

TÉRMINOS DE REFERENCIA SISTEMA DE CONCESIONES VIALES

EJECUCIÓN Y FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA VIAL “RUTAS DEL NORESTE”

1. OBJETO DE LA CONVOCATORIA

Se abre la presente convocatoria para la recepción de **propuestas de iniciativas privadas** orientadas a la **ejecución y financiamiento** del proyecto **“Sistema vial RUTAS DEL NORESTE”**.

Este sistema vial estratégico facilita la accesibilidad del tránsito noroeste de la provincia y de diversos orígenes regionales a diversos núcleos urbanos, productivos, industriales y de cargas exportables de relevancia para la producción local y nacional.

El sistema vial RUTAS DEL NORESTE de la Provincia de Santa Fe presenta actualmente tramos que requieren intervenciones de distinta intensidad, contemplando mantenimientos de rutina para rutas ya intervenidas desde la Dirección Provincial de Vialidad, así como obras de mayor envergadura que permitan generar las condiciones de servicio necesarias para su transitabilidad y otorgarles parámetros adecuados de geometría, estado y seguridad, profundizando, al mismo tiempo, la resiliencia de la misma a los cambios climáticos.

Dichas intervenciones deberán ser, luego, continuadas por tareas de conservación y mantenimiento, adecuadamente planificadas y ejecutadas para evitar ineficiencias y gastos de recursos innecesarios.

En este marco, la propuesta a presentar se insertará en un **sistema de concesión** de obras, infraestructuras públicas y servicios complementarios de la obra pública para la construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras o servicios nuevos o ya existentes.

2. CARACTERÍSTICAS DE LA PROPUESTA

En particular se pretende que el promotor presente un esquema de administración, operación y mantenimiento de las trazas viales que en su conjunto conforman el sistema vial Rutas del Noreste, en tanto circuito de comunicación terrestre que permite la accesibilidad a núcleos urbanos, productivos, industriales y de cargas exportables de relevancia para la producción local y nacional, punto neurálgicos de tránsito liviano y de cargas

Los promotores deberán presentar propuestas de acuerdo a los **siguientes parámetros pre establecidos por el Ministerio de Obras Públicas, en consonancia con definiciones técnicas de la Dirección Provincial de Vialidad**:

- La propuesta comprenderá un **esquema de concesión**, que será licitado conforme a la normativa provincial.

- El proyecto deberá incluir la construcción, explotación, administración, reparación, ampliación, conservación, mantenimiento de las trazas viales, así como prestación de servicios al usuario en ruta.
- La propuesta podrá incluir, más allá de las trazas que constituyen el Sistema vial Rutas del Noreste, trazas complementarias a las existentes en el circuito predefinido; obras adicionales a las sugeridas sobre las trazas existente y precuantificadas como parte del sistemas; y/o explotación de servicios complementarios que pudieran generar mejoras en las prestaciones ofrecidas al usuario, siendo potenciales fuentes de ingresos adicionales.
- Lo expresado en el punto anterior podrá enmarcarse en el régimen de la iniciativa privada, los interesados podrán también sugerir opciones superadoras a las trazas viales pre-identificadas como parte del sistema vial Rutas del Noreste; considerando alternativas que impliquen una reducción del costo total del proyecto y/o de los plazos de ejecución.
- La propuesta deberá contemplar el anteproyecto avanzado de todas las obras a desarrollar considerando: la ingeniería constructiva, la provisión de mano de obra, los materiales, equipos, herramientas, procedimientos constructivos
- Las obras consideradas deberán estar definidas a los fines de garantizar un **nivel de servicio** en todas las trazas viales determinado por la Dirección Provincial de Vialidad , siendo progresivo en los años sucesivos de la concesión (ver punto 7)
- El promotor de la iniciativa, más allá de cumplir con el nivel de servicio (índices de estado y serviciabilidad) exigido por la Dirección Provincial Vialidad, **deberá acompañar su propuesta con un cronograma de obras quinquenales que supongan mejoras estructurales y de seguridad vial en las trazas del sistema vial Rutas del Noreste.** Las mismas deberán considerar paquetes estructurales aptos para tránsito pesado. De las obras incluidas en dichos cronogramas, se deberán identificar aquellas cuya ejecución pueda ser afrontada con los recursos generados por la concesión; así como también aquellas otras que demanden de recursos provenientes de otras fuentes (financiamiento gestionado por el concesionario, fondos provinciales, fondos provenientes de la cooperación internacional, etc) .
- Se valorarán aquellas propuestas cuyo modelo de negocio presente un **esquema de financiamiento autosustentable** que pueda garantizar la operación y mantenimiento de la red concesionada , considerando los ingresos y egresos sin ningún tipo de aportes por parte del estado. No obstante, todas las propuestas deberán considerar los siguientes parámetros:
 - El sistema tendrá ingresos garantizados a través del **cobro de peajes al usuario**, considerando diferentes categorías de vehículos y una modalidad de cobro mixta. A tal fin, la propuesta deberá contemplar la ubicación y cantidad de plazas de peaje.
 - **Podrán proponerse cabinas de peaje con sistema de cobro manual de servicio mínimo** que contemplen la implementación **de peaje dinámico**, así como plazas de peajes que incorporen sistema **free flow**. El concesionario deberá proveer e implementar un sistema integral de software que permita el cobro automatizado, combinando la lectura de patentes (LPR) y/o la lectura de dispositivos TAG mediante tecnología de punta.Dicho

sistema deberá garantizar la identificación, registro y trazabilidad de todos los vehículos que utilicen la vía, así como su integración con los mecanismos de facturación y control de gestión.

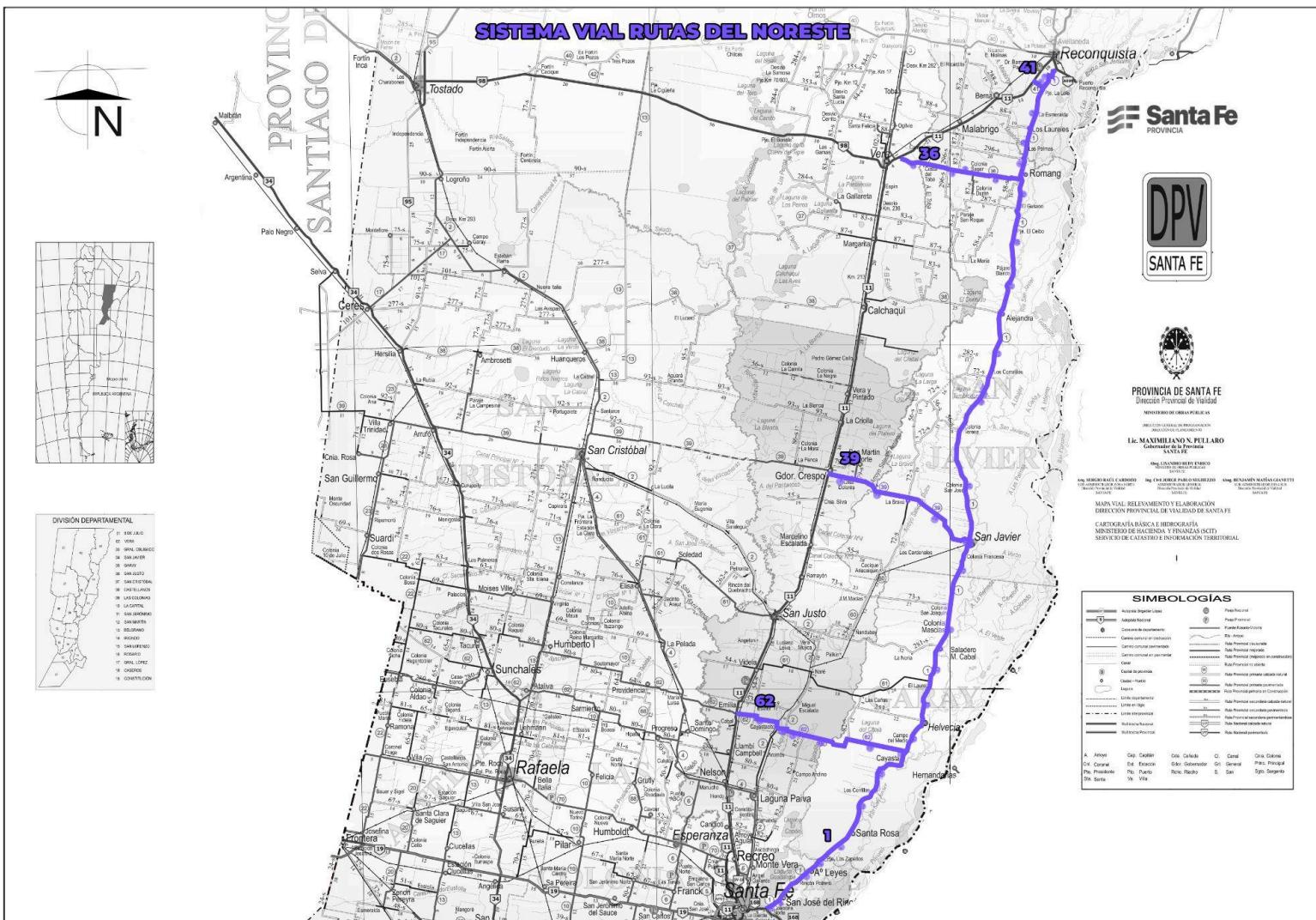
- A los fines de la interoperabilidad con sistemas ya existentes **las propuestas deberán contemplar la adhesión al sistema nacional de TELEPASE**
- Se pretende aplicar el concepto de “**peaje por kilómetro transitado**” que supone un mecanismo basado en el principio de “el que usa, paga”. Este modelo calcula el costo del uso de la infraestructura vial en función de la **distancia efectivamente recorrida** por cada vehículo en una vía determinada, permitiendo una asignación más equitativa y eficiente de los costos de operación, mantenimiento y expansión de la red vial. Este valor indicativo estará establecido por **rangos de referencia predefinidos**. Cada rango abarcará un intervalo de distancia (por ejemplo: de 30 a 100 km; de 101 a 150 km; de 151 a 200 km, y así progresivamente), al cual se le asignará una **tarifa fija** proporcional al uso estimado.
- Además se establecerá una **TARIFA DE PEAJE TOPE con porcentaje razonable de utilidad para la empresa**. La misma será analizada y autorizada por la Dirección Provincial de Vialidad.
- *La tarifa tope sugerida por el promotor deberá tener en cuenta los costos operativos y de mantenimiento. Serán priorizadas aquellas propuestas que tengan una mayor optimización del costo mantenimiento y el menor costo operativo. Se solicita que las propuestas presentadas detallen los componentes considerados para el cálculo de dicha tarifa.*
- La **ACTUALIZACIÓN TARIFARIA** deberá estar garantizada por un sistema automático . El mismo deberá prever un índice de actualización. **La composición de dicho índice considerará** variables vinculadas con el mantenimiento y la operación de la red vial. El mismo podrá ser propuesto por el promotor para ser analizado y aprobado por la DPV . En la propuesta de actualización tarifaria se deberá indicar además, **la frecuencia de actualización sugerida** (trimestral, semestral, etc)
- **EXENCIÓN DE PAGO DE PEAJE/ TARIFA DIFERENCIAL:** Se podrá prever un sistema de exenciones/ tarifa diferencial en el pago del peaje para los vehículos livianos que realicen recorridos frecuentes y de corta distancia en tramos interurbanos comprendidos dentro del circuito concesionado, especialmente cuando dichos trayectos correspondan a la vinculación directa entre localidades vecinas. La determinación de los alcances, parámetros y condiciones para esta exención/ tarifa diferencial podrá ser parte de la propuesta del promotor y será especialmente ponderada al momento de la evaluación
- Quien resulte CONCESIONARIO asumirá en forma exclusiva todos los riesgos derivados de variaciones imprevistas en los ingresos, condiciones de operación, volúmenes, composición y comportamiento del tránsito, renunciando a cualquier tipo de reclamo al CONCEDENTE por este tipo de eventos. No obstante, en casos excepcionales, de variación considerable de costos y/o contexto macroeconómico adverso, el estado provincial considerará un esquema

de revisión de los términos de la contratación a los fines de garantizar la continuidad de la misma y la razonabilidad de la tarifa en concepto de peajes.

Todos los estudios preliminares para la presentación de la propuesta estarán a cargo del promotor. Ellos suponen, entre otros: estudios de tránsito, estudios del estado de la infraestructura vial actual, y análisis de factibilidad en caso de sugerir obras de ampliación y modificación de trazas que deberán considerar la viabilidad social, ambiental y técnica de las propuestas. **Todos los estudios realizados, con sus correspondientes fechas de realización y profesionales a cargo deberán ser presentados conjuntamente con la propuesta.**

3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS RUTAS COMPRENDIDAS EN EL SISTEMA VIAL RUTAS DEL NORESTE

RUTA	TRAMOS		CANTIDAD DE KM	ESTADO DE LA RUTA
	DESDE	HASTA		
RP 1	RN A009 (Reconquista)	RN 168 (Colastiné)	300	Pavimentada
RP 62	RN 11 (Emilia)	RP 1 (Cayastá)	61	Pavimentada
RP 39	RN 11 (Gdor. Crespo)	RP 1 (San Javier)	53	Pavimentada
RP 36	RN 11 (Vera)	RP 1 (Romang)	43	Pavimentada
RP 41	RN 11	RP 1 (Pasaje La Lola)	4	Pavimentada
TOTAL KM SISTEMA VIAL RUTAS DEL NORESTE			461	



4. REQUISITOS PROMOTORES

Podrán presentarse como PROMOTORES quienes tengan capacidad legal para obligarse.

Es de mencionar que en caso de que el proyecto presentado fuera declarado de interés por el ejecutivo y en caso de adjudicar el promotor deberá tener domicilio o sede principal de sus negocios en el país, o deberá tener sucursal en la República Argentina debidamente registrada en los organismos competentes a tal efecto, o si tiene domicilio, o la sede principal de sus negocios en el extranjero y no tiene sucursal debidamente registrada en el país, deberá dar cumplimiento a las exigencias del Registro de Licitadores y/o Proveedores de la Provincia de Santa Fe, todo ello en cumplimiento de la leyes provinciales 5188 y 12510 respectivamente.

En caso de que proyecto presentado fuera declarado de interés por el ejecutivo, el PROMOTOR deberá presentar la GARANTÍA DE MANTENIMIENTO DE OFERTA, ejecutable a primera demanda, de acuerdo a lo previsto en normativa de referencia (Ley Provincial 14.402), bajo apercibimiento de perder los beneficios allí establecidos para el PROMOTOR.

5. PLAZO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

El plazo del CONTRATO DE CONCESIÓN del CIRCUITO podrá ser propuesto por el promotor de la iniciativa, de acuerdo al modelo de negocio presentado, considerando que El PLAZO TOPE del CONTRATO DE CONCESIÓN es de TREINTA (30) años en cualquier caso

En todos los casos el plazo del CONTRATO DE CONCESIÓN empezará a contarse a partir de la fecha de suscripción del mismo, con posibilidad de DOS (2) años de prórroga a opción del CONCEDENTE.

6. ESTACIONES DE PEAJE

En la planilla siguiente el promotor de la iniciativa podrá detallar las ubicaciones de las PLAZAS DE PEAJE que considere convenientes a los fines de garantizar la sustentabilidad financiera del proyecto. En tales casos, las plazas de peajes deberán ser proyectadas y construidas por el promotor, y deberán contar con expresa autorización y habilitación de la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD.

RP Nº	Progresiva	Total Vías	Sentido	Denominación

En las nuevas PLAZAS DE PEAJE, el PROMOTOR podrá comenzar a cobrar PEAJE a los USUARIOS cuando se cumpla con el índice de estado determinado y exigido por la Dirección Provincial de Vialidad para el primer año de la concesión. Se acreditará dicha condición de la siguiente manera:

- Presentando ACTA DE FINALIZACIÓN de las obras necesarias para garantizar los índices de estado y serviciabilidad exigidos por la Dirección Provincial de Vialidad.
- El PROMOTOR haya proyectado y construido la nueva PLAZA DE PEAJE. La misma
- Debe funcionar desde el inicio de su operación, con un sistema Free Flow (automática sin barrera).

Las PLAZAS DE PEAJE nuevas propuestas por el PROMOTOR deberán cumplir con las siguientes pautas:

- Podrán cobrar en un solo sentido o en ambos de circulación.

- La modalidad de operación será con Sistema Free Flow.
- La actualización de la tarifa de peajes será semestral y automática según índice aprobado por la Dirección Provincial de Vialidad.

7. OBRAS A INCLUIR EN LA PROPUESTA

- **Obras de mantenimiento año 1:** deberán ser propuestas por el concesionario a los fines de garantizar en el 1er año de la concesión un índice de estado, establecido en 7 puntos y será verificado por la Dirección Provincial de Vialidad. A partir del cumplimiento de este **primer hito queda habilitado el cobro del peaje.**
- **Obras de mantenimiento / mejora año 2 en adelante:** deberán ser propuestas por el concesionario a los fines de garantizar desde el año 2 en adelante y a lo largo de todo el contrato de concesión un índice de estado, establecido en 8 puntos, que será verificado por la Dirección Provincial de Vialidad. .
- **Obras de rehabilitación y/o mejora:** deberán ser propuestas por el concesionario en un esquema quinquenal a lo largo del plazo de concesión. Las mismas podrán ser incluidas en las propuestas o sugeridas por la Dirección Provincial de Vialidad. El promotor deberá indicar el esquema de financiación de dichas obras con recursos propios, de acuerdo a las posibilidades reales del modelo de negocio propuesto.

La autoridad competente (Dirección Provincial de Vialidad) realizará un análisis preliminar del estado de las rutas a concesionar estableciendo el Índice de Estado. Como mínimo, el Índice de Estado contemplará los siguientes aspectos: condición superficial del pavimento: rugosidad (IRI), ahuellamiento, fisuras, etc; estado de banquinas y sistemas de drenaje.

Se propondrán umbrales mínimos admisibles para cada componente del Índice de Estado, y para el índice global, que garanticen niveles de servicio adecuados durante todo el período de concesión y estén en consonancia con las inversiones previstas

El índice de estado para el primer año deberá ser como mínimo ser de 7 puntos, según lo dispuesto por la DPV y mantenerse en 8 puntos a lo largo del plazo de la concesión para todas las trazas del sistema vial Rutas del Noreste.

Además del índice antes mencionado, la Dirección Provincial de Vialidad fijará el Índice de Serviciabilidad basado en parámetros que miden el confort del usuario tales como el estado de las banquinas, limpieza y mantenimiento de la zona de camino; cortes y mantenimiento de pastos, señalización horizontal y vertical, condición adecuada de elementos de seguridad (barandas, delineadores, amortiguadores de impacto, etc.) entre otros. Es responsabilidad del concesionario mantener este índice durante todo el plazo de la concesión.