

**LICITACIÓN PÚBLICA 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° 6**

**Se comunica a los adquirentes del Pliego mencionado en el epígrafe que se ha recibido la consulta que seguidamente se reproduce. Tras la transcripción de su texto completo, se reiteran y enumeran los temas, consultas y propuestas incluidos en la misma, exponiendo a continuación de cada uno de ellos la respuesta aclaratoria correspondiente. Por último, se incluye una aclaratoria referente a la presentación del Anexo II.4 del Pliego de Condiciones Particulares.**

**CONSULTA**

El concepto general planteado por las instituciones de financiamiento, es que debe haber evidencia acerca de la voluntad política de los Estados, de asegurar la continuidad institucional y las condiciones de seguridad jurídica a través del perfeccionamiento de normativas nacionales y regulaciones supranacionales. En especial, se trata de garantizar la integralidad de un proyecto binacional de riesgo privado como este, asumiendo cada parte inequívocamente la responsabilidad de agotar los medios para evitar la toma de decisiones que puedan afectar la sustentabilidad y vigencia de los contratos de concesión en ambos países, por causas en la que no haya culpa de los concesionarios.

En este sentido, entendemos que los temas fundamentales son los siguientes:

1.- Dado el largo plazo de maduración de la inversión, y tratándose de un proyecto binacional, es necesario asegurar la estabilidad de la estructura tributaria en general, y de los incentivos particulares que se otorguen.

2.- Deberían eliminarse las cláusulas que introduzcan incertidumbres por la potencial aplicación posterior de criterios ejecutivos o legislativos dispares por parte de los dos Estados.

3.- A fin de asegurar una operación previsible e ininterrumpida del FCTC (condición que no solamente asegura rentabilidad, sino también que justifica la inversión en términos macroeconómicos), resulta necesario implementar un sistema fronterizo unificado y corregir las eventuales vallas legales existentes.

Entrando en el análisis particularizado de los puntos, en primer lugar, dado el largo plazo de maduración del proyecto, se requiere **garantizar que las partes propenderán a la consecución de los fines integradores del Proyecto, asegurando las condiciones necesarias para el respeto de la ecuación contractual de cada emprendimiento, los que han sido estructurados de modo complementario por ambas Partes.** De este modo, las Partes asegurarán el desarrollo del Proyecto de conformidad con la finalidad pública del mismo y la normativa vigente. Mas específicamente, nos permitimos mencionar como antecedente de esta petición, lo establecido en el artículo N° 1 de la ley 17.520 de Concesiones de Obras Públicas (incorporado por la Ley 23.696 de Reforma del Estado): *“Se aclara que podrán otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes, con la finalidad de obtención de fondos para la construcción o conservación de otras obras que tengan vinculación física, técnico o de otra naturaleza con las primeras, sin perjuicio de las inversiones previas que deba realizar el concesionario. Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económico-financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa o peaje a cargo del usuario”.*

Como una cuestión específica, de gran relevancia económica, nos permitimos mencionar la necesidad que ambos países se comprometan a no otorgar otras concesiones ferroviarias internacionales que compitan directamente con esta Concesión. Consideramos que una política de conectividad a largo plazo no es sustentable si no se asegura la rentabilidad de cada proyecto.

En segundo lugar, y como corolario de lo anteriormente expuesto, se requiere **asegurar que las condiciones impositivas y tarifarias imperantes al momento de la inversión, se mantengan durante el plazo de maduración del mismo.** Para ello, se solicita que Argentina y Chile consideren la posibilidad de establecer algún acuerdo – con el antecedente del régimen de estabilidad para la industria minera, Ley argentina N° 24.196, y el Tratado entre la Republica Argentina y la Republica de Chile sobre integración y complementación minera, suscripto en San Juan y en Antofagasta el 29 de diciembre de 1997, Ley argentina N° 25.243 - en el que se comprometan a brindar estabilidad a las condiciones impositivas y tarifarias vigentes al momento de la inversión, evitar la doble tributación, regular los aspectos previsionales y laborales y demás elementos operativos propios de un emprendimiento binacional complejo como el FCTC. En particular, debería armonizarse el tratamiento de restricciones antimonopólicas para el caso de interrupciones de la ruta, si las hubiere.

Otro punto relevante es el establecimiento y operación de **un sistema de operación fronteriza unificada**, con el antecedente de Acuerdo de Complementación Económica No 16 entre la República Argentina y la República de Chile, suscripto en fecha 2 de agosto de 1991 en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), y el Acuerdo de Complementación Económica No 35 entre el MERCOSUR y la República de Chile, suscripto el 25 de junio del año 1996, así como las prescripciones del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ratificado por Decreto N° 257/91 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y Resolución 263/90 Secretaría de Transporte de Argentina), cuyo Anexo I regula los aspectos aduaneros del tránsito internacional de mercaderías entre los países suscriptores, y cuyo artículo 15° establece que todas las disposiciones emanadas de él en ningún caso significan restricción a las facilidades que, sobre transporte y libre tránsito se concedan los países signatarios, dejando abierta la puerta a cualquier convenio que Argentina y Chile quisieran formalizar.

Con este mismo propósito, y a fin de asegurar el funcionamiento adecuado del sistema de operación fronteriza unificada, en especial por lo referido a la

responsabilidad de las empresas intervinientes frente a las autoridades aduaneras, se hace necesario **reglamentar la Ley N° 24.921, de transporte multimodal de mercaderías, y negociar un régimen idéntico en la vecina República de Chile, o bien acordar bilateralmente las condiciones macro para el transporte internacional ferroviario.**

Asimismo, si bien somos conscientes que una resolución de todos los temas planteados a continuación puede exigir un tiempo prolongado, nos permitimos mencionar un conjunto de cuestiones que requerirían un tratamiento que evite que se conviertan en obstáculos para el funcionamiento ininterrumpido del FCTC, a saber:

1.- Habilitación internacional de conductores, demás personal calificado y técnicos (áreas mantenimiento, operación, etc.).

2.- Condiciones laborales, legislación laboral, condiciones de higiene y seguridad en el trabajo, generando un marco supranacional que concilie la materia en lo atinente al Proyecto.

3.- Facilidades de tránsito internacional para material rodante matriculado en uno y otro país. Por material rodante nos referimos a los trenes, locomotoras, vagones, grúas, trenes de trabajo, vehículos bi-viales o de ruta, maquinaria y personal de vía y obras y todo otro equipo técnico que pueda requerirse para el mantenimiento de vía, material rodante, sistemas de comunicaciones, etc., tomando especialmente en cuenta la necesidad de evitar el trámite de la importación temporaria, pago de aranceles, etc. Particularmente, el material rodante "argentino", en especial vagones, debe poder circular incluso por la red ferroviaria de la empresa EFE en la República de Chile, a la que accederá el FCTC.

4.- Facilidades de tránsito internacional para personal de mantenimiento y operación.

5.- Unificación de criterio de definición de caso fortuito o fuerza mayor, evitando la dificultad de definiciones ya establecidas en el régimen legal de cada país.

6.- Compatibilidad de la normativa regulatoria del transporte, en lo que se relacione con el Proyecto.

7.- Todos los aspectos atinentes a la toma y vigencia de los seguros en etapa de operación del FCTC, en especial teniendo presente que habrá material rodante de una nacionalidad circulando en otro país.

8.- Todo otro aspecto de índole técnica que deba armonizarse entre ambos países, tales como la compatibilidad de las reglamentaciones ferroviarias en lo pertinente, los sistemas de comunicación.

Como resulta sencillo concluir, la resolución de todos estos aspectos tiene una relevancia económica y legal muy importante para el Proyecto, al punto de que resulta prácticamente imposible su instrumentación sin su previa resolución.

#### Nuestra Propuesta

En atención a todo lo expuesto, nos permitimos efectuar las siguientes consultas y propuestas:

- Se aclare si debe entenderse, de conformidad con el punto 1.1 del Pliego de Condiciones Generales, que el Proyecto tiene por objeto integrar un sistema de transporte ferroviario internacional, que funcione de modo complementario con el sistema semejante que se está licitando en la República de Chile.

- Se aclare si, dentro del concepto de sistema de transporte ferroviario internacional complementario con el de la República de Chile, se debe entender incluido el acceso a la red ferroviaria de la empresa chilena EFE en el tramo Río Blanco-Los Andes.

- Se arbitren los medios para asegurar la estabilidad de la estructura tributaria en general, y de los incentivos particulares que se otorguen.

- Se eliminen las cláusulas que introduzcan incertidumbres por la potencial aplicación posterior de criterios ejecutivos o legislativos dispares por parte de los dos Estados.

- Se arbitren los medios para asegurar las condiciones necesarias para el respeto de la ecuación contractual del Proyecto. Particularmente, se asegure que las

condiciones impositivas y tarifarias imperantes al momento de la inversión, se mantengan durante el plazo de la Concesión.

- Se propone, asimismo, que se arbitren los medios al alcance del Sr. Subsecretario a fin de que Argentina y Chile consideren la posibilidad de establecer algún acuerdo – con el antecedente del régimen de estabilidad para la industria minera, Tratado entre la Republica Argentina y la Republica de Chile sobre integración y complementación minera, suscripto en San Juan y en Antofagasta el 29 de diciembre de 1997 - en el que se comprometan a brindar estabilidad a las condiciones impositivas y tarifarias vigentes al momento de la inversión, evitar la doble tributación, regular los aspectos previsionales y laborales y demás elementos operativos propios de un emprendimiento binacional complejo como el FCTC. En particular, debería unificarse el texto que establece la manera como se aplicarán restricciones antimonopólicas en caso de interrupciones de la ruta.

- Se arbitren los medios al alcance del Sr. Subsecretario a fin de que la República Argentina reglamente la Ley N° 24.921, de transporte multimodal de mercaderías, y negocie un régimen idéntico en la vecina República de Chile, o bien acuerde bilateralmente las condiciones macro para el transporte internacional ferroviario.

- Se arbitren los medios necesarios a fin de que se armonicen los temas listados en el párrafo anterior *in fine* del presente escrito entre ambos países.

---

## **RESPUESTAS A LOS TEMA PLANTEADOS:**

### **TEMA N° 1**

1.- Dado el largo plazo de maduración de la inversión, y tratándose de un proyecto binacional, es necesario asegurar la estabilidad de la estructura tributaria en general, y de los incentivos particulares que se otorguen.

2.- Deberían eliminarse las cláusulas que introduzcan incertidumbres por la potencial aplicación posterior de criterios ejecutivos o legislativos dispares por parte de los dos Estados.

**RESPUESTA N° 1:**

**SE REITERAN LOS TÉRMINOS DE LA RESPUESTA N° 2 DE LA CIRCULAR N° 4. 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.**

**NO CORRESPONDE APLICAR A LA FUTURA CONCESIÓN UNA ESTRUCTURA TRIBUTARIA ESPECIAL, PORQUE EL SISTEMA DE PERCEPCIÓN DE INGRESOS ESTABLECIDO EN EL PLIEGO NO CONTEMPLA NINGUNA REGULACION POR PARTE DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN NI FIJA UN LIMITE TARIFARIO SUPERIOR.**

**AL RESPECTO, EL CAPITULO SEGUNDO, 2.1. REGIMEN DE LA CONCESIÓN, MODALIDADES TARIFARIAS Y OTRAS FUENTES DE INGRESOS DEL PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES INDICA "...CONSIDERANDO EL SISTEMA DE PRECIOS Y TARIFAS CONQUE OPERA EL TRANSPORTE FERROVIARIOS DE CARGAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA, EL ADJUDICATARIO PODRA FIJAR LIBREMENTE SU TARIFA POR FLETES DE CARGAS EN COMPETENCIA CON EL MODO AUTOMOTOR.".**

**TEMA N° 2**

3.- A fin de asegurar una operación previsible e ininterrumpida del FCTC (condición que no solamente asegura rentabilidad, sino también que justifica la inversión en términos macroeconómicos), resulta necesario implementar un sistema fronterizo unificado y corregir las eventuales vallas legales existentes.

**RESPUESTA N° 2:**

**LA REPUBLICA ARGENTINA Y LA REPUBLICA DE CHILE HAN FIRMADO OPORTUNAMENTE UN ACUERDO MARCO PARA AVANZAR EN LAS TAREAS TENDIENTES A FACILITAR EL TRANSITO DE PERSONAS Y MERCADERÍAS A TRAVES DE LOS PASOS FRONTERIZOS ENTRE AMBOS PAISES. EN LA**

**ACTUALIDAD OPERA UN SISTEMA FRONTERIZO UNIFICADO PARA EL TRÁNSITO DE PASAJEROS EN EL PASO DEL CRISTO REDENTOR, PREVIÉNDOSE QUE ESTA MODALIDAD SE EXTENDERÁ PROGRESIVAMENTE AL TRANSPORTE DE CARGAS Y AL TRÁNSITO DE PASAJEROS EN OTROS CRUCES.**

**TEMA N° 3:**

Como una cuestión específica, de gran relevancia económica, nos permitimos mencionar la necesidad que ambos países se comprometan a no otorgar otras concesiones ferroviarias internacionales que compitan directamente con esta Concesión. Consideramos que una política de conectividad a largo plazo no es sustentable si no se asegura la rentabilidad de cada proyecto.

**RESPUESTA N° 3:**

**LA REPUBLICA ARGENTINA PREVE REALIZAR MEDIANTE DIFERENTES MODALIDADES OBRAS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y VIAL QUE CONTRIBUYAN A MEJORAR LA CONECTIVIDAD CON LOS PAISES VECINOS, POR LAS CUALES NO OTORGARÁ AL FUTURO CONCESIONARIO DEL FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL, DERECHO A INDEMNIZACIÓN O COMPENSACIÓN ALGUNA.**

**TEMA N° 4**

Conjunto de cuestiones que requerirían un tratamiento que evite que se conviertan en obstáculos para el funcionamiento ininterrumpido del FCTC, a saber:

1.- Habilitación internacional de conductores, demás personal calificado y técnicos (áreas mantenimiento, operación, etc.).

2.- Condiciones laborales, legislación laboral, condiciones de higiene y seguridad en el trabajo, generando un marco supranacional que concilie la materia en lo atinente al Proyecto.

3.- Facilidades de tránsito internacional para material rodante matriculado en uno y otro país. Por material rodante nos referimos a los trenes, locomotoras, vagones,

grúas, trenes de trabajo, vehículos bi-viales o de ruta, maquinaria y personal de vía y obras y todo otro equipo técnico que pueda requerirse para el mantenimiento de vía, material rodante, sistemas de comunicaciones, etc., tomando especialmente en cuenta la necesidad de evitar el trámite de la importación temporaria, pago de aranceles, etc. Particularmente, el material rodante “argentino”, en especial vagones, debe poder circular incluso por la red ferroviaria de la empresa EFE en la República de Chile, a la que accederá el FCTC.

4.- Facilidades de tránsito internacional para personal de mantenimiento y operación.

5.- Unificación de criterio de definición de caso fortuito o fuerza mayor, evitando la dificultad de definiciones ya establecidas en el régimen legal de cada país.

6.- Compatibilidad de la normativa regulatoria del transporte, en lo que se relacione con el Proyecto.

7.- Todos los aspectos atinentes a la toma y vigencia de los seguros en etapa de operación del FCTC, en especial teniendo presente que habrá material rodante de una nacionalidad circulando en otro país.

8.- Todo otro aspecto de índole técnica que deba armonizarse entre ambos países, tales como la compatibilidad de las reglamentaciones ferroviarias en lo pertinente, los sistemas de comunicación.

#### **RESPUESTA N° 4:**

**ESTOS ASPECTOS ESTAN SIENDO CONSIDERADOS EN EL MARCO DE LA COORDINACION ENTRE AMBOS PAISES DEL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL.**

#### **TEMA N° 5**

- Se aclare si debe entenderse, de conformidad con el punto 1.1 del Pliego de Condiciones Generales, que el Proyecto tiene por objeto integrar un sistema de transporte ferroviario internacional, que funcione de modo complementario con el sistema semejante que se está licitando en la República de Chile.

**RESPUESTA N° 5:**

**EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA HA MANIFESTADO SU INTERÉS Y HA ADOPTADO LAS ACCIONES CONSECUENTES, EN CORRESPONDENCIA CON EL OBJETIVO DE CONCRETAR EL PROYECTO DE REHABILITACION DEL FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL CONFORMANDO UN SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL. ESTE INTERÉS HA SIDO PUESTO DE RELIEVE Y REAFIRMADO EN LAS SUCESIVAS REUNIONES Y DECLARACIONES CONJUNTAS EN QUE HA PARTICIPADO EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA NACION Y LAS AUTORIDADES CON COMPETENCIA EN LA MATERIA.**

**TEMA N° 6**

- Se aclare si, dentro del concepto de sistema de transporte ferroviario internacional complementario con el de la República de Chile, se debe entender incluido el acceso a la red ferroviaria de la empresa chilena EFE en el tramo Río Blanco-Los Andes.

**RESPUESTA N° 6:**

**SÍ, SE REITERAN LOS TÉRMINOS DE LA RESPUESTA N° 1 DE LA CIRCULAR N° 4.**

**TEMA N° 7**

- Se arbitren los medios para asegurar la estabilidad de la estructura tributaria en general, y de los incentivos particulares que se otorguen.
- Se eliminen las cláusulas que introduzcan incertidumbres por la potencial aplicación posterior de criterios ejecutivos o legislativos dispares por parte de los dos Estados.

Se arbitren los medios para asegurar las condiciones necesarias para el respeto de la ecuación contractual del Proyecto. Particularmente, se asegure que las condiciones impositivas y tarifarias imperantes al momento de la inversión, se mantengan durante el plazo de la Concesión.

## **RESPUESTA N° 7**

**SE REITERA LO INDICADO EN LA RESPUESTA N° 1.**

## **TEMA N° 8**

- Se propone, asimismo, que se arbitren los medios al alcance del Sr. Subsecretario a fin de que Argentina y Chile consideren la posibilidad de establecer algún acuerdo – con el antecedente del régimen de estabilidad para la industria minera, Tratado entre la Republica Argentina y la Republica de Chile sobre integración y complementación minera, suscripto en San Juan y en Antofagasta el 29 de diciembre de 1997 - en el que se comprometan a brindar estabilidad a las condiciones impositivas y tarifarias vigentes al momento de la inversión, evitar la doble tributación, regular los aspectos previsionales y laborales y demás elementos operativos propios de un emprendimiento binacional complejo como el FCTC. En particular, debería unificarse el texto que establece la manera como se aplicarán restricciones antimonopólicas en caso de interrupciones de la ruta.

- Se arbitren los medios al alcance del Sr. Subsecretario a fin de que la República Argentina reglamente la Ley N° 24.921, de transporte multimodal de mercaderías, y negocie un régimen idéntico en la vecina República de Chile, o bien acuerde bilateralmente las condiciones macro para el transporte internacional ferroviario.

Se arbitren los medios necesarios a fin de que se armonicen los temas listados en el párrafo anterior *in fine* del presente escrito entre ambos países.

## **RESPUESTA N° 8**

**SE REITERA LO INDICADO EN LA RESPUESTA N° 1 Y N° 4.**

## **ACLARATORIA SOBRE LA PRESENTACIÓN DEL ANEXO II.4 DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES.**

**SE RECUERDA A LOS SEÑORES ADQUIRENTES DEL PLIEGO DE CONDICIONES QUE LA COTIZACION DE LAS OBRAS INDICADAS EN EL ANEXO II.4 DEL PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES, DEBE SER PRESENTADA CON LA OFERTA TECNICA COMO UN APARTADO DEL SOBRE 1 PARTE B.**