



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Informe

Número:

Referencia: EX-2018-00647608-APN-SIGEN sobre acuerdo de renegociación contractual AUSOL S.A.

Antecedentes

EL PODER EJECUTIVO NACIONAL mediante Decreto N° 1167 de fecha 15 de julio de 1994 otorgó a la Empresa AUTOPISTAS DEL SOL S.A. la CONCESION DEL ACCESO NORTE, tal como fuera delimitado mediante el CONTRATO DE CONCESION suscripto el 30 de mayo de 1994 con sustento en la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, siempre en el marco de la ley 17.520.

El Acceso Norte posee una longitud total de 120 km, y comienza en el Intercambiador de Autopistas en la intersección de la Av. General Paz y el Acceso Norte RN 9 y continúa en tres ramales: un ramal hacia la ciudad de Tigre (RN A003) que surge a la altura del km. 20, otro hacia la ciudad del Pilar y la (Ruta Nacional 8) extendiéndose hasta el km 57,1 y finalmente un ramal hacia la ciudad de Campana que se extiende hasta el km 72,9.

Se trata de un contrato de obra pública de tipo “gratuito”, esto significa que el concesionario no recibe ni aportes, ni subsidios, ni avales, ni garantías por parte del Estado. La obra se financia mediante el cobro de peaje con tarifa tope, o sea que las variaciones en el costo de construcción de las obras, los niveles de tránsito y demás variables y parámetros que componen el Plan Económico Financiero (PEF), forman parte del riesgo empresario.

Las tarifas estaban expresadas en dólares estadounidenses convertibles en pesos a la tasa de cambio fijada por el Banco de la Nación Argentina, y se redeterminaban anualmente de acuerdo con la variación del Índice de Costo de Vida publicado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, que en inglés tiene las siglas CPI.

En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines del 2001, el CONGRESO DE LA NACION dictó la Ley N° 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia y disponiendo la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

La Pesificación del Contrato

La emergencia económica significó para las concesiones viales una caída abrupta en el volumen de tránsito, incrementos de precios de insumos, maquinarias y equipos, más la devaluación de la moneda. En tal sentido, el artículo 8° de la Ley N° 25.561 establece que en los contratos de servicios públicos quedan sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar y los mecanismos indexatorios. El artículo 9° autoriza al Poder ejecutivo a renegociar los contratos de servicios públicos bajo determinados criterios. La Unidad de Renegociación de Contratos (UNIREN) fue la encargada de dicha tarea.

En definitiva, se procedió a la pesificación del Plan Económico Financiero de la concesión. A esos efectos se tomaron en cuenta los montos de los ingresos originalmente previstos por el concesionario y se le adicionaron los ingresos que éste percibió hasta el año 2004 inclusive por reajuste tarifario como aplicación del CPI.

A partir del 2004 se tomó el tránsito original que el concesionario tenía previsto y se lo multiplicó por la tarifa en vigencia. No se tomó tránsito real porque el riesgo de tránsito es un riesgo de la concesionaria y este es uno de los principios que la UNIREN ha querido conservar en el proceso de renegociación contractual.

La reexpresión a pesos corrientes de las erogaciones planeadas en concepto de gastos de explotación e inversiones se realizó a través de la utilización de índices que fueron contruidos ad hoc y, finalmente, se calculó la tasa interna de retorno del Plan Económico Financiero del flujo de caja resultante, medido esta vez en pesos constantes de 1993.

Adicionalmente a la pesificación del PEF, se procedió a la pesificación de seguros, garantías, multas, penalidades y el **registro de inversiones**.

En definitiva, el Plan Económico Financiero de la oferta tenía una tasa del 15,83% y el nuevo PEF pesificado, suscripto por el Acta Acuerdo, arroja una TIR del 11,88% para el caso de la empresa AUTOPISTAS DEL SOL S.A.

El ARC 2006

La Cláusula OCTAVA de la Parte Tercera del Acuerdo de Renegociación Contractual del Contrato de Concesión del Acceso Norte aprobado por el Decreto N° 296/2006 estipula que, a partir de Marzo de 2006, si el indicador compuesto por el 50% del Índice de Precios Internos al por Mayor y el 50% de la apertura Mano de Obra del Índice de Costo de la Construcción, supera un 15% respecto al de Diciembre de 2004 y, de allí en más, cada vez que el mismo indicador sufra una variación del 5% respecto al mes de la anterior ocurrencia, el Concesionario podrá solicitar una redeterminación tarifaria que restablezca el equilibrio de la Ecuación Económica Financiera del PEF afectado por las variaciones de precios en los gastos e inversiones, los que se actualizarán con sendos índices.

La Cláusula Quinta establece que la Tasa Interna de Retorno (TIR) del nuevo PLAN ECONOMICO-FINANCIERO de la CONCESION del ACCESO NORTE para todo el período de concesión será calculada en pesos constantes de septiembre de 1993.

Consecuentemente, el CONCESIONARIO renuncia a exigir un Plan Económico Financiero de la Concesión del ACCESO NORTE con una Tasa Interna de Retorno calculada en dólares estadounidenses constantes de septiembre de 1993, tal como se encontraba fijada en el PEF del contrato original estableciéndose que dicha TIR definida en oportunidad de la firma del CONTRATO DE CONCESION se mantendrá calculada en pesos constantes de septiembre de 1993.

La Cláusula Tercera modifica el PLAN DE INVERSIONES aprobado en la última adecuación vigente. El mismo se adjunta como ANEXO I al ACUERDO formando parte integrante del mismo y cuyos valores monetarios deben ser considerados como expresados en pesos constantes de septiembre de 1993.

Este PLAN DE INVERSIONES es parte del actualizado PLAN ECONOMICO-FINANCIERO de la

CONCESION (PEF) cuyos valores de ingresos y egresos hasta el 2004 se encuentran expresados en pesos corrientes del año correspondiente. Para el período 2005 al 2020 los valores señalados están expresados en pesos constantes del año 2004.

Asimismo, en la Cláusula Séptima se conviene en establecer una instancia de revisión contractual entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO, a desarrollarse hasta el 30 de junio de 2006, a fin de acordar el nuevo PLAN ECONOMICO FINANCIERO (PEF) de la CONCESION que regirá hasta la finalización del CONTRATO DE CONCESION y que permita recomponer la ecuación económico financiera del CONTRATO DE CONCESION, de acuerdo a lo expresado en la CLAUSULA QUINTA de la presente. Para la entrada en vigencia del nuevo ACUERDO a que se arribe en dicha instancia, se deberá cumplir con los procedimientos establecidos legalmente y la aprobación del PODER EJECUTIVO NACIONAL (PEN).

Por último, respecto del REGISTRO DE INVERSIONES, la Cláusula Undécima modifica la Cláusula 17.9 del CONTRATO DE CONCESION, a fin de registrar: (a) las inversiones realizadas por el CONCESIONARIO hasta el 31 de diciembre de 2001 ajustándose el saldo en pesos registrado a dicha fecha con aplicación del coeficiente que surge de relacionar el valor índice utilizado para la reexpresión de dicho saldo, de moneda de diciembre del 2001 a moneda del 2004 y cuyo valor numérico es 2,41845019 (DOS COMA CUATRO UNO OCHO CUATRO CINCO CERO UNO NUEVE), y (b) el valor de las inversiones realizadas a partir del año 2002 re-expresadas aplicando los coeficientes expuestos en el presente ACUERDO.

El periodo 2006 - 2016

Durante la vigencia del ARC 2006, la Cláusula Séptima y las Cláusulas Octava y Undécima se aplicaron parcialmente, lo que generó el desequilibrio de la ecuación económico – financiera del PEF de la Concesión.

Atento a que el plazo fijado en el ARC para concretar dicha Instancia de Revisión, a requerimiento del CONCEDENTE, se dispusieron sucesivas prórrogas.

Con posterioridad, el plazo previsto en la Sexta Adecuación del CONTRATO DE CONCESION para la realización de la Instancia de Revisión fue objeto de nuevas prórrogas, la última de las cuales expiró el 31 de enero de 2011 sin haberse concretado tal instancia.

Por otra parte, si bien a partir del ARC se aprobaron sucesivos cuadros tarifarios para compensar parcialmente el desequilibrio aludido y previo el reconocimiento de la futura incidencia de las variaciones de precios, según lo previsto en su Clausula Octava, sin embargo, cada nuevo cuadro no se aplicó totalmente ni a todas las categorías de vehículos y la incidencia referida fue admitida en forma tardía y parcial.

Como consecuencia de lo expuesto, y en atención a lo previsto en la Ley N° 25.561 y en el ARC, se recompuso parcialmente la ecuación económico-financiera original del CONTRATO DE CONCESION.

Por otra parte, en el marco de los objetivos y políticas establecidas por la actual gestión de Gobierno, el 16 de febrero de 2016 se dictó el Decreto N° 367/2016, instruyendo a los Ministerios a cuyas orbitas correspondan los respectivos contratos sujetos a la renegociación dispuesta por el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, a proseguir los procedimientos pendientes y concluir los procesos de renegociación respectivos (Artículo 2°).

A tales fines, se contempló expresamente la celebración de acuerdos integrales de renegociación contractual, en los que se estipulen las condiciones en las que concluirán los procesos de renegociación (Artículo 4°), que impliquen una modificación de las condiciones del contrato y que tengan por objeto recomponer su ecuación económico –financiera.

Particularmente en este CONTRATO DE CONCESION, se ratificó el ARC, pero este sólo implicó un

paliativo ante la situación de emergencia, sin dar solución a cuestiones pendientes de resolución y que han ido acumulándose en el tiempo a las resultas del acuerdo definitivo.

En este punto, respecto al organismo competente para celebrar este tipo de acuerdos, téngase presente que por imperio de Decreto de Necesidad y Urgencia N° 13 del 10 de diciembre de 2015 y la Ley de Ministerios (Ley N° 22.520, texto ordenado por Decreto N° 438/92, y sus modificatorias), ha sido disuelto el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, siendo asignadas sus competencias en lo concerniente al CONTRATO DE CONCESION, al MINISTERIO DE TRANSPORTE, bajo cuya órbita se encuentran tanto la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD cuando el ORGANO DE CONTROL, conforme lo establece el Artículo 5° del Decreto N° 231 de fecha 22 de diciembre de 2015.

En este marco normativo, la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD es actualmente la Autoridad de Aplicación del CONTRATO DE CONCESION y corresponde a esta el dictado de los actos y el desarrollo de los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al Decreto N° 367/2016 referente a la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesta por el Artículo 9° de la Ley 25.561.

Finalmente, el 04 de julio de 2016 el Ex OCCOVI dictó la Resolución N° 886/2016, mediante la cual invitó a AUTOPISTAS DEL SOL S.A. a continuar con las tratativas reiniciadas a comienzos de ese año, con el objeto de arribar a un acuerdo integral que finalizara el proceso de renegociación entre la Concesionaria y el ESTADO NACIONAL, previo cumplimiento a los procedimientos establecidos en el Decreto N° 367/2016.

El ARI 2017

Con la finalidad de medir el desequilibrio del PEF del Acceso Norte arriba explicado, mediante MEMORANDUM SGA 16/2017, se solicitó: *"estimar los importes que reequilibren la ecuación económico – financiera de la Concesionaria del Acceso Norte a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (AUSOL SA) expresadas en dólares estadounidenses y al mes de diciembre del año 2016".*

Concretamente, se solicitó elaborar una hipótesis de trabajo de acuerdo a las siguientes premisas: (1) calcular el monto compensatorio, o Monto Pendiente de Aplicación (MPA), que devuelva la TIR del PEF de oferta, también llamado Escenario Contractual. (2) calcular la inversión no amortizada de acuerdo al registro de inversión utilizando la metodología descrita en el Anexo F del Contrato de Concesión hasta diciembre de 2016; utilizando para el cálculo de la amortización el Plan Económico Financiero que respeta la TIR de oferta (calculada en el punto 1) o Escenario Contractual/Contable y (3) estimar los ingresos que dejó de percibir la Concesionaria por la pesificación de tarifas, que provocó diferenciales entre las tarifas contractuales y las que efectivamente se aplicaron. Escenario Ingresos NO percibidos.

A continuación, se detalla la metodología utilizada en cada caso y los resultados obtenidos.

1. Escenario Contractual - PLAN ECONÓMICO FINANCIERO:

Cálculo del monto a recibir en el año 2017 por el Concesionario para respetar una TIR en un ejercicio económico.

Tránsito teórico (es el incluido en el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO de oferta/ARC); tarifas reales e inversiones corregidas por el timing/monto en que fueron realizadas. Este escenario supone que la Concesión finaliza el 31/12/2016, y el pago del monto a recibir por el Concesionario se hace en 2017.

Se parte del PLAN ECONÓMICO FINANCIERO utilizado para la Resolución AG 37/2017. A este PLAN ECONÓMICO FINANCIERO se le actualizan los índices de "Inversiones y Gastos" a febrero 2017; se le corrigen las inversiones según timing y monto (NO se incluye ninguna inversión más allá del año 2016). Respecto de los tránsitos utilizados, son los de la "oferta"; y se desestimó la elasticidad que los impactaba desde el año 2002 (inclusive) hasta el final de la concesión.

Con este PLAN ECONÓMICO FINANCIERO como base, se busca un valor que llamamos Monto Pendiente de Aplicación (MPA) a incluir en el Flujo de Fondos Libre el primer día de 2017, que lleve la TIR a 15,83%, según el Contrato Original. Los Flujos de los años siguientes hasta que el contrato de concesión finaliza (año 2020) se incluyen con valor \$0.- (supuesto de que la Concesión termina el 31/12/2016).

Este monto se incluye en el Flujo de Fondos Libre en el año 2017, siendo consistente con el momento en que el monto debe ser ingresado en el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO, si hubiera que calcular el Anexo F (anexo de rescate del Contrato de Concesión Original) al 31/12/2016.

Tomando los Flujos de Fondos Libres de la Concesión, considerando el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO mencionado arriba, se busca un valor en 2017 que lleve ese Flujo a la TIR buscada (15,83%), de manera de tener un Flujo de Fondos Libre equilibrado.

Una vez obtenido ese valor, que representa un valor en PESOS CONSTANTES del año 1993, se transforma a PESOS del año 2016 mediante la multiplicación por el índice de INVERSIONES de Diciembre del año 2016, establecidos por el Acta de Renegociación Contractual (ARC) del año 2006.

Al resultado de esta multiplicación, que arrojó un valor en PESOS de diciembre de 2016, se lo transforma a DÓLARES mediante la división por el TIPO DE CAMBIO BANCO NACIÓN PARA DIVISAS del día 31/12/2016.

2. Escenario Contractual/Contable: INVERSION NO AMORTIZADA

Valor que parte del Registro de Inversiones llevado por Ex OCCOVI - ANEXO F; determina el valor de la inversión NO amortizada a un período determinado (en este caso es al 31/12/2016).

Inversiones realizadas, ajustadas por inflación, y amortizadas según el ratio $FF_i / \sum FFi - n$ (donde FF_i representa el Flujo de Fondos Libres de un período "i", y $FFi-n$ representa el Flujo de Fondos Libres desde el período "i" al período "n"). Este escenario supone que se rescata la Concesión, y finaliza el 31/12/2016.

Partiendo del Valor Residual registrado en Ex OCCOVI al 31/12/2001, mediante Resolución 444/02, se suman/restan las ALTAS/BAJAS de nuevas inversiones realizadas en cada trimestre que fueron aprobadas por OCCOVI.

Al "Valor al Inicio" del período (que es igual al "Valor Residual Ajustado" del período anterior), se lo multiplica por el "Coeficiente de Ajuste Trimestral", que calcula la variación del "Índice de Inversiones" (utilizado para el ajuste del PLAN ECONÓMICO FINANCIERO según ARC), desde el último mes del trimestre analizado respecto al último mes del trimestre inmediato anterior. De esta manera se refleja el impacto de los movimientos de precios operados en los últimos tres meses bajo análisis. Las ALTAS/BAJAS de inversiones del trimestre NO se ajustan en el mismo trimestre, sino que comienzan a ajustarse en el trimestre siguiente, cuando pasan a formar parte del nuevo "Valor al Inicio".

Como resultado de esto se obtiene el "Valor Residual Inicial Ajustado".

Una vez obtenido el valor "Total Ajustado", que se compone de la suma del "Valor Residual Inicial Ajustado" más las "ALTAS/BAJAS" del período, hay que proceder a amortizar este monto, que dará como resultado final la "Inversión NO amortizada / Valor Residual Ajustado". La amortización del monto en cuestión se opera mediante el cálculo de un coeficiente anual, que se divide por 4 para obtener el porcentaje de amortización trimestral. Este coeficiente es el resultado del cociente entre el Flujo de Fondos Libre del año bajo análisis, y la sumatoria de los Flujos de Fondos Libres contados desde el año bajo análisis hasta el fin de la Concesión.

Esta operación da como resultado un valor de amortización que, al restarse del valor "Total Ajustado", da como resultado el "Valor Residual Ajustado" que es el valor de la "Inversión NO amortizada" a cada

momento.

El PLAN ECONÓMICO FINANCIERO utilizado para la obtención del coeficiente de amortización es el utilizado para la Resolución de OCCOVI 37/2017. A este PLAN ECONÓMICO FINANCIERO se le actualizan los índices de "Inversiones y Gastos" a febrero 2017; se le corrigen las inversiones según timing y monto (NO se incluye ninguna inversión más allá del año 2016). Respecto de los tránsitos utilizados, son los de la "oferta"; y se desestimó la elasticidad que los impactaba desde el año 2002 inclusive, hasta el final de la concesión.

Con este PLAN ECONÓMICO FINANCIERO como base, se busca un valor a incluir en el Flujo de Fondos Libre el primer día de 2017, que lleve la TIR a 15,83%, según el Contrato Original. Los Flujos de los años siguientes hasta que la concesión finaliza (año 2020) se incluyen con valor \$0.- (supuesto de que la Concesión se rescata y termina el 31/12/2016).

La premisa fundamental del cálculo de la "Inversión NO amortizada / Valor Residual" del Anexo F del Contrato de Concesión Original, es que al final de la Concesión el valor es igual a cero; con lo cual para hacer llegar el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO a la TIR original, el monto fue incluido en 2017 (ya que el valor buscado de "Inversión NO amortizada" era al 31/12/2016).

En el Flujo de Fondos Libre se incluye el monto para llegar a la TIR original (15,83%) en 2017 por dos motivos:

- i. De incluirlo en 2016 (momento del valor buscado), la "Inversión NO amortizada / Valor Residual" en ese año sería cero, y
- ii. Se incluye solamente en 2017 porque, además de lo mencionado en el punto anterior, se busca la inversión NO amortizada suponiendo que NO existe continuidad de la concesión hacia adelante. El Anexo F es el anexo de rescate, y se supone que una vez rescatada la concesión, esta no sigue.

Una vez obtenido el monto en PESOS, se divide por el Tipo de Cambio Dólar Divisas Vendedor del Banco Nación al momento del cálculo deseado (31/12/2016) y se obtiene el monto de la "Inversión NO amortizada" en Dólares.

Adicionalmente, al monto de la "Inversión NO amortizada" se le suma el 6% en concepto de utilidad sobre el saldo que arroje la liquidación final (según la cláusula 17.7.2 - Extinción de la Concesión - del contrato de Concesión Original).

3. Escenario Ingresos NO Percibidos:

Ingresos NO percibidos por el Concesionario por pesificación de tarifas.

$$[(((\text{Tarifa Contrato Original} - \text{Tarifa Real}) * (\text{Tránsito Real})) - \text{Impuestos}) - \text{Inversiones no realizadas}] * (1 - 35\%).$$
 Se actualiza por inflación.

Este método consiste en la comparación de los ingresos que hubiera obtenido el Concesionario de continuarse con el Contrato Original (con la tarifa en dólares ajustada por Consumer Price Index), versus los ingresos con la tarifa promedio realmente cobrada. Se multiplican las tarifas por las UTQs (Unidad de Tránsito Equivalente) reales.

Además, otro concepto que se toma en cuenta para obtener los "Ingresos NO Percibidos" es el "corrimiento de inversiones". Esto significa que se ha incluido en el cálculo, en el momento que correspondía, el monto de las inversiones que había que realizar por contrato, pero que no fueron llevadas a cabo ese año por el Concesionario. De haberse realizado la inversión/obra en un momento distinto al correspondiente por contrato, se incluye el monto como positivo en el año en que se llevó a cabo, y en negativo en el año en que debió realizarse. En caso de restarse una inversión/obra no realizada en tiempo, se resta en el año en que correspondía hacerla con el valor estimado más cercano a un presupuesto actualizado por la

Subgerencia Técnica de Accesos de OCCOVI. En caso de sumarse una inversión, se incluye por el monto real al que fue realizado (considerando los ingresos de la Concesionaria, en caso de haber habido, por gerenciamiento de las obras) y en el momento en que se realizó. A esto es a lo que se consideró como "Inversiones NO realizadas", que en caso de representar un monto negativo (obra no realizada) implica que es un ingreso para la Concesionaria, dado que al extraer una obligación de invertir del PLAN ECONÓMICO FINANCIERO, el Flujo de Fondos Libre se incrementa.

La razón por la que se toma en cuenta el "corrimiento de inversiones" al momento de calcular los "Ingresos NO Percibidos", es que los ingresos que la Concesionaria obtendría implicaban la realización de ciertas inversiones/obras.

Es importante aclarar que los valores de inversiones/obras "corridas" que no hayan sido aún realizadas, son considerados provisorios hasta que se ejecute la obra a precio de mercado.

Matemáticamente, en este método, se toma el cálculo de ingresos con la tarifa real, y se le sustraen los ingresos calculados con la tarifa según el Contrato Original (ambos conceptos después de impuestos: Ingresos Brutos; Ley 17.520; Impuestos Municipales). A esto se le restan las "Inversiones NO Realizadas", que se incluyen con signo negativo cuando una inversión no se realizó en tiempo y en positivo al momento de realizarla, en el año que corresponda. Como la suma algebraica de todos los años desde el comienzo de la Concesión hasta 2016 está en moneda heterogénea, utilizando el índice de inversiones del ARC se llevan los montos a moneda de diciembre de 2016.

A la sumatoria de los resultados de la operación mencionada arriba, ya en moneda de diciembre de 2016, se la divide por el tipo de cambio para divisas del 31 de diciembre de 2016 (según Banco de la Nación Argentina). A este resultado en dólares se lo multiplica por (1 - 35%) para obtener el resultado neto del Impuesto a las Ganancias.

Esta operación se hace tanto para el "pasado" (que consta del cálculo desde el comienzo de la Concesión hasta el 31/12/2016), como para el "pasado + futuro" que también incluye desde el año 2017 hasta el final de la concesión. En este último caso, la tarifa considerada es el promedio de 2016, pero ajustada con los porcentajes de aumento que la Concesionaria recibió en marzo de 2017.

Conclusiones

Resultado de los Escenarios arriba descriptos:

1. Contractual: Monto MPA que equilibra la TIR del PEF de oferta = U\$S 3.337 Millones
2. Contractual / Contable: Inversión NO Amortizada = U\$S 728 Millones (incluyendo el 6% en concepto de utilidad)
3. Ingresos NO percibidos (netos): Hasta 31/12/2016 = U\$S 733 Millones (sólo considerando el PASADO)

Sobre estos resultados, podría considerarse la deducción del monto de las Multas y Actas de Constatación con resolución y adeudadas (con más sus intereses), según se mencionan en el Anexo V del proyecto de Acta Acuerdo (a fojas 175, del Expediente EX0017171/2016), que al 15 de mayo de 2017, ascienden a U\$S 41,5 Millones (según consta en el mismo Anexo).

A modo de respaldo documental se adjunta, como archivo embebido, copia de la Resolución OCCOVI N° 444/02 con el registro de inversiones al 31/12/2001.

