última de la licitación y agregarse las referencias que resulten necesarias a ese respecto.

Solicitamos aclare a que se refiere con “*u otros*” al final de la frase. Entendemos que debe ser eliminado.

RESPUESTA N° 34:

SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL PUNTO 13 - RECLAMOS POR HECHOS ACAECIDOS EN EL PAIS VECINO.

CONSULTA N° 35

6. CAPITULO SEXTO 6.1 RECEPCIÓN DE SOBRES Y APERTURA DEL SOBRE N° 1 PARTE A Y PARTE B.

6.1.1. No se indica la hora de la apertura de sobres.

RESPUESTA N° 35

LA HORA DE APERTURA DE LOS SOBRES N° 1 ESTA INDICADA EN EL AVISO DE LLAMADO A LICITACIÓN PUBLICADO EN EL BOLETÍN OFICIAL Y EN DIARIOS DE MENDOZA Y BUENOS AIRES. FUE RENOVADA EN LA CIRCULAR N° 3.

CONSULTA N° 36

7. CAPITULO SÉPTIMO 7.1 PROCEDIMIENTOS Y CRITERIOS PARA LA CALIFICACIÓN DE OFERENTES. 7.1.1. GENERALIDADES. a) y 7.1.2. CRITERIOS DE CALIFICACIÓN DEL SOBRE N° 1.

Contrariamente a lo indicado en 7.1.1 a) de Generalidades, no se indican en el Pliego los criterios para la calificación de los oferentes. En éste solamente se refiere el caso de empate. Entendemos que a efectos de garantizar la transparencia del procedimiento y a las ponderaciones previas a la oferta que deban efectuar los oferentes, el mismo debe estar incluido en el articulado.

RESPUESTA N° 36:

EL PUNTO 7.1.1.A) HACE REFERENCIA AL SISTEMA DE CALIFICACIÓN DE LOS OFERENTES. SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL PUNTO 7.1.1. Y DEL PUNTO 7.1.2.

CONSULTA N° 37

9. CAPITULO NOVENO 9.1. APERTURA DEL SOBRE N° 2 Y CALIFICACIÓN DE LAS OFERTAS.

No se indica la hora de la apertura del sobre 2.

RESPUESTA N° 37:

LA HORA DE APERTURA DE LOS SOBRES N° 2 ESTÁ INDICADA EN EL AVISO DE LLAMADO A LICITACIÓN PUBLICADO EN EL BOLETÍN OFICIAL Y EN DIARIOS DE MENDOZA Y BUENOS AIRES. FUE ACTUALIZADA EN LA CIRCULAR N° 3.

CONSULTA N° 38:

10. CAPITULO DECIMO 10.1. ADJUDICACIÓN DE LA LICITACIÓN.

Con respecto al monto estipulado por el Artículo 10 de Decreto N° 966/05, creemos necesario que se incluya en el texto el momento preciso en que se devengará el derecho al reembolso de gastos y honorarios. Los oferentes deben considerarlo y la gravitación que el punto tiene desde la perspectiva impositiva es muy importante.

Con respecto a la obligación de acordar las pautas referentes a la posibilidad y condiciones de circulación de los trenes en ambos países, solicitamos se aclare el punto. Entendemos que la misma es una obligación del adjudicatario, no del mejor oferente, quien deberá acordar con el adjudicatario del tramo licitado en la República de Chile. Por último, entendemos que los plazos deberían coordinarse con los estipulados en el proceso licitatorio chileno.

RESPUESTA N° 38:

LA REFERENCIA DEL PLIEGO AL REEMBOLSO DE GASTOS Y HONORARIOS SE AJUSTA A LA NORMATIVA VIGENTE.

EL CONCEDENTE REALIZARÁ LA ADJUDICACIÓN DEL TRAMO ARGENTINO Y FIRMARÁ EL CONTRATO DE CONCESIÓN CON EL ADJUDICATARIO. A EFECTOS DE LA ADJUDICACIÓN, EL PREADJUDICATARIO DEBERÁ CUMPLIR EL PROCEDIMIENTO ESTIPULADO EN EL PUNTO 10.1.

CONSULTA N° 39:

11. CAPITULO DECIMO PRIMERO 11.1 CONSTITUCION DEL CONCESIONARIO Y FIRMA DEL CONTRATO.

11.1.1. Plazo de constitución. Solicitamos se aclare qué se debe entender por *“comunicada la mejor oferta”*. Entendemos que podría estarse refiriendo a la notificación formal del acto administrativo de preadjudicación. Por otra parte, estimamos que resulta muy necesario aclarar la interacción del presente artículo con las prescripciones del 4.1.7 constitución de la Sociedad Anónima Concesionaria y la exigencia de acordar con el adjudicatario de la Concesión chilena.

RESPUESTA N° 39:

"COMUNICADA LA MEJOR OFERTA" SIGNIFICA NOTIFICAR EL ACTO ADMINISTRATIVO DE LA PREADJUDICACIÓN.

CONSULTA N° 40:

11.1.3 Objeto.

a) En nuestra opinión, el objeto de la Sociedad Concesionaria debe comprender todos los elementos comprendidos en la Concesión, y no tan solo los referentes a la Obra Básica.

c) No se encuentra definido en los Pliegos el concepto de *“obras complementarias”*. Remitimos a lo expuesto en el capítulo correspondiente a las DEFINICIONES. Si por tales se interpretara a obras complementarias de forma distinta a lo allí expuesto debiera nombrarse de forma tal que no se confundan los conceptos.

Por otra parte, se ha deslizado un error material cuando se indica que las obras han sido *“ejecutadas”*. Consideramos que se refiere a las obras *“a ejecutarse”*.

RESPUESTA N° 40:

CON REFERENCIA AL OBJETO, ESTÁ DEFINIDO EN LOS PUNTOS 11.1.3. A), B) Y C), TRATÁNDOSE DE OBRAS A EJECUTAR.

CONSULTA N° 41:

11.1.6. Comienzo de las operaciones sociales. A tenor de lo expuesto más arriba en 4.1.2 solicitamos se aclare si la inscripción de la Sociedad Concesionaria puede llevarse adelante en una jurisdicción diferente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como por ejemplo en la Provincia de Mendoza por ser la cabecera del FCTC.

RESPUESTA N° 41:

EL CONCESIONARIO DEBERÁ CONSTITUIRSE Y PROCEDER A SU INSCRIPCIÓN EN EL ORGANISMO DE JURISDICCION NACIONAL.

CONSULTA N° 42:

11.1.7. Acta Constitutiva y Estatutos. El requisito podría colisionar con las exigencias del punto 5.1.11.A.9, por el que se estipula que los oferentes deben acompañar compromiso de constitución de Sociedad Anónima. Estimamos que la obligación de presentar para su aprobación los proyectos de documentos que se indican en el punto, debería hacerse luego de notificado el acto administrativo de preadjudicación. Asimismo, corresponde destacar que, desde que la aprobación de los documentos no es un acto cuyo otorgamiento esté dentro de las facultades del Concesionario, la presentación de los mismos a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN debería, cuanto menos, suspender los plazos que corren al Concesionario. Sin perjuicio de lo expuesto, concretamente solicitamos se modifique el momento de presentación de este requisito.

b) Consideramos que la limitación al retiro de los socios fundadores de la Sociedad del Proyecto no se condice con lo que exponen los puntos 5.1.11.A.7 y 5.1.11.A.8. Dichos preceptos prevén que la idoneidad necesaria, tanto para la etapa de la obra como para la etapa de explotación, sea asegurada mediante el compromiso con quien llevará adelante la obra y con un operador ferroviario que deberá asegurar su

asistencia al Concesionario por cuatro años solamente. Todo ello implica que no se ha buscado que la idoneidad técnica resida en los integrantes de la Sociedad Concesionaria, sino en expertos con compromiso previo. A tenor de lo expuesto, la limitación que impone el punto podría resultar perjudicial para el Concesionario. Pensemos, por ejemplo, en la sustitución de un miembro fundador por un inversor de mayor capacidad económica. Consideramos que sería conveniente, en todo caso, exigir al cesionario de las participaciones societarias, idénticas garantías que las exigidas a los oferentes originales.

c) En consonancia con el punto anterior, consideramos que debería adaptarse el texto, de modo que refleje que la visación que ejercería la AUTORIDAD DE APLICACIÓN en caso de cesión de participaciones societarias se limitaría a verificar el mantenimiento de las garantías originales. En caso contrario, se atribuiría a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN competencias propias de la IGJ u el organismo provincial equivalente, o inclusive de la Comisión Nacional de Valores si se tratara de sociedades que cotizan en bolsa.

d) Proponemos que, a fin de evitar malinterpretaciones, la redacción del punto se limite a referir el punto 11.1.3

f) Solicitamos se aclare si en el monto del presupuesto de inversión que se indica, debe incluirse la inversión en material rodante.

g) De conformidad con lo expuesto en el Capítulo de las definiciones con respecto al concepto de Obra Básica, y teniendo en cuenta que el Plan de Inversiones y cronograma de obras deben contemplar necesariamente la existencia de una obra básica inicial, que es la obra imprescindible para la puesta en servicio del sistema, y obras de menor envergadura diferidas en sus tiempos de ejecución para responder a la demanda prevista de los servicios, estimamos necesario distinguir en el presente punto entre obra básica inicial y obra básica diferida a efectos que la reducción de capital social opere a partir de la conclusión de la primera en la proporción que corresponda por lo que reste ejecutar.

RESPUESTA N° 42:

EL COMPROMISO DE CONSTITUCIÓN DE UNA SOCIEDAD ANÓNIMA Y EL COMPROMISO DE SOLIDARIDAD SUSCRITO POR CADA UNA DE LAS EMPRESAS INTEGRANTES DEL OFERENTE NO COLISIONA CON LA PRESENTACIÓN DE UN PROYECTO DE ACTA CONSTITUTIVA Y ESTATUTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.

LA TRAMITACIÓN DEL ACTA CONSTITUTIVA Y ESTATUTOS DEFINITIVOS LA REALIZA EL ADJUDICATARIO DE LA CONCESIÓN

LA TRANSFERENCIA DE ACCIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA PUEDE SER REALIZADA CON LA APROBACIÓN DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN QUE VERIFICA ASPECTOS TALES COMO LOS PLANTEADOS EN LA CONSULTA.

EL PATRIMONIO DEBER REPRESENTAR EL 20% DEL MONTO DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN REAL. SI EL CONCESIONARIO ADQUIERE EL MATERIAL RODANTE, EL MISMO DEBE CONSIDERARSE COMO UNA INVERSIÓN

CONSULTA N° 43:

11.1.8. Firma del Contrato. Fecha de la Toma de posesión de la Concesión.

Remitimos a lo expuesto en DEFINICIONES por su importancia. Asimismo, anticipamos que consideramos que resulta necesario especificar, en el punto que corresponda, el cronograma de entrega de los inmuebles de la concesión por la diversidad de inmuebles y situaciones comprendidas en el Área de Concesión. A este respecto, en el pliego de la República de Chile se establece, en el punto 1.8.11.2, un cuadro de plazos de entrega. El momento de la Toma de Posesión y el cronograma de entrega de inmuebles tienen relación directa con el Plan de Trabajos y Cronograma de Inversiones que se exige, entre otros aspectos.

RESPUESTA N° 43:

SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL PUNTO 1.2.3.

SE COORDINARÁ CON CHILE LA CONCRECIÓN DE ACCIONES COMPATIBLES EN LAS MISMAS FECHAS.

CONSULTA N° 44:

12. CAPITULO DECIMO SEGUNDO. 12.1 GARANTIAS DEL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.

Solicitamos se aclare hasta qué momento se extiende la garantía mancomunada de los socios adjudicatarios. Entendemos que la misma debería cesar con la constitución de la Sociedad Concesionaria y el otorgamiento de las garantías de obra.

RESPUESTA N° 44:

LAS GARANTÍA MANCOMUNADA DE LOS SOCIOS ADJUDICATARIOS SE EXTIENDE HASTA QUE SE APRUEBE LA CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA Y SE ENTREGUE LA GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATO .

CONSULTA N° 45:

12.1.1. Fianza de la construcción. Entendemos que no puede exigirse el mantenimiento del total de la fianza de construcción hasta que se ejecute toda la obra, sino que debiera disminuir proporcionalmente una vez ejecutada la Obra Básica Inicial o con la puesta en servicio, quedando sólo la proporción de lo que quede por ejecutar, y siempre que no haya otro mecanismo para afianzar esas obras diferidas de un modo compatible con la explotación.

RESPUESTA N° 45:

SE RATIFICA LA REDACCION DEL PUNTO 12.1.1. . LA FIANZA DEBERÁ ESTAR DISPONIBLE DURANTE TODO EL PERIODO DE CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA, PERO LA MISMA PODRÁ DISMINUIR PROPORCIONALMENTE CON LA EJECUCIÓN DE LA OBRA.

CONSULTA N° 46

17. CAPITULO DECIMO SÉPTIMO 17.1 INSPECCIONES.

Con respecto al presente punto, reiteramos la necesidad de previsión en el Pliego del organismo de Inspección de la Concesión, con quien se debería mantener comunicación y quien, en representación de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, podría materializar todas las potestades de ésta. En caso contrario, se introduce una variable que repercute en la seguridad jurídica del contrato, toda vez que no queda claro quién es el interlocutor legal para las tramitaciones y cuáles son los procedimientos reglados al respecto.

RESPUESTA N° 46:

SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL PUNTO 17.1.

CONSULTA N° 47:

19. CAPITULO DECIMO NOVENO. 19.1 SEGUROS . 19.1.1. Seguro de bienes: Con respecto a la devolución de los bienes, solicitamos se aclare en función de qué instrumento se establecerá el inventario de los mismos, y cuál será el procedimiento para la modificación de dicho inventario (altas y bajas), así como también en qué momento se practicaría el mismo.

Con respecto a la responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor, la disposición colisiona con las previsiones sobre porcentajes de destrucción de la obra. Solicitamos se aclare el punto.

RESPUESTA N° 47:

EL CONCESIONARIO DEBERÁ CUMPLIMENTAR LO ESTABLECIDO EN EL PUNTO 3 - INVENTARIO DE LOS BIENES EXISTENTES EN EL ÁREA DE LA CONCESIÓN DEL TITULO II - BIENES AFECTADOS A LA CONCESIÓN, DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES.

CONSULTA N° 48:

19.1.2 Seguro de responsabilidad civil: Solicitamos que aclare en qué momento se debe tomar dicho seguro para la etapa de operación (explotación). Entendemos que podría fijarse para antes de autorizar la puesta en servicio.

RESPUESTA N° 49:

EL CONCESIONARIO DEBERÁ TOMAR UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL ANTES DE LA TOMA DE POSESIÓN. LA PÓLIZA PODRÁ ESPECIFICAR LAS CONDICIONES ESPECIFICAS PARA EL PERIODO PREVIO A LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS.

CONSULTA N° 50:

20. CAPITULO VIGÉSIMO. 20.1. PERSONAL. Solicitamos se aclare cuál Organismo de Control es referido en el artículo.

RESPUESTA N° 50:

EL ORGANISMO DE CONTROL MENCIONADO ES LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE O EL ORGANISMO DE CONTROL QUE DESIGNE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN Y EL TERMINO SE REFIERE A LAS TAREAS ESPECIFICAS QUE REQUIERAN LA CONSTATACIÓN DE UNA CAPACIDAD O EXPERIENCIA PROFESIONAL HABILITANTE, COMO ES EL CASO DE LOS CONDUCTORES DE TRENES.

CONSULTA N° 51:

21. CAPITULO VIGÉSIMO PRIMERO 21.1. INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO – SANCIONES. Consideramos que el régimen de penalidades aparece incompleto y de muy difícil coordinación con el régimen de penalidades dispuesto en la licitación de la República de Chile. No se prevé el procedimiento reglado para la aplicación de penalidades, ni cómo se garantizará el derecho de defensa del Concesionario. Tampoco se acompaña una tabla detallada y graduada de las infracciones. Dadas las importantes consecuencias que se pueden derivar de la aplicación de sanciones, llegando inclusive a la rescisión de la concesión, entendemos que toda norma que rija

la materia sancionatoria, tanto procedimental como de fondo, debe integrarse en los Pliegos mismos, a fin de garantizar la transparencia en la operatoria. En virtud de la repercusión de este tema en otros artículos del PCG y PCP ampliaremos en su oportunidad.

RESPUESTA N° 51:

SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL CAPITULO VIGÉSIMO PRIMERO. EL RÉGIMEN ESTABLECIDO ES SIMILAR AL QUE RIGE PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.

CONSULTA N° 52:

22. CAPITULO VIGÉSIMO SEGUNDO 22.1. IMPUESTOS, TASAS Y CONTRIBUCIONES-OBLIGACIONES TRIBUTARIAS. Con respecto al tema del artículo, hacemos extensivo lo dicho en Introducción respecto a la necesidad de asegurar la ecuación económico-financiera del contrato. La estabilidad normativa debería especificarse en el punto como estabilidad fiscal-impositiva.

RESPUESTA N° 52:

SE REMITE A LO INDICADO EN LA RESPUESTA N° 2

CONSULTA N° 53:

22.1.2. Aportes Ley 17.520. Atento a las características internacionales del transporte ferroviario de cargas objeto del proyecto, solicitamos se aclare la procedencia de los tributos previstos en la Ley 17.520. apreciamos que la exigencia podría tratarse de un error, atento al transporte terrestre internacional no tributa este tipo de imposiciones.

RESPUESTA N° 53:

EL ARTICULO 8 DE LA LEY N° 17520 SE REFIERE A UN FONDO QUE SE INTEGRARÍA CON EL 0,5% DE LA RECAUDACIÓN QUE POR PEAJE O TARIFAS SE PERCIBA POR LAS OBRAS EJECUTADAS POR ESTE SISTEMA EN EL TERRITORIO DEL PAÍS.

CONSULTA N° 54

22.1.3. Otros Impuestos. Solicitamos se aclare el concepto “gravámenes” y si en el mismo se encuentran comprendidas las deudas por prestación de servicios públicos devengadas con anterioridad a la fecha de Tona Posesión, concretamente servicios municipales y de concesionarios de suministros eléctricos y de agua y saneamiento. Asimismo solicitamos se modifique el término “terrenos” por inmuebles por corresponderse con la clasificación de las cosas establecidas en el Código Civil.

RESPUESTA N° 54:

EN EL PUNTO 22.1.3. EL TÉRMINO GRAVÁMEN INDICA “CARGA U OBLIGACIÓN QUE PESA SOBRE ALGUNA PERSONA O COSA” Y SE REFIERE A HIPOTECAS, INHIBICIONES DE BIENES O CRÉDITOS QUE PESEN SOBRE EL BIEN.

EL CONCESIONARIO NO SERÁ RESPONSABLE DEL PAGO DE LAS DEUDAS POR PRESTACIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS DEVENGADO CON ANTERIORIDAD A LA FECHA DE TOMA DE POSESIÓN. SE INCLUYEN SERVICIOS MUNICIPALES, SUMINISTROS ELÉCTRICOS, AGUA Y SANEAMIENTO Y CUALQUIER OTRO SERVICIO PRESTADO CON ANTERIORIDAD A LA FECHA PRECITADA, CUYO PAGO FUESE REQUERIDO AL CONCESIONARIO.

EN EL PUNTO 22.1.3. OTROS IMPUESTOS DONDE DICE: “...QUE PUDIESEN RECAER SOBRE TERRENOS DEL ÁREA DE LA CONCESIÓN...” DEBE DECIR: ...”QUE PUDIESEN RECAER SOBRE INMUEBLES DEL ÁREA DE LA CONCESIÓN...”.

CONSULTA N° 55:

23. CAPITULO VIGÉSIMO TERCERO 23.1. Extinción, suspensión y cesión de la concesión.

Con respecto a la extinción de la concesión, son varios los puntos que consideramos que deben aclararse. En primer lugar, consideramos que sería

conveniente fijar un procedimiento reglado para todos los supuestos, y no estipular procedimientos parciales en cada uno de ellos. Abogamos por la mencionada solución, que contribuiría sustancialmente a la seguridad jurídica de la licitación.

En segundo lugar, y de conformidad con lo expresado hasta este punto con referencia a la interrelación existente entre esta Concesión y la que se está llevando a cabo en la República de Chile, entendemos que deberían regularse los siguientes supuestos de extinción de la concesión:

- Por Infactibilidad de Tránsito Ferroviario en el sector chileno
- Por Aumento de Presupuesto del Proyecto en un porcentaje superior al 10%
- Por Riesgo de Operación sector Los Andes – Río Blanco de parte del Concesionario del tramo de la República de Chile

Las tres causales se encuentran reguladas en el Pliego de la República de Chile, y su inclusión al presente Pliego permitiría armonizar las Concesiones, de modo de viabilizar la integración del sistema binacional. En caso contrario, podría ocurrir que eventos que resultan indisponibles tanto para el CONCEDENTE como para el Concesionario nacional, desvirtúen la finalidad de la Concesión, con la consiguiente violación a las normas de derecho público que rigen la materia.

En otro orden de ideas, del listado de causales de extinción, por claridad y en función del PT y PTL, cabe corregir 1.2.5 eliminando “*y de las Obras Complementarias*”, puesto que Obra de la Concesión es abarcativa de todas las obras.

RESPUESTA N° 55:

SE REITERAN LOS COMENTARIOS EXPUESTOS EN LA RESPUESTA A LA CONSULTA N° 7.

EL PLIEGO ARGENTINO NO CONSIDERA LA POSIBILIDAD DE EXTINCIÓN POR AUMENTO DEL PRESUPUESTO DEL PROYECTO EN UN PORCENTAJE SUPERIOR AL 10%.

LA POSIBILIDAD DE RESCISIÓN DEL CONTRATO POR LOS CAUSALES EXPUESTOS ESTÁ CONTEMPLADA EN LOS INCISOS 1.2.1.2. B) POR INICIATIVA

DEL CONCESIONARIO Y 1.2.2. POR MUTUO ACUERDO, EN LOS TÉRMINOS Y BAJO LAS CONDICIONES ALLÍ EXPUESTOS.

CONSULTA N° 56:

23.1.1. EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN. Consideramos que al listado de causales debería incorporarse como causal de extinción de la licitación, la imposibilidad de cumplimiento del fin del contrato, sin culpa de las partes. Son muchas las circunstancias que podrían determinar que no se pudiera llevar a buen término la concesión, y que no tendrían causa necesariamente en la conducta de las partes, sino en la complejidad propia de un proyecto que requiere, para que se verifique la ecuación económico-financiera del mismo, de la actuación de múltiples actores sobre los que no se tiene ningún tipo de control, tales como el adjudicatario de la licitación en la República de Chile, o hasta el propio concedente en el vecino país. Por ello, ante la especial conformación que tiene la presente licitación, entendemos conveniente la inclusión de la mencionada causal de extinción.

1.1 Término del Plazo. Reversión.

Con relación al supuesto de reversión entendemos que misma debe ser referida con más claridad a los bienes de la concesión de modo de no incluir bienes de terceros destinados a la prestación de diversos servicios en áreas de explotación comercial o de servicios auxiliares operen en el Área de la concesión. Los bienes muebles del Área de explotación comercial y de los servicios auxiliares deben quedar fuera del mecanismo de la reversión, lo contrario atenta contra las posibilidades de esas explotaciones debido a que ningún prestador de servicios admitiría contratos en tales condiciones hasta la fecha del vencimiento de la concesión.

Por otra parte, y con carácter general para todos los supuestos de extinción de la licitación, entendemos que corresponde el pago al concesionario de los bienes y mejoras que, más allá de la amortización total de los mismos, conserven valor de explotación. Lo contrario implicaría el enriquecimiento sin causa del Estado, a más de generar graves problemas tributarios. Téngase presente asimismo, con respecto a las amortizaciones, que los inmuebles tienen previstos, de conformidad a las normas contables, plazos de amortización superiores al plazo máximo de la concesión.

Solicitamos aclaración del término instalaciones e instalaciones fijas y sus alcances que se citan en diversos párrafos de 1.1, inclusive para las instalaciones áreas explotación comercial.

RESPUESTA N° 56:

CON INDEPENDENCIA DE QUE EL CONCEDENTE PUEDA PRORROGAR LOS CONTRATOS DE LOCACIÓN QUE REALICE EL CONCESIONARIO POR LOCALES COMERCIALES, ESTOS NO PUEDEN AFECTAR LA POTESTAD DEL CONCEDENTE SOBRE SECTORES INCLUIDOS EN EL ÁREA DE LA CONCESIÓN. SE RATIFICA EL TEXTO DEL TERCER PÁRRAFO DEL PUNTO 1.1.

EN LOS CASOS DE EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN ANTES DEL TERMINO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN SE APLICARÁ LO DISPUESTO EN EL APARTADO 23.1.5. INCISO 5.2.

EL CONCEDENTE NO EFECTUARÁ PAGOS POR LOS BIENES Y MEJORAS QUE MAS ALLÁ DE LA AMORTIZACIÓN TOTAL DE LOS MISMOS CONSERVEN EL VALOR DE EXPLOTACIÓN.

CONSULTA N° 57:

1.2 Antes del término del plazo

1.2.1 Rescisión.

A fin de aportar claridad al punto, y más allá de lo que se puede interpretar por la sistemática que se le ha impreso al tratamiento de la cuestión, creemos que sería conveniente agregar una aclaración luego del título identificado como 1.2.1 "*Por la Rescisión*", indicando que la misma procederá únicamente en los supuestos que se regulan en los incisos siguientes.

Con respecto a la rescisión por incumplimientos reiterados del concesionario (que erróneamente se consigna bajo el punto 1.2.2.1, correspondiendo al punto 1.2.1.1), insistimos aquí con las consideraciones hechas más arriba no se disponen con detalles las tipificaciones de las infracciones ni las penalidades previstas, como así tampoco se ha incorporado un procedimiento reglado para que garantice el principio del

debido proceso en el marco del Pliego. La gravedad del tema es manifiesta, por lo que se reitera el pedido de subsanación de las falencias indicadas.

En este sentido, las sanciones podrían resultar desproporcionadas respecto a la gravedad de la falta y de aplicación arbitraria si no hay una tipificación y calificación de las mismas.

RESPUESTA N° 57:

**LA RESCISIÓN POR INCUMPLIMIENTO REITERADO DE LA OBLIGACION DEL CONCESIONARIO SE CONSIGNA BAJO EL PUNTO 1.2.1.1
SE RATIFICA LA REDACCION DEL APARTADO 23.1.1. PUNTO 1.2. PUNTO 1.2.1**

CONSULTA N° 58:

1.21.2 Por iniciativa del concesionario.

Con referencia a punto 1.2.1.2 a) *in fine*, y sin perjuicio de lo expuesto en el punto 23.1 y siguientes, remitimos a las consideraciones que se efectúan en punto 23.1.4.

Con referencia al punto 1.2.1.2.b), estimamos conveniente agregar que el supuesto será aplicable a la etapa de formación del contrato, es decir, al proceso previo a la firma del contrato.

RESPUESTA N° 58:

SE REMITE A LA RESPUESTA AL PUNTO 1.2.1.4.

1.2.1.2 B) EN LA ARGENTINA LA CONCESIÓN SE INICIA CON LA TOMA DE POSESIÓN QUE ES POSTERIOR A LA FIRMA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

CONSULTA N° 59::

1.2.3 Revocación

En el punto identificado como 1.2.3, referido a la revocación, creemos que debe haberse producido un error material en el Pliego, puesto que no ha sido posible determinar a qué supuesto se refiere. Solicitamos se redacte íntegramente el punto teniendo en cuenta el Objeto y finalidad de la concesión.

RESPUESTA N° 59:

SE RATIFICA LA REDACCIÓN DEL APARTADO 23.1.1. PUNTO 1.2. PUNTO 1.2.3

CONSULTA N° 60:

1.2.4 Quiebra o extinción del Concesionario

Con respecto 1.2.4, quiebra o extinción del Concesionario, entendemos que la quiebra o extinción de alguno de sus miembros no puede actuar como causal automática de rescisión del contrato para el concesionario. A tales efectos, la Ley de Concursos y Quiebras prevé los supuestos en que procede la extensión de la quiebra, por lo que no sería materia de competencia de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN. Por otro lado, la disolución parcial de una sociedad comercial no acarrea la de la sociedad toda, encontrándose la cuestión regulada en la Ley de Sociedades Comerciales. En atención a ello, propiciamos la incorporación de un procedimiento a través del cual los demás socios miembros de la sociedad concesionaria puedan rescatar la participación del socio que se extingue o quiebra.

RESPUESTA N° 60:

EL PROCEDIMIENTO DEFINIDO EN EL PLIEGO SE AJUSTARÁ EN LO PERTINENTE, A LAS DISPOSICIONES DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

CONSULTA N° 61:

1.2.5 Destrucción total o parcial de la Obra de la concesión que impidan la correcta explotación

Con respecto al supuesto de extinción del contrato por destrucción relevante de la obra, hacemos extensivo lo dicho respecto de la necesidad de regular claramente los supuestos de culpa del concesionario, así como también los procedimientos para su determinación.

Respecto del supuesto del inciso a), solicitamos se indique que porcentaje implica destrucción total.

RESPUESTA N° 61:

SE CONSIDERARÁ DESTRUCCION TOTAL POR CULPA DEL CONCESIONARIO, POR ENCIMA DEL 25% DEL VALOR TOTAL DE LA INVERSIÓN.

CONSULTA N° 62:

23.1.2 Suspensión de la Concesión.

Con respecto al tema de referencia, entendemos que el punto debe armonizarse con las disposiciones del Pliego Chile, punto 1.11.1, en atención a que el carácter internacional del transporte se vería afectado por la ocurrencia de los eventos que motivarían la suspensión mas allá que los mismos acontecieran en un país u otro.

2.1 a): Habría un error material. Entendemos que se refiere al punto 1.2.5 c)

RESPUESTA N° 62:

SE REMITE A LAS RESPUESTAS DE PUNTOS ANTERIORES

SE REFIEREN AL PUNTO 1.2.5.C), ES DECIR, DONDE DICE “...SEGÚN LO PREVISTO EN EL APARTADO 1.2.6.C) DE ESTE CAPITULO”, DEBE DECIR: “...SEGÚN LO PREVISTO EN EL APARTADO 1.2.5.C) DE ESTE CAPITULO.”

CONSULTA N° 63:

23.1.4. Base de la Evaluación para el caso de Rescisión del Contrato Sin Culpa del Concesionario.

Tal como se expuso en 23.1.1, las valuaciones y devoluciones de los bienes que pasan al patrimonio del CONCEDENTE, deben producirse en todos los supuestos, y no solamente cuando se trate de casos de rescisión sin culpa del concesionario, pues la penalidad para los casos culposos es, justamente, la rescisión del contrato, y no la pérdida de la inversión realizada. Esto último sería expropiatorio, y consagraría un enriquecimiento sin causa del Estado.

4.2. a) Acerca de los métodos de valuación de los bienes, consideramos necesario que los mismos reflejen el valor real de mercado de aquellos. En este sentido, el índice del costo de la construcción no refleja el verdadero valor de mercado

de los bienes mas importantes de las obras y equipamiento de la concesión, tales como rieles, aparatos de vía, sistemas de comunicaciones, herramental específico, estructuras especiales, etc. En general todos ellos son de origen extranjero y su valor se rige por el mercado internacional

4.2.d) El párrafo se encuentra incompleto. Solicitamos se revea la redacción. Sin perjuicio de todo lo expuesto, solicitamos que expresamente se indique el momento y procedimiento de pago.

RESPUESTA N° 63:

SE REMITE A LO EXPUESTO EN PUNTOS ANTERIORES. EL ÍNDICE DE ACTUALIZACIÓN CONSIDERARÁ EL ÍNDICE DE LA CONSTRUCCIÓN Y CONSIDERARÁ LA ACTUALIZACIÓN DE LOS INSUMOS IMPORTADOS TALES COMO RIELES, APARATOS DE VÍA, SISTEMA DE COMUNICACIONES, HERRAMENTAL ESPECÍFICOS ESTRUCTURAS ESPECIALES, ETC.

EN PÁRRAFO 23.1.4.PUNTO 4.2. D) DONDE DICE QUE LAS INVERSIONES EN BIENES EXPROPIADOS SE ENCUENTRAN TOTALMENTE DURAN EL PLAZO DE LA CONCESIÓN, DEBE DECIR: “...QUE LAS INVERSIONES EN BIENES EXPROPIADOS SE RECUPERAN TOTALMENTE DURAN EL PLAZO DE LA CONCESIÓN”.

EN TANTO EL MOMENTO Y PROCEDIMIENTO DE PAGO PUEDEN SER AFECTADOS POR TRAMITACIONES Y GESTIONES ENTRE EL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO, SE ENTIENDE INCONVENIENTE FIJAR MOMENTO Y PROCEDIMIENTO DE PAGO EN EL PLIEGO DE CONDICIONES

CONSULTA N° 64:

23.1.5. Procedimiento para el caso de Rescisión por Causas Imputables al Concesionario.

Ratificamos una vez más lo dicho sobre la falta de incidencia de la culpa del concesionario rescindido en el pago de las mejoras introducidas en los bienes del CONCEDENTE. Solicitamos se revea el tema en su totalidad.

5.1. Solicitamos se aclare la referencia que se efectúa a la existencia de garantes del pago del saldo deudor.

RESPUESTA N° 64:

SE REMITE A LAS RESPUESTAS ANTERIORES:

EN PÁRRAFO 23.1.5.PUNTO 5.1 DONDE DICE: “...TENDRÁ DERECHO A EXIGIR AL CONCESIONARIO Y SUS GARANTES EL PAGO DEL SALDO DEUDOR, DEBE DECIR: “.TENDRÁ DERECHO A EXIGIR AL CONCESIONARIO EL PAGO DEL SALDO DEUDOR”.