

Voces: PEAJE - TARIFAS - CONCESIONARIA VIAL - MEDIDAS CAUTELARES - PELIGRO EN LA DEMORA - VEROSIMILITUD DEL DERECHO

Partes: Luzardo Gustavo Jorge c/ Coviare S.A. y otro | amparo

Tribunal: Juzgado Federal de Quilmes

Sala/Juzgado: 6

Fecha: 2-may-2012

Cita: MJ-JU-M-71885-AR | MJJ71885

Producto: MJ

Se ordena cautelarmente a la concesionaria vial de la Autopista Buenos Aires-La Plata se abstenga de aplicar el nuevo aumento en el cuadro tarifario del peaje, continuando con la aplicación de las tarifas fijadas al 4 de octubre de 2010.

Sumario: N.R: Se advierte que este fallo no se encuentra firme.

1.-Corresponde hacer lugar parcialmente a la medida cautelar, ordenando a las demandadas que se abstengan de aplicar el nuevo aumento en el cuadro tarifario del peaje, continuando con la aplicación de las tarifas fijadas al 4 de octubre de 2010, pues hay obras a las que el concesionario vial demandado está obligado desde hace años, que ni siquiera han tenido principio de ejecución, lo que constituye un incumplimiento especialmente grave, porque la excesiva cantidad de automóviles genera un colapso en la vía concesionada que no sólo deteriora la calidad del servicio prestado, sino que, lo que es más importante, pone en riesgo la seguridad de los miles de vehículos que circulan diariamente por la autopista.

2.-Resulta de público y notorio conocimiento que los usuarios sufren penurias diariamente debido al mal estado de las calzadas, a la falta de limpieza, iluminación y mantenimiento general, todas deficiencias que pueden tener un impacto directo en su integridad física, siendo constantes las referencias periódicas relativas al deplorable estado de mantenimiento de la Autopista Buenos Aires - La Plata, a la existencia de animales sueltos en varios tramos, y a las fallas en seguridad que facilitan la repetición de ataques a los automovilistas.

3.-En vista del nuevo aumento y al manifiesto empeoramiento de la calidad del servicio que se brinda a los usuarios de la Autopista Buenos Aires - La Plata, no resulta aplicable al caso el principio de presunción de legalidad de los actos administrativos, pues tal principio no significa un valor absoluto, pudiendo ser desvirtuado por el interesado demostrando que el acto afectaría en este caso el derecho de los usuarios a circular por una autovía que reúna las condiciones de seguridad necesarias, y que se realicen las obras tal como fueron pactadas en el contrato de concesión del servicio.

4.-Respecto al peligro en la demora, la simple tardanza del fallo puede afectar el derecho sustancial del amparista y, más precisamente, el deterioro de las condiciones de mantenimiento y seguridad de la Autopista implica la afectación de un interés social, aumentando el riesgo de que se produzcan hechos dañosos en la vida, la salud y el patrimonio de los usuarios; en este sentido, el interés público de la decisión administrativa debe ceder ante el interés superior afectado por la misma.

5.-La concesión vial se encuentra regida por el contrato de obra pública y de ese vínculo surgen obligaciones contractuales respecto del Estado concedente en relación a criterios mínimos de diseño de la vía, fundados en normas de derecho administrativo y sustentados en lo dispuesto por las partes (Estado y concesionario); pero a su vez aparecen obligaciones legales a favor de los usuarios que surgen de la figura del concesionario como prestador de un servicio público, que atañen al mantenimiento de la salud y de la integridad física de los automovilistas.

Quilmes, 02 de mayo de 2012

AUTOS Y VISTOS:

Este expediente Número 1938/2010, caratulado "LUZARDO, Gustavo Jorge c/ COVIARES S.A. y otro s/Amparo", del Registro de la Secretaría 6 de este Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes.

Y CONSIDERANDO QUE:

1. En su presentación de fojas 17, el Sr. Gustavo Luzardo, por derecho propio, inició la presente acción de amparo contra COVIARES S.A. y el Poder Ejecutivo Nacional, con el objeto de que la empresa demandada retrotraiga el incremento de tarifas dispuesto para el cobro del peaje en la Autopista Buenos Aires - La Plata, que fuera ratificado mediante Decreto 1057/2010 del PEN. El aumento habría sido aplicado a pesar de que la demandada no había realizado las obras necesarias para el Partido de La Plata, y en particular, la bajada de la autopista en la localidad de Villa Elisa. En ese momento solicitó como medida cautelar que se retrotraiga el cuadro tarifario del peaje al establecido con anterioridad al aumento fijado el 4 de octubre de 2010, hasta tanto se ejecuten las obras convenidas.

2. A fojas 52/53, se dio a la causa el trámite previsto en la Ley 16.986, requiriéndose la producción del informe del artículo 8 de dicha norma.

Asimismo, se denegó la medida cautelar peticionada, por no encontrarse acreditada prima facie la manifiesta arbitrariedad de la norma cuestionada.

3. En el escrito de fojas 54, el actor denuncia como hecho nuevo que se ha verificado un nuevo aumento en el cuadro tarifario, sin que se haya dado cumplimiento al compromiso de realizar las obras previstas para el Partido de La Plata.

4. A fojas 55 vta. se dispuso designar audiencia para el día 26 de abril del corriente. A la misma comparecieron, por la parte actora, el Sr. Luzardo con su letrado patrocinante, Dr. Matheus, y por la parte demandada el Sr. Enrique Arnaldo Clutterbuck, en su carácter de apoderado de la demandada COVIARES S.A., con el patrocinio letrado del Dr. José Alejandro Calabria y el Dr. Marcelo Emilio Méndez Casariego; y, en representación del Poder Ejecutivo Nacional (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios), el Dr. Martín Huidobro. Asimismo, se presentaron el Dr. Emiliano Martín Franzetti, la Dra. María Belén Pantaleón y el Dr. Emilio Luis D`Amato, todos ellos en representación de la Dirección Nacional de Vialidad, con la asistencia del Ingeniero Oscar Alberto

Elorriaga, aclarando que el Órgano de Control de Concesiones Viales (O.C.CO.VI) depende de la Dirección Nacional de Vialidad.

En ese acto acompañaron copias de documental, cumpliendo lo que se les ordenara al designar la audiencia, documentación que se encuentra reservada en Secretaría en atención a su volumen.

Durante la audiencia, la parte actora manifestó que reitera los términos de la demanda y cuestiona el aumento tarifario autorizado a la concesionaria sin haber realizado las obras a las que se comprometió en un Acta Acuerdo celebrada en el año 2009. Afirmó que la condición para el aumento de las tarifas era realizar un plan de inversiones. Señaló que hay una violación a derechos contenidos en los artículos 18, 28 y 43 de la Constitución Nacional, a los derechos del consumidor y a la Ley 25.561, que prevén la realización de una audiencia pública previa a la determinación de un aumento tarifario. El representante de COVIARES S.A. manifestó que la autopista es una obra pública que debe ser pagada a través del peaje como contribución, y que a partir del año 2002 deberían haberse adecuado los contratos en virtud de la emergencia económica declarada en ese momento. Desde el año 1995 hasta el año 2010, las tarifas estuvieron congeladas, y recién en octubre de 2010 se aplicó un aumento del 15 % en las tarifas, para paliar las dificultades generadas a partir de la Ley de Emergencia.

Según su exposición, los ingresos permiten afrontar los gastos operativos, pero no recuperar inversión ni realizar obras. Actualmente el contrato sigue sin renegociarse. Sostiene que otorgar la medida cautelar como lo piden los actores impediría afrontar los costos operativos, el pago a los acreedores y realizar obras.

El Dr. D'Amato, por la D.N.V. y el Estado Nacional, señala que el Estado ha controlado a través del O.C.CO.VI. la ejecución del contrato concerniente a la Autopista. Para la realización de las obras faltantes, debe renegociarse el contrato en cuestión, que se encuentra en crisis a partir de la emergencia económica, toda vez que el cuadro tarifario vigente al momento de celebración del contrato era anterior a la crisis económica del año 2001. Dicha renegociación se encuentra en curso. El Ing. Elorriaga explicó que el contrato de concesión tiene un proyecto de inversión, que el grueso de las inversiones se hace al comienzo, y que hay que esperar aproximadamente veinticinco años para recuperarla. La tarifa del peaje pagaría la inversión ya realizada, pero no las nuevas obras. Debido a la emergencia económica, se retrasó la adecuación de las tarifas, y en comparación con otras autopistas, la Autopista Buenos Aires - La Plata sólo tuvo un aumento del 84 %.

5. En consecuencia, corresponde resolver acerca de la procedencia de la medida cautelar peticionada a fojas 54.

Así, cabe examinar "prima facie" si se encuentran reunidos los requisitos específicos, es decir, la verosimilitud del derecho que se invoca y la existencia del peligro en la demora, esto es, el temor fundado de que en el supuesto de obtenerse una sentencia favorable a la pretensión, el fallo resultara de imposible cumplimiento; requisitos que se encuentran de tal modo relacionados que a mayor verosimilitud del derecho cabe no ser tan exigentes en la gravedad e inminencia del daño y viceversa, cuando existe el riesgo de un daño de extrema gravedad e irreparable, el riesgo acerca del "fumus" se puede atenuar.

Si bien el proceso cautelar se satisface con una "sumario cognitio", porque es propio de su naturaleza la verosimilitud y no la certeza, no es menos cierto que, además de las circunstancias del caso, debe mediar una solicitud seria que haga suponer a primera vista la existencia de un derecho garantizado legalmente y un interés jurídico que justifique el dictado de la medida cautelar de que se trate (periculum in mora).

5.1 De los hechos narrados y de la documentación acompañada resulta acreditado que mediante

Decreto 1994/1993 se aprobó el Marco Regulatorio de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, cuyo objeto, de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1º, es regular las prestaciones, la fiscalización y control y la protección al usuario y a los bienes del Estado en las concesiones a otorgar para la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires. Dicho Marco Regulatorio, en su Capítulo IV, establece un régimen de protección a los usuarios de dichos servicios públicos, y, especialmente, en el artículo 9, incisos b) y c), la obligación de los concesionarios de velar por la seguridad de los usuarios, controlando que todos los elementos de la concesión se encuentren en perfectas condiciones de uso y transitabilidad, proveyendo a la inmediata reparación cuando sufran algún deterioro, y la exigencia de que se presten los servicios conforme a los niveles de calidad aplicables.

Por su parte, el Decreto 1638/1994 aprobó la reformulación del contrato de concesión de la obra Autopista Buenos Aires - La Plata, efectuada mediante Acta Acuerdo de Reformulación celebrada el 29 de diciembre de 1993. De dicho instrumento se desprende que la concesionaria recibió del Estado Nacional la suma de \$ 155.556.798.- en concepto de subvenciones reintegrables (punto 3.1, inciso a), estableciendo las obligaciones de COVIARES S.A. al respecto.

También se establece un régimen de modificación de la tarifa (ver Cláusula Octava). Se deja claro que la concesión constituye un servicio público, con determinadas condiciones de servicio (Cláusula Décima). El control de la ejecución debe ser mensual, y está a cargo del Organismo de Control, así como la aplicación de sanciones por incumplimiento. También se deja constancia de que la concesionaria está exenta del pago de impuesto a las ganancias (punto 21.1).

En el Anexo II se detallan las obligaciones de mantenimiento y las penalidades derivadas del incumplimiento.

Con fecha 27 de septiembre de 2000 se firmó la "Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual", aprobada mediante Decreto 85/2001. Allí se constató que en el tramo La Plata - Hudson la concesionaria tuvo un avance ponderado de inversión directa en obras del 46,80%, aproximadamente.

Quedando una inversión pendiente por parte de la concesionaria de alrededor de cincuenta y nueve millones de pesos. En consecuencia, se prorrogó la fecha de vencimiento del cronograma de obras, tal como surge del cuadro contenido en el artículo 2 del acuerdo. Con respecto a la devolución de los aportes efectuados por el Estado Nacional, la Concesionaria aceptó expresamente que la deuda de \$ 155.556.798.- sea re-expresada, por aplicación de la Ley 23.928, en dólares estadounidenses, acordándose que al 29 de diciembre de 1993 la suma debida alcanza a dólares estadounidenses ciento cincuenta y cinco millones quinientos cincuenta y seis mil setecientos noventa y ocho. El artículo 2 de este acuerdo establece una prórroga al vencimiento del cronograma de obras, señalando que el plazo para la construcción del tercer carril en los tramos Debenedetti - Quilmes y Quilmes - Hudson vence a los seis meses, contados desde la determinación del TMDA (tránsito medio diario anual) equivalente a 61.670 vehículos para cada sector. Con respecto al tramo Hudson - La Plata, las secciones "Distribuidor Villa Elisa" y "Enlace al Camino del Centenario" deberían haberse completado doce meses después de la aprobación del acuerdo, efectuada mediante el Decreto 85/2001 .

Pasados nueve años, el 9 de octubre de 2009, se llegó a un nuevo Acuerdo de renegociación contractual del contrato de concesión de la Autopista Buenos

Aires - La Plata, previo análisis por parte del Órgano de Control de Concesiones Viales (O.C.CO.VI.) del grado de cumplimiento del contrato por parte de la concesionaria COVIARES S.A. La Cláusula Cuarta del Acta Acuerdo establece que el concesionario deberá implementar un programa para dotar a

la Autopista de los recursos básicos para el adecuado desplazamiento de las personas, señalando que el cronograma de tareas deberá ser presentado en un plazo de noventa días. La Cláusula Sexta determina el tratamiento financiero que se dará a la deuda que COVIARES S.A. mantiene con el Estado Nacional, que de dólares estadounidenses 155.556.798.-, pasa a ser expresada en pesos ciento cincuenta y cinco millones quinientos cincuenta y seis mil setecientos noventa y ocho, suma a la que se aplicará un interés directo del 5,70 % entre el 29 de diciembre de 1993 y el 31 de diciembre de 2011. En las Cláusulas Séptima y Octava se excluyó de las obligaciones del concesionario la construcción de la Autopista Ribereña y la recuperación del Bajo Viaducto Avenida Pedro de Mendoza. En virtud de la Cláusula Novena se dejaron sin efecto las penalidades originadas en actas de constatación por incumplimientos de las obligaciones de realizar obras a partir de la emergencia económica del año 2002. La Cláusula Décima, punto 2, establece que la instancia de revisión del contrato se realizará entre el 1 de enero de 2010 y el 30 de junio de 2010. En el punto 3 de dicha Cláusula se determina un conjunto de obras que no estaban previstas originalmente en el contrato de concesión, y cuya realización debe ser acordada entre concedente y concesionario: la reconstrucción de la Ruta 19, la continuación de la Autopista hasta la Avenida 60, y la construcción de las colectoras de Gonnet y Villa Castells. La Cláusula Décimo Segunda establece cómo se adecuarán las tarifas en función de la variación de precios.

El Decreto 1057/2010 ratificó el Acta Acuerdo de octubre de 2009, facultando a la Dirección Nacional de Vialidad para que interprete, aclare o modifique lo que considere necesario en dicho acuerdo. En virtud de este Decreto, por Resolución 546/2010 el O.C.CO.VI. revisó el cuadro tarifario, aplicando los aumentos en la tarifa de peaje que comenzaron a regir a partir del 4 de octubre de 2010.

La Resolución 2582/2011 de la Dirección Nacional de Vialidad aprobó un aumento del veinte por ciento en todas las tarifas de peaje correspondientes a los accesos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El 4 de abril de 2012 la Dirección Nacional de Vialidad, mediante la Resolución 637/2012, estableció la aplicación de una tarifa diferencial en las horas pico para la Autopista Buenos Aires - La Plata, fundando su decisión en la necesidad de aplicar los mismos criterios para todos los accesos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dado que las concesiones de los Accesos Norte, Oeste y Riccheri cuentan con cuadros tarifarios que establecen tarifas diferenciales para las horas pico y horas no pico de las vías concesionadas.

En este punto es necesario destacar la diferencia entre la concesión de la Autopista Buenos Aires - La Plata y las restantes concesiones de los accesos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es un hecho conocido que la emergencia económica generó la necesidad de renegociar los contratos de concesión. Pero los plazos para dicha renegociación fueron muy distintos. Este proceso, con respecto al Acceso Norte, terminó con el dictado del Decreto 296/2006, del 15 de marzo de 2006; para el Acceso Oeste, con el Decreto 298/2006, también del 15 de marzo de 2006 y para el Acceso Riccheri con el Decreto 42/2007, del 25 de enero de 2007. Sin embargo, para la Autopista Buenos Aires - La Plata el proceso no se completó hasta el 21 de julio de 2010, con el dictado del Decreto 1057/2010, y en el Acuerdo de Renegociación allí aprobado quedaban varios puntos pendientes sin resolver.

5.2. Asimismo, es necesario dejar establecido que la teoría de la concesión de servicios públicos se asienta sobre el presupuesto de la existencia de tres sujetos bien diferenciados:

- el Estado, al que supone titular del servicio y tutor del bien común - el usuario, a quien por su carácter general (y con frecuencia, débil) el Estado debe proteger - el concesionario, a quien el Estado autoriza a prestar el servicio de acuerdo a ciertas condiciones que deben evitar el abuso en detrimento del usuario.

El vínculo que une al Estado concedente y a la empresa concesionaria es de carácter contractual y

propio del derecho público. El contrato que los liga prevé estipulaciones a favor de terceros, los usuarios.

Ahora bien, estos terceros usuarios, al hacer uso de la concesión y pagar el peaje, establecen por su parte una relación con la empresa concesionaria prestadora del servicio que, conforme doctrina sentada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en autos "Bianchi, Isabel del Carmen Pereyra de c/ Buenos Aires, Provincia de y Camino del Atlántico S.A. y/o quien pueda resultar dueño y/o guardián de los animales causantes del accidente s/ Daños y Perjuicios", fallo del 7 de noviembre de 2006, puede considerarse como una relación de consumo en el derecho vigente. Dicha doctrina fue plasmada en fallos posteriores, como "Lencinas, Verónica Cecilia c/ Grupo Concesionario Oeste S.A. y otro s/ Daños y perjuicios" (Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala E, del 17/09/2007) y "Bucca, Ana María c/ Servicios Viales S.A. y otro s/Daños y perjuicios" (Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, fallo del 03/03/2010), entre otros.

El concepto de la relación de consumo se ha introducido como un principio protector a favor de los consumidores mediante la Ley 24.240, del año 1993, y la Reforma de 1994 le dio raigambre constitucional mediante la introducción del artículo 42. En el año 1998, la Ley 24.999 extendió este principio a las relaciones contractuales en cuanto a la responsabilidad de los prestadores de servicios (como el concesionario vial), por los daños y perjuicios producidos a los usuarios. La protección del consumidor agrega al prestador de servicios la imposición de un deber de indemnidad de usuarios y consumidores con respecto a daños vinculados causalmente con su actividad.

Los contratos de peaje generan dos obligaciones esenciales: la primera es habilitar el regular desplazamiento del tránsito en el corredor vial concesionado, y la segunda, derivada de la anterior, es una obligación de seguridad por los daños que pueda sufrir el usuario en el tiempo que demande su normal circulación.

La concesión vial se encuentra regida por el contrato de obra pública y de ese vínculo surgen obligaciones contractuales respecto del Estado concedente en relación a criterios mínimos de diseño de la vía, fundados en normas de derecho administrativo y sustentados en lo dispuesto por las partes (Estado y concesionario). Pero a su vez, aparecen obligaciones legales a favor de los usuarios que surgen de la figura del concesionario como prestador de un servicio público, que atañen al mantenimiento de la salud y de la integridad física de los automovilistas. Y que, en este caso, están expresamente contempladas en el Marco Regulatorio de los Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (Capítulo IV - Protección de los Usuarios).

La relación de consumo implica también que el prestador del servicio, dado el conocimiento exacto que posee respecto de las características de diseño del trazado, tiene la obligación de reunir la información necesaria para adecuar las características de la autopista a los cambios externos que puedan afectar su seguridad.

5.3. Sentado todo ello, es necesario destacar que hay obras a las que el concesionario demandado está obligado desde hace años, que ni siquiera han tenido principio de ejecución. Ello ocurre con el tercer carril en los tramos Debenedetti - Quilmes y Quilmes - Hudson, ya previstos en la "Adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual", aprobada mediante Decreto 85/2001.

Este incumplimiento es especialmente grave, porque la excesiva cantidad de automóviles genera un colapso en la vía concesionada que no sólo deteriora la calidad del servicio prestado, sino que, lo que es más importante, pone en riesgo la seguridad de los miles de vehículos que circulan diariamente por la autopista.

Tampoco se ha realizado la obra correspondiente a la bajada de Villa Elisa, a pesar de que la misma se

encuentra prevista en el contrato de concesión y en su renegociación.

Sumado a ello, resulta de público y notorio conocimiento que los usuarios sufren penurias diariamente debido al mal estado de las calzadas, a la falta de limpieza, iluminación y mantenimiento general, todas deficiencias que pueden tener un impacto directo en su integridad física. A este respecto, son constantes las referencias periodísticas relativas al deplorable estado de mantenimiento de la Autopista Buenos Aires - La Plata, a la existencia de animales sueltos en varios tramos, y a las fallas en seguridad que facilitan la repetición de ataques a los automovilistas.

En consecuencia, en vista del nuevo aumento y al manifiesto empeoramiento de la calidad del servicio que se brinda a los usuarios de la Autopista Buenos Aires - La Plata, no resulta aplicable al caso el principio de presunción de legalidad de los actos administrativos, pues tal principio no significa un valor absoluto, pudiendo ser desvirtuado por el interesado demostrando que el acto afectaría en este caso el derecho de los usuarios a circular por una autovía que reúna las condiciones de seguridad necesarias, y que se realicen las obras tal como fueron pactadas en el contrato de concesión del servicio. Advierto, en consecuencia, que se encuentra acreditado el requisito de verosimilitud en el derecho invocado.

Respecto al peligro en la demora, considero que la simple "tardanza" del fallo puede afectar el derecho sustancial del amparista y, más precisamente, el deterioro de las condiciones de mantenimiento y seguridad de la Autopista

implica la afectación de un interés social, aumentando el riesgo de que se produzcan hechos dañosos en la vida, la salud y el patrimonio de los usuarios. En este sentido, el "interés público" de la decisión administrativa debe ceder ante el interés superior afectado por la misma.

Conforme Mairal (Control Judicial de la Administración Pública, Bs.As., Depalma. 1984. Volumen II, página 799) se verifica que la gravedad del perjuicio es tal que la sentencia que finalmente se dicte no podrá restablecer la situación anterior a dicha ejecución o, por lo menos, dicho perjuicio excede considerablemente el daño emergente de la suspensión del acto. Ante la posibilidad de un daño irreparable o desproporcionado, corresponde suspender el aumento, por cuanto esta medida resulta preferible a la posibilidad de un daño cierto en la vida o la salud de los usuarios de la Autopista y porque se ha procedido a aumentar el peaje sin la correspondiente realización de las obras ya pactadas y sin garantizar el mantenimiento que es debido.

El Estado debe garantizar la buena prestación del servicio público en cuestión, pues tiene el mandato constitucional de proteger a los usuarios, sin cargar sobre ellos el costo de obras que aún no están realizadas.

La situación descripta conlleva a adoptar medidas urgentes y eficaces que tienen justificación constitucional en el art.42 de nuestra Carta Magna, en tanto obliga a las autoridades, y por ende a los jueces, a proveer a la protección de los derechos a la salud y a la seguridad de los usuarios de los servicios públicos.

En este orden de ideas, además de la suspensión del aumento en el cuadro tarifario, corresponde exigir a la empresa COVIARES S.A. la presentación de un plan que contemple las obras ya pactadas en el contrato de concesión y sus respectivas renegociaciones, y completar la renegociación respecto de las obras no comprendidas en dichos acuerdos.

En tales condiciones, y sin que lo expuesto comporte en modo alguno adelantar opinión sobre el fondo de la cuestión, habré de hacer lugar parcialmente a la medida cautelar ordenando a las demandadas que se abstengan de aplicar el nuevo aumento en el cuadro tarifario, continuando con la aplicación de las

tarifas fijadas al 4 de octubre de 2010, hasta tanto se resuelva el presente en forma definitiva.

Asimismo, la demandada COVIARES S.A. deberá presentar en el plazo de treinta días corridos un plan que contemple la ejecución de las obras de infraestructura y mantenimiento a las que está obligada conforme el contrato de concesión y Anexo a la Adenda al acta acuerdo de reformulación contractual del 27.09.2000, aprobado por Decreto 85/01, dejando constancia de que el inicio de las obras no puede exceder el plazo de ciento ochenta días corridos contados desde la fecha de la presente resolución.

Con respecto a las obras restantes, y que se encuentran descriptas en el punto 3 de la cláusula décima del Acuerdo de Renegociación Contractual del 9.10.2009, se intima a COVIARES S.A., al Estado Nacional (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios) y a la Dirección Nacional de Vialidad a que completen dicha negociación, en un plazo de treinta días, debiendo acreditar en autos el Plan acordado y los plazos de ejecución del mismo.

En todos los casos, la concesionaria COVIARES S.A. y el Estado Nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad y el O.C.CO.VI (como ente de control) tendrán una responsabilidad concurrente en el cumplimiento estricto de los plazos de presentación y cumplimiento de los planes de obras ordenados a través de la presente resolución.

Todo ello, bajo apercibimiento de que en caso de incumplimiento se impondrá una multa diaria cuyo monto integrará un fondo destinado a la ejecución de las obras y mantenimiento de la autopista.

Atento a la naturaleza de la presentación y las razones de urgencia mencionadas, respecto de la contracautela corresponde tener por prestada la caución juratoria con el pedido de medida cautelar (art. 199, CPCCN).

Se posterga un pronunciamiento sobre costas hasta la oportunidad de sentenciar.

Por todo lo expuesto, RESUELVO:

1. Tener presente lo manifestado en el escrito que antecede y agregar la documentación acompañada.
2. Hacer lugar parcialmente a la medida cautelar solicitada, con el alcance previsto en los considerandos que anteceden, ordenando a las demandadas: a) Ordenar a la demandada COVIARES S.A. que presente en el plazo de treinta días un plan detallado que contemple la ejecución de las obras de infraestructura y mantenimiento a las que está obligada conforme el contrato de concesión y a la Adenda al Acta Acuerdo de reformulación contractual del 27.09.2000 (artículo 2), aprobado por Decreto 85/01, dejando constancia de que el inicio de las obras no puede exceder el plazo de ciento ochenta días corridos contados desde la fecha de la presente resolución. b) Intimar a COVIARES S.A., al Estado Nacional (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios) y a la Dirección Nacional de Vialidad a que completen la negociación relativa a las obras que se encuentran descriptas en el punto 3 de la cláusula décima del Acuerdo de Renegociación Contractual del 9.10.2009, en un plazo de treinta días, debiendo acreditar en autos el Plan acordado y los plazos de ejecución del mismo.

Dejar establecido que en relación a los puntos a) y b) que preceden COVIARES S.A. y el Estado Nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad y el O.C.CO.VI., tendrán una responsabilidad concurrente en el cumplimiento estricto de los plazos de presentación y cumplimiento de los planes de obras ordenados a través de la presente resolución. c) Suspender el nuevo aumento en el cuadro tarifario, continuando con la aplicación de las tarifas fijadas al 4 de octubre de 2010, hasta tanto se resuelva el presente en forma definitiva. d) Hacer saber a las codemandadas que en caso de incumplimiento de la medida cautelar dispuesta se impondrá una multa diaria cuyo monto integrará un fondo destinado a la ejecución de las obras y mantenimiento de la autopista.

3. Tener por prestada la caución juratoria como contracautela con el pedido de medida cautelar (artículo 199, C.P.C.C.N.).

4. Postergar un pronunciamiento sobre costas hasta la oportunidad de sentenciar.

Regístrese. Notifíquese por Secretaria.

FDO: Dr. Luis Antonio ARMELLA