



REPÚBLICA ARGENTINA
PODER JUDICIAL DE LA NACIÓN

TRIBUNAL ORAL EN LO CRIMINAL FEDERAL N° 2

Causa N° 2833, caratulada “Fernández, Cristina Elisabet y otros s/
infracción art. 174, inc. 5, y 210 del Código Penal”

Audiencia del 9 de agosto de 2022

SUMARIO

[ALEGATO DEL MINISTERIO PÚBLICO FISCAL \(Cont.\).....2](#)

- Inicio de la desgrabación del audio de la audiencia realizada el 9 de agosto de 2022.

PRESIDENTE.- Muy buenos días a todas las partes conectadas, al público que está siguiendo esta audiencia. Se reanuda la audiencia de debate.

Señor secretario, le voy a pedir si me puede informar respecto de las presentaciones que se hubieran efectuado en el transcurso del día de ayer y el presente, que hubieran sido anunciadas también en la audiencia pasada.

SECRETARÍA.- Así es, señor presidente, en el transcurso del día de ayer por la tarde, el doctor Paruolo, en representación del ingeniero Periotti, presentó su adhesión a la recusación planteada por los doctores Beraldi y Llernovoy. A las once y media, por la noche, lo hizo la defensa de De Vido, e incluyo también a Mola, que también lo hizo el doctor Paruolo; y hoy por la mañana hizo lo propio el doctor Villanueva en representación de Lázaro Báez.

PRESIDENTE.- Bueno, muchas gracias. Pondremos, entonces, en conocimiento de los magistrados recusados el contenido de esas presentaciones para imprimir el trámite previsto por la ley.

SECRETARÍA.- Señor presidente, disculpe que lo interrumpa, también le informo que el doctor Guzmán informa que esa defensa adherirá en el transcurso de esta audiencia a la presentación en cuestión.

PRESIDENTE.- ¿A qué presentación de todas?

SECRETARÍA.- A las recusaciones, entiendo, las iniciales de los doctores Beraldi y Llernovoy.

PRESIDENTE.- Doctor Guzmán, si nos puede aclarar su adhesión...

SECRETARÍA.- Lo desmuto.

DEFENSA (Guzmán).- Sí, doctor... señor presidente, a la del doctor Beraldi y el doctor Llernovoy estamos adhiriendo en el transcurso de la audiencia del día de hoy por escrito, también.

PRESIDENTE.- De acuerdo. Bueno, esperamos entonces su presentación, y una vez que tengamos todas las presentaciones efectuadas, serán puestas en conocimiento de los magistrados recusados. Con esto, entonces, reanudamos con la actividad procesal prevista para el día de la fecha, esto es, la continuidad del alegato en cabeza del Ministerio Público Fiscal.

Señores fiscales, tienen la palabra. No sé cuál de los dos va a reanudar el alegato.

ALEGATO DEL MINISTERIO PÚBLICO FISCAL (Cont.)

FISCALÍA (Mola).- Sí, muy buenos días, señor presidente.

PRESIDENTE.- Adelante, doctor Mola.

FISCALÍA (Mola).- No sé si se escucha...

PRESIDENTE.- Se escucha perfecto, adelante.

FISCALÍA (Mola).- Bueno, muchísimas gracias, buenos días a todos en la audiencia. Para retomar un poco el hilo de lo que venía exponiendo en el día de ayer, al final, habíamos comenzado a analizar o había comenzado a analizar algunas modificaciones de obra en particular, específicamente, me encontraba analizando modificaciones de obras que se habían producido en la obra de Circunvalación de Caleta Olivia. Habíamos visto tres modificaciones. La primera de ellas surgía a partir de un pedido para que se haga... se asfalte el ingreso a una localidad de Cañadón Seco. Vimos como ese pedido que fue formulado antes de que la obra saliera y se hiciera la llamada a licitación estuvo cajoneada siete meses y después, cuando ya la obra estaba adjudicada, rápidamente salió de ese letargo de tanto tiempo y en muy poco tiempo atravesó todas las instancias, una vez que la obra ya estaba adjudicada a la empresa Austral Construcciones. Vimos el segundo pedido, está basado en fallas del proyecto que tenían que ver con un enérgico crecimiento de la población, circunstancia que tendría que haber sido prevista inicialmente, no es algo que los pueda tomar por sorpresa el crecimiento de la población del lugar donde se va emplazar la obra. No se hizo nada, pero no solamente no se hizo nada sino que además, señores jueces, hemos visto que este proyecto estaba mal hecho. Tuvo un trámite exprés y estaba mal hecho, ni siquiera preveía los accesos y los egresos a la avenida de circunvalación. Y, nuevamente, tuvimos que ver la reforma de... la reforma, la modificación de la modificación, en función de esto que estuvimos... que estoy, que estoy expresando en este momento.

Y ahora sí quiero entrar en el cuarto pedido de modificación de obra, está en el expediente vinculado 456093 del 2011, está agregado a fojas 2/18 del mencionado expediente. Se inicia con una nota de la inspectora de obra del organismo vial provincial, Paola Kiernan. Una nota que está fechada en el mes de septiembre del 2011, dirigida al director de obras, Paniagua, ahí lo tenemos en pantalla... En esta, en esta nota se exponen los fundamentos que dan lugar a este cuarto pedido de modificación de obra, y alude en ese sentido a que la empresa contratista, la empresa Austral Construcciones, había efectuado, y pido atención en esto porque es una... una modificación de obra que se... en algunos aspectos, en algunos aspectos se va repitiendo. Ahí se alude a que Austral, a través del ingeniero Pistán, había efectuado recomendaciones para optimizar la prestación de mezclas asfálticas a utilizar en la obra. Recomendaciones para optimizar las prestaciones de las mezclas asfálticas, dado que ha habido, ha habido, señalan en la nota de Austral, una evolución tecnológica que permite superar problemas que se presentan como repetitivos en las obras

adyacentes a esta, y que responden a la no adaptación de los materiales propuestos originalmente a las condiciones de tránsito y clima imperantes en la zona.

Hay otra consideración, señores jueces, que se realiza, que tiene que ver con que la Avenida Circunvalación de Caleta era atravesada por un oleoducto, que transportaba la producción de petróleo de la zona noroeste de la provincia de Santa Cruz, y atravesaba la circunvalación en cuatro puntos generando en los mismos el incumplimiento de normas vigentes de la Secretaría de Energía, lo que impedía el normal avance de la obra. Y la solución a este problema se encuentra en el corrimiento y la profundización de los oleoductos en los... en los puntos en conflicto. Simplemente quiero recordar algo, ¿no? Ya voy a seguir, porque hay otros temas más, pero esta es una obra que salió a licitación en el año 2006 y estamos en el año 2011. Estamos en el año 2011 en el mes de septiembre. También señalan otro... otro... otra cuestión, que tenía que ver con el trazado que afectaba la... a la reserva natural municipal, Humedal de Caleta Olivia. Esto generaba, según un estudio de adecuación de EIA, un impacto ambiental negativo. Entonces, se tenían que proponer medidas de mitigación y compensación de ese impacto. Bueno, la reformulación planimétrica de la traza actual de la ruta provincial 12, que hace que se interfiera sobre redes y cañerías existentes de distinta índole, convirtiéndose en un obstáculo para la correcta ejecución de la obra, y se señala que estas interferencias se fueron detectando a medida que se realizaron mayores y minuciosos cateos de las cañerías existentes.

Y, nuevamente, nuevamente, el crecimiento que ha tenido la localidad de Caleta Olivia en los últimos años, hace que las redes de servicio que actualmente se encuentren en uso deban ampliarse a la brevedad para una mejor prestación de los... de los mismos. Por esto, la Municipalidad de Caleta Olivia, como otros prestadores de servicios, solicitaron construcción de conductos, etcétera. Bueno. Otra es el tema del crecimiento de la población, que, la verdad, señores jueces, uno puede pensar que esto los tenía encerrados en un círculo vicioso, ¿no? Porque el nivel de avance de la obra, la velocidad que tenía el avance de la obra era inversamente proporcional al crecimiento de la población. Entonces, pareciera como que siempre se iba a tener que estar modificando la obra por crecimiento de la población, que era mucho más rápido que... que el desarrollo de los trabajos. En definitiva, señores jueces, esto implicó una ampliación de plazo en 18 meses; quien autorizó esta amplia... esta modificación de obra y esta ampliación de plazo fue Raúl Gilberto Pavesi, presidente del organismo... del directorio de la Vialidad. Lo hizo sin tener competencia para dictar esta

resolución, fue una resolución dictada ad referendum, ya lo explicamos. La modificación, el costo que tuvo esta modificación fue de más de 56 millones de pesos, que representaban el 39 por ciento más del monto del contrato original, del costo de la obra contratada de manera original, 39 por ciento implicaba esta modificación que se estaba proponiendo.

Quiero... quiero comenzar, señores jueces, con algo que me parece que es principal y que surge así, de manera violenta. Parece algo como un poco grotesco y descarado, ¿no? Que recién después de transcurrido cinco años, cinco años del inicio de la obra, lo recalqué hace unos... hace unos ratos, hace unos... hace unos momentos; 2006, estamos en septiembre del año 2011, cinco años del comienzo de la obra, y, después de haberse aprobado otras tres modificaciones, la contratista, Austral Construcciones, se estaba preguntando en esta avanzada instancia, de qué manera optimizar la prestación de las mezclas asfálticas que iban a utilizar. Cinco años en una obra que tenía un plazo ejecución de 36 meses. Dos años de vencido el plazo ejecución y todavía, señores jueces, se estaban preguntando de qué manera optimizar las prestaciones de las mezclas asfálticas. Sinceramente, es un poco violento preguntarse esta cuestión dos años después de que la obra tenía que ser finalizada. Pero esto no es todo. Esto no es todo. La sorpresa, señores jueces, es mayor porque fundaron este cuarto pedido de modificación en la no adaptación de los materiales propuestos originalmente, y soy textual, la no adaptación de los materiales propuestos originalmente, circunstancia que, según indicaron, respondía a las condiciones de tránsito y clima imperantes en la zona. Lo firma... la nota del pedido número 50, fecha 6 del 9 del 2011, está suscripta por Pistán, representante técnico. Aquí la tenemos exhibida en la pantalla. Y esto nos obliga a preguntarnos nuevamente si es razonable que un contratista patagónico, de Santa Cruz, de una empresa de Santa Cruz, Austral Construcciones, y un comitente, también patagónico, la agencia vial de la provincia de Santa Cruz, invoquen a las condiciones de tránsito y al clima de la zona como el fundamento de un sustancial y costoso cambio de materiales. A cinco años de iniciados los trabajos, a dos años de la fecha en que debían haberse terminado. Dos años de demoras llevaba y todavía se estaban preguntando qué material usar. Invocan las condiciones de tránsito y el clima imperante, señores jueces.

Uno puede preguntarse si no conocían las condiciones de tránsito y el clima patagónico la constructora de Santa Cruz y la agencia vial de Santa Cruz. Si no conocían su propio terruño, si esto los tomó realmente por sorpresa. Yo, realmente, cuando uno ve esto, creo que pensaron que nadie se iba a hacer estas pregunta,

que nadie lo iba... lo iba a analizar, porque, si hubiesen pensado, sinceramente, que esto iba a ser analizado, da vergüenza, no lo hubieran planteado. Es algo que no se puede plantear. No resiste el mínimo análisis. Además, señores jueces, tal como puede apreciarse, la contra... la contratista ofreció, ¿no?, arteramente, en el año 2011, con una supuesta nueva tecnología al asfalto modificado tipo am3. Y nosotros tuvimos oportunidad durante el desarrollo del juicio a escuchar testigos que lo han desmentido rotundamente. Y me refiero, por ejemplo, a unos testigos propuestos por el inge... el propio ingeniero Periotti. El ingeniero de Marcelo Osvaldo Ramírez, en la audiencia del día 3 de agosto del año 2020. Allá por los comienzos del debate. Específicamente, el testigo, cuando fue preguntado para que se explye con relación a las diferencias entre el asfalto convencional y el asfalto modificado, recordó que el asfalto modificado había surgido como producto de distintas investigaciones que se llevaron a cabo a fin de dar con una forma... fórmula asfáltica que soportase mejor el peso del tránsito. E indicó, señores jueces, e indicó, que empezó a ser utilizado en la República Argentina a partir del año 1995; 1995. Es decir que, en este caso, señores jueces, con el plazo original de obra largamente superado, a propuesta de la contratista, se introdujo un millonario pedido de modificación de obra, basado en una supuesta evolución tecnológica proveniente de un novedoso insumo, que, en rigor de verdad, señores jueces, ya estaba presente en nuestro país desde hacía 16 años. ¿De qué novedad están hablando?

Quiero mencionar algo más. No puede soslayarse, con relación a esta propuesta de introducir este asfaltó am3, que no se incorporó a las actuaciones ningún estudio ni analisis... ni análisis objetivo de precios como establecían y, como ya explicamos, establecían las leyes y los pliegos. Y fueron fijados los precios de manera discrecional y unilateralmente por la constructora Austral Construcciones de Lázaro Báez. Y quiero recordar la normativa vigente. Obliga a que los precios de los nuevos ítems, como era en este caso, sean fijados en conjunto por la administración y la empresa, considerando los demás precios contractuales, es decir, si se incrementan ítems pero que ya estaban cotizados en la oferta, o teniendo en cuenta los precios de mercado. Y esto está en artículo 54, inciso c), de la Ley Provincial de... de Obras... de Obras Públicas, 2743. Y muy alejado de todo esto, a fojas 296 del expediente, tan solo, señores jueces, y lo pido que la... que se fijen, obra una factura de la presen... la presunta proveedora de este novedoso asfalto, que es la empresa MyP; MyP. Concretamente, dicha empresa, el 20 de

septiembre, mediante la... la factura que vemos, le cotizó a Austral el precio del mentado asfalto con polímero am3 junto con el flete desde San Lorenzo hasta Caleta Olivia.

Ahora bien, señores jueces, lo irregular de esto, además de no seguirse con el proceso, es que, a posteriori, se conoció que esta supuesta proveedora del asfalto am... am3, la empresa, me refiero a la empresa MyP Sociedad Anónima, resultaba ser una sociedad de la propia familia Báez. Concretamente, de los hijos de Lázaro Báez, de Martín Báez y de Luciana Báez. Martín Báez... otro de los socios... Tenía una participación societaria específicamente en la firma Austral Construcciones. Y quiero... Quiero, quiero destacar esto: la propia empresa promueve la modificación del insumo, presenta la coti... presenta la cotización, y una cotización que hace su propia... otra empresa del propio grupo. En definitiva, lo que puede verse, a partir de todo esto es que, ante el advenimiento de un nuevo vencimiento del plazo de obra, recordemos que, conforme a la última modificación, los trabajos tenían que estar terminados en junio del año 2012 y, frente a la necesidad de recaudar más fondos, se creó una falsa necesidad, cambiar el asfalto. Cinco años después de la licitación. Con un producto que estaba hacía 16 años en el mercado. Lo propone la propia empresa y lo cotiza la propia empresa. Se inventó una solución, el asfalto tipo am3, se le fijó unilateralmente el precio y se decidió de manera antojadiza y sin apertura a posibles competidores a quién debía comprárselo ese producto, MyP Sociedad Anónima de Martín y Luciana Báez. Una empresa de ellos mismos. Y todo esto, señores jueces, con la connivencia de los funcionarios públicos que están imputados.

Como podemos ver, señores jueces, nos enfrentamos acá a otro ardid más tendiente a encubrir la falta de capacidad del Grupo Báez para ejecutar las obras que le fueron adjudicadas en tiempo y forma y, a la par de ello, para obtener nuevos incrementos presupuestarios extendiendo los trabajos indefinidamente en el tiempo. Y respecto a las otras modificaciones que se señalan acá, señores jueces, a cinco años de iniciados los trabajos, demuestran una absoluta falta de previsión y de seriedad en la confección de los pliegos, en la... en la realización de los proyectos. Ya vimos cuál era la intervención que tenía cada uno... cada una de las instancias específicas de las agencias viales nacionales y provinciales, que tenían que evaluar todo esto. Y acá tenemos los resultados. No saben ni por dónde pasaban los caños, señores jueces. Y estamos cinco años después, cuando ya tenía que haber terminado la obra.

Para poner en contexto la situación global en la que para entonces se encontraba esta obra, hay que tener presente, señores

jueces, las siguientes conclusiones: a tres meses de iniciados los trabajos se incluyó la primera modificación, una obra ajena al proyecto original, que podría haber estado incluida, ya había solicitado antes y no había tenido respuestas. Y luego del llamado a licitación y de la adjudicación, implicó un incremento presupuestario de, como vimos, 1.200 millones de pesos, se modificó la obra. La segunda modificación acordada se afirmó que... se afirmó que el proyecto original era defectuoso porque no había contemplado el crecimiento demográfico de Caleta Olivia, por lo tanto, era necesario realizar ajustes. 27... más de 27 millones más. 8.8 millones de dólares. Otro incremento del 19 por ciento del monto del contrato por esta... por esta imprevisión, por esta imprevisión de los funcionarios de no ver el crecimiento demográfico del lugar donde se asentaba la obra. La tercera modificación se explicó en que la segunda modificación, por algún motivo no explicitado, se omitió plantear los empalmes y entradas y salidas a los puentes de la Circunvalación. El costo fueron más de 51 millones de pesos. Más de 13 millones de dólares. Incremento del contrato original, más del 35 por ciento, señores jueces. Y esta cuarta y última modificación, además de lo apuntado en relación a las mezclas asfálticas, volvieron a poner de manifiesto nuevas deficiencias del proyecto, que evidenciaron que no fueron contempladas en las dos correcciones anteriores: el paso de redes de servicios públicos y cuatro contactos de la traza con el ducto de YPF, que tenían que haber sido previstas con anterioridad. Ya hemos explicado, ya se refirió en algún momento el doctor Luciani a estas circunstancias. La única justificación presentada fue, otra vez más, el crecimiento que tuvo la localidad de Caleta Olivia. Y ya vimos cómo terminó esta obra y el avance que terminó después de... cuando llegamos al 2016. A ese ritmo, siempre iban a tener que modificarla, señores jueces. En definitiva, con este cuarto pedido de modificación, estamos asistiendo a lo que podría titularse como la modificación de la modificación de la modificación. Y así, sin controles, sin objeción alguna, la AGVP autorizó a Lázaro Báez a extender por otros 18 meses más el plazo de ejecución de la obra y aprobó el incremento en el presupuesto de más de 56 millones de pesos, 39 por ciento más del costo original. ¿Y la DNV qué hizo? Nada. Nada. Tenía que aprobar... La DNV, recordemos, lo dije ayer al comienzo, el convenio que regía entre la DNV y la agencia vial provincial exigía que las modificaciones fueran aprobadas por la DNV. Y no hizo nada la DNV. Fue noti... simplemente notificada como si no le importara. Cuatro modificaciones, incrementos de 141, más de 141 millones de pesos, más de 33.700.000 dólares, más del 97 por ciento respecto al costo original de la obra. Cuarenta y dos meses de prórroga, a partir de

estas modificaciones, para culminar los trabajos que fueron contratados, que debían terminarse en 36 meses.

Las modificaciones implicaron prórrogas superiores al tiempo original previsto de ejecución de los trabajos; 42 meses implicaron la prórroga a partir de las modificaciones, contra los 36 que preveía el contrato original para ejecutar los trabajos y que esté la Avenida de Circunvalación de la localidad Caleta Olivia finalizada. Los números, señores jueces, al igual que las pruebas, también hablan por sí solos. También hablan los expedientes, los números, todo esto que estamos viendo. Y queremos exhibir algo para que vean, ¿no?, cómo estaba la ruta en el mes de noviembre del 2005 a nueve años, nueve años del comienzo de la obra. Ahí se puede ver: la calzada inconclusa, no hay señalamiento vertical ni horizontal, sin divisiones ni medidas de seguridad alguna, sin iluminación, un terraplén sobre el que debería apoyarse un puente que todavía era inexistente. Un desastre, cuyas consecuencias son visibles con solo que tener cuenta que se tenía que realizar en ciento... en treinta... en 36 meses y, después de transcurridos 133 meses, tan solo tuvo un avance del 43 por ciento, con incrementos millonarios de costos, que llegaron a la suma de más de 711 millones de pesos. Hubo un incremento en esta obra en el orden de los trescientos... 386 por ciento. Además, esta obra fue periciada y se detectaron sobreprecios y fue abandonada, por si fuera poco, además fue abandonada por el contratista. Es increíble el daño que se hizo, en este caso y en todos los demás, al erario público. Y considerando que acá participó también, como hemos estado detallando, la funcionaria Paola Kiernan, y ya hemos adelantado, vamos a solicitar la extracción de testimonios a fin de que se investigue la intervención que pudo haber tenido en el marco de estas actuaciones.

Quiero ir, señores jueces, a otra licitación. Otra licitación que también fue objeto de peritaje. Me refiero a la DNV 16.957. Construcción de autovías sobre ruta 3, en el tramo que iba de kilómetro 1867 a 1908. Esta era una obra que tenía poco más de 41 kilómetros, un presupuesto de 261 millones de pesos, se adjudicó en 313 millones de pesos, más de 313. Hago números redondos para ir más rápido. Resultó adjudicataria la firma Austral Construcciones, se fijó un plazo de 36 meses, la obra inició... el replanteo de la obra fue en el mes de agosto del 2008, se pagó un formidable anticipo financiero de más de 59 millones de pesos, el día 18 de junio del año 2009. Fíjense, están las facturas de estos pagos. Esta obra se regía por un convenio inicial que fue celebrado entre la AGVP, representada por el señor Juan Carlos Villafañe, y la DNV, por el ingeniero Periotti, convenio de fecha

12 de diciembre del 2006. Establecía que toda modificación de obra que se prevé introducir durante el desarrollo de las mismas, deberá ser aprobada por la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y los organismos de control externos a la misma que correspondan en el ámbito provincial. AGVP y organismos de control externos. Y posteriormente deberá contar con la aprobación de la Dirección Nacional de Vialidad, artículo 6° del convenio. Tenía que pasar varias instancias: aprobarlo la AGVP, aprobarlo los organismos de control externo de la vialidad provincial y aprobarlo, la modificación, aprobarla la Dirección Nacional de Vialidad. Y, como vamos a ver y se ve de la simple lectura del expediente, pese a que el convenio exigía expresamente la aprobación por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, lo cierto es que las modificaciones que se introdujeron fueron siempre aprobadas y autorizadas directamente por la AGVP. Únicamente. Solamente se comunicaba, se comunicaba, lo que habían actuado, con los hechos consumados, a la Dirección Nacional de Vialidad a través del distrito 23 del organismo. No se cumplió con el convenio, no hay intervención alguna de los organismos de control provincial. No hubo control alguno de legalidad de todo el trámite de este expediente.

Señores jueces, acá hubo dos modificaciones de obra. La primera, el día 6 de noviembre del 2009 y, la segunda, el día 12 de diciembre del 2011. La última modificación fue aprobada cuatro días después de haberse cumplido el plazo que estaba previsto originalmente en el contrato para finalizar la obra. El plazo estipulado ab initio, que era para agosto del 2011. Y además, la segunda de las modificaciones, señores jueces, que estoy comentando, fue la que más diferencia exhibió en relación al presupuesto de adjudicación. Y escuchen bien. Esta... estas... esta segunda modificación implicó un incremento del presupuesto en 176.957.064 pesos con 24 centavos. El equivalente a más del 56 por ciento en relación al costo original de la obra contratada. Ofensivo al sentido común, violatorio desde donde se lo miré con la normativa que debía aplicarse y con la normativa que rige y que ya la hemos mencionado y descripto; lo hizo el doctor Luciani en el día de ayer. A todo el trámite de modificaciones de obra: 176 millones, el 56 por ciento más del monto del original de la... de la obra, conforme fue contratada.

Vamos al primer expediente. Es el expediente vinculado 477.278 del 2009. A través de una nota, que tiene fecha 6 de noviembre del 2009, nuevamente, la inspectora de obras, que era también, en este caso, Paola Kiernan, le manifestó al director de obras de la misma repartición, Víctor Paniagua, que, en virtud del nuevo plan de trabajo aprobado, la obra había sufrido ajustes en

su proyecto original debido a modificaciones realizadas en el proyecto de la obra. Estas modificaciones situaban el comienzo de la Avenida de Circunvalación Caleta Olivia en zona de fuertes pendientes, que producían un incremento sustancial de los volúmenes de suelo a construir para poder adaptar este proyecto a la norma de diseño vigente. Y, también, a partir de consideraciones, mencionan, hechas por la Subsecretaría de Medioambiente de la provincia de Santa Cruz. Ahí indicó que surgía la necesidad, y escuchen bien, porque hemos hablado mucho de esto, surgía la necesidad de regularizar una serie de antiguas explotaciones de áridos situados a lo largo de la traza de la obra para subsanar el impacto que las... que las mismas tenían desde hacía tiempo sobre las condiciones ambientales de la zona. No hay ampliación de plazo... de plazo, el funcionario que autoriza esto es el vicepresidente a car... el vicepresidente del directorio del organismo vial provincial, Manuel Díaz, lo hace sin tener competencia para disponer esto, lo resuelve ad referendum, ¿no? Recuerden que tenía que pasar todos los... las aprobaciones que tenía que pasar, de acuerdo al convenio que regía esta obra. El costo de la modificación fue de 60.516.798 pesos. Un 19 por ciento más incrementó el valor y el costo del contrato, en relación al costo original. Así las cosas, este caso da testimonio nuevamente, nuevamente, de una serie de deficiencias que van teniendo los proyectos de obra gestionados por la AGVP, por la delegación que le hizo la DNV. Deficiencias, también, en la intervención y estudio de esos proyectos por parte de la empresa adjudicataria. Y, tal como surge de la explicación que brindó la inspectora Kiernan, este error en esta oportunidad habría recaído en la presunta subestimación en el cálculo de los volúmenes de suelo a construir: subestimación en el cálculo de los volúmenes de suelo a construir, lo cual, junto a otra causal, que vamos a analizar de seguido, la remediación de canteras, dieron lugar a que se efectuara el presente pedido de modificación de obra. No puede... no se puede pasar por alto, señores jueces, que los funcionarios viales precisaron que había surgido la necesidad de realizar estos ajustes debido a las modificaciones que se habían efectuado en la obra contigua de la Circunvalación de Caleta Olivia, que acabamos de referir hace breves instantes.

Ahora bien, por el enfoque que se le dio a esta solicitud, todo parece indicar que ni la AGVP ni la empresa contratista Austral habían tenido responsabilidad ni injerencia alguna sobre los groseros defectos que habían surgido en aquella obra contigua y que los acabamos de describir. Lo cierto, señores jueces, es que el comitente y la contratista de esta obra eran los mismos en las dos: Austral, Austral. Circunvalación de Caleta Olivia y este

tramo de la ruta 3, las dos obras son contiguas, tienen los mismos comitentes y la misma empresa adjudicataria. Entonces, acá podemos decir que se produce esta particularidad: los responsables que eran... los responsables de plantear y ejecutar el proyecto plagado de defectos e ilegalidades, que derivan de la concesión de exorbitantes incrementos presupuestarios y eternas ampliaciones de plazo, ahora se valían de los mismos errores para que, en el marco de la obra vecina, pedir también más dinero público. Insólito. Y la otra... el otro motivo de esta modificación tiene que ver con lo que ya podemos mencionar y que se refirió en el día de ayer de manera muy concreta el doctor Luciani, a la especialidad de la casa, la caja clandestina del Grupo Báez, la remediación de canteras. Podemos preguntarnos, señores jueces, realmente qué relación tiene el saneamiento de una serie de antiguas explotaciones de áritos... de áridos, con el objeto que tenía esta obra, estudio proyecto y construcción de la autovía ruta 3. La remediación de canteras no modifica nada de la obra, es algo distinto. Una modificación de la obra tiene que ser una modificación de la obra, tiene que referirse a la obra, no a algo distinto. En todo caso, si había que remediar canteras, había que salir con una licitación nueva y distinta, para que los que estuvieran eventualmente interesados pudieran presentar sus ofertas y cotizar. ¿Qué relación tiene esto? Ninguna. Y la respuesta no tiene... no tiene matices, señores jueces. La remediación de canteras no tiene ninguna relación con la obra que se había licitado y adjudicado a la firma Austral Construcciones. Ninguna. Y, no obstante ello, como en muchas otras oportunidades, la AGVP incluyó este trabajo, absolutamente ajeno a la obra contratada, dentro del presente pedido de modificación de obras y lo adjudicó, también, de manera directa, sin apertura, sin publicidad, sin competencia alguna a Austral Construcciones Sociedad Anónima. En definitiva, señores jueces, entre la subestimación en el cálculo de los volúmenes de suelo a construir, defecto del proyecto que realizó la propia AGVP y controló y tuvo que haber controlado la propia empresa contratista, y la inclusión del comentado trabajo de remediación de canteras, la administración autorizó en favor del grupo de Austral Construcciones, del Grupo Báez, un incremento de más de 60 millones y medio de pesos; 19 por ciento más se incrementó el valor del contrato, de la obra contratada.

Veamos algo más, señores jueces, del trámite, del trámite. Cuando vemos, ¿no?, y vamos viendo los expedientes, pudimos observar que el día 18 de diciembre del 2009, el director de obras de la AGVP, Víctor Paniagua, elevó al consejo técnico del organismo un frondoso expediente que estaba constituido por 873

fojas, 873 fojas. Miren, tenía informes de inspección, cálculos métricos, análisis de precios, especificaciones técnicas, informe de ingeniería, cuadros comparativos de precios y cantidades, el convenio, el plan de trabajos e inversiones, planos y estudio de impacto ambiental; 18 de diciembre. ¿Saben cuándo el consejo técnico que tenía que analizar todo esto que les estoy diciendo? A las horas. El mismo día, señores jueces, el mismo día, a las 15:00 horas, el consejo técnico, integrado por los ingeniero Guillermo Torres, Orlando Taboada, Paniagua, con una celeridad inédita, aprobó. Esto es inaudito y atenta contra el más elemental sentido común. Así vemos cómo salen las cosas en cada una de las obras. El mismo día se analizó todo. Cuando correspondía hacer un análisis profundo, exhaustivo, sincero; 873 fojas de documentación técnica que les fueron giradas, cuando esa repres... cuando esa modificación representaba un gasto mayor para el Estado de más de 60 millones y medio de pesos. Para esa fecha. Millones de dólares, señores jueces. Esto es tan burdo y tan grosero que se ve el saqueo y la impunidad con la que se manejaban, de una manera explícita. Es violento e indigerible lo que se... lo que se ve cuando uno analiza... a poco que se introduce y analiza estos expedientes. Y también, señores jueces, en la misma fecha, el día 18 del 12, ese mismo pedido fue aprobado y autorizado por el vicepresidente del directorio de la AGVP, a cargo de la presidencia, en una resolución ad referendum, para la cual carecía de competencia.

Cinco días después, la cuestión fue retransmitida al distrito 23, que estaba a cargo del ingeniero Mauricio Collareda, que tenía la obligación de supervisar. El Estado Nacional estaba financiando las obras. ¿Y saben qué hicieron? Nada. Está esta comunicación y ahí quedó todo. ¿Y recuerdan el convenio? Tenían que aprobarlo. Antes... antes... antes que... antes de hacer nada, había que aprobarlo. Vamos al otro pedido, señores jueces. Y está relacionado este pedido con el último pedido de la obra anterior. Y lo voy a detallar porque después voy a... voy a hacer más rápido en otros también. Este tiene que ver, el segundo pedido, con un expediente vinculado, 457.796 del 2011. Este... se inician las actuaciones por un memorándum de fecha 12 diciembre del 2011, por el cual el director de obras, Paniagua, solicitó a la dirección mesa de entradas la confección del expediente que iba a contener la modificación de obra número 2 más ampliación de plazo. ¿Se acuerdan? Esta es la que es millonaria; 56 por ciento de incremento. Estoy hablando de esa... de esta modificación de obra. A fojas 26 está la nota de pedido número 30, que está rubricada por Pedro Rodríguez, ingeniero civil de la AGVP, y José Carlos Pistán, el representan... múltiple representante técnico, ¿no?, de

todas las obras que tenía desperdigadas por toda la provincia la firma Austral Construcciones. Todas simultáneas, todas distantes. Y se dirige al director de obras de la AGVP, a Paniagua, y hablan de, igual que... que en la última de la licitación... de la licitación anterior de Circunvalación, optimizar las pautas del proyecto, incorporar nuevas tecnologías en las producciones asfálticas, lo cual va a mejorar el comportamiento de las capas asfálticas frente a la acción de las cargas y medioambiente.

A continuación, fíjense, ahí está la nota de pedido de fecha 20 de agosto del año 2011. Similar a la que ya vimos. Similar a la que vimos. Con la modificación... con esta modificación se requirió la adaptación de la planta de asfalto para utilización en esta obra del asfalto modificado am3. En estas condiciones, Raúl Gilberto Pavesi, el imputado Raúl Gilberto Pavesi, presidente, en una resolución dictada el día 29 de febrero del año 2012, dictada ad referendum, sin competencia, resolvió autorizar con vigencia a partir del 17 de febrero la segunda modificación, aprobar la ampliación de plazo de obra, libre de penalidades ocho meses, llevó a 74 meses corridos. La nueva fecha de vencimiento del plazo de ejecución de la obra fue el día 30 de septiembre del 2014. Autorizó un gasto mayor de 176.957.064 pesos. El nuevo monto total de la obra aprobada era de 760.832.603 pesos. Y todo esto, señores jueces, fue homologado sin más por Periotti, titular de la Dirección Nacional de Vialidad, previo visto bueno del distrito 23 y las gerencias operativas de la misma repartición.

Quiero ir... quiero hacer... quiero resumir un poco acá porque corresponde hacer el mismo análisis que hicimos cuando hicimos referencia a la licitación anterior, a las modificaciones de obra introducidas en... en Avenida Circunvalación, porque los fundamentos que esgrimió Austral en los dos casos fueron similares, para justificar ambos pedidos. Me refiero al... a la modificación número 4 de la obra anterior. Simplemente, quiero recordar que es inconcebible, por lo menos desde la óptica del Ministerio Público, el hecho de que en una instancia tan avanzada de la... del plazo de obra, al punto tal que cuando se pide esta modificación la obra ya tenía que estar terminada, el contratista esté preguntándose cómo optimizar la prestación de las mezclas asfálticas que va a utilizar, y que ofrezca como justificativo para ello la no adaptación de los materiales propuestos originalmente, debido a las condiciones de tránsito y clima imperante. Eso... eso conduce a reafirmar lo irrazonable que resulta que el contratista patagónico y el comitente patagónico justifiquen un presunto error en la elección de los materiales que van a utilizar en la obra por ignorar las condiciones de tránsito y de clima. Es... es inconcebible, señores jueces. Ya hablamos,

¿no?, de la nueva tecnología. Hacía 16 años que estaba en el mercado. ¿De qué novedad estamos hablando? Y, nuevamente, en el contexto en que nos encontramos haciendo este análisis, una gran... en el marco de una gran defraudación a la administración pública, podemos afirmar que esto no fue ni más ni menos que otro ardid tendiente a extender la mentira en el tiempo, a fin de encubrir la falta de capacidad del contratista, de proveerlo de más y más y más fondos públicos.

Esta obra se inició en agosto del 2008, se proyectó a concluir en 36 meses, es decir, en agosto del 2011. En diciembre del 2011, tras haber transcurrido cuatro meses más de acuerdo al plan original, debía estar terminada. Austral Construcciones no solamente estaba lejos en aquella... de aquella meta, sino que se planteaba con qué tipo de materiales trabajar, introduciendo una fingida novedad de asfalto.

Vamos a ver el tema de análisis de precios, muy similar a lo que pasó en la anterior. Este pedido de modificación de... del tipo de asfalto estuvo basado en pruebas de calidad que llevó adelante una consultora. Una consultora que se llamaba Tosticarelli y Asociados, que fue contratada por la propia empresa contratista. El pedido de modificación se basaba en esto... esta empresa. Y esto, señores jueces, no es un dato menor, puesto que la opinión de esa consultora, acercada por el mismo interesado, fue tomada como único argumento técnico que dio el aval al pedido de modificación, a la ampliación de plazos hasta el 30 de septiembre 2014, y también para liberar los 177 millones de pesos extras del Tesoro nacional. Lo único que hay es esto. Tampoco, señores jueces, se puede soslayar, con relación a este asfalto modificado am3 no se incorporó ningún estudio ni análisis objetivo de precios, lo mismo que en el caso anterior. Esto que... esto quiere decir, señores jueces, que semejante cantidad de dinero fue fijada de manera unilateral por la constructora de Lázaro Báez, que se apartó de manera arbitraria, nuevamente, de la normativa que obligaba a que los precios de los nuevos ítems, como eran estos, fueran fijados en conjunto por la administración y la empresa, teniendo en cuenta los precios de mercado; artículo 54, inciso c), de la ley provincial. Se reiteran las mismas arbitrariedades. Fíjense, ahí está exhibida la factura de la proveedora de este novedoso asfalto, la empresa MyP, fecha 20 de septiembre de 2012, 2011, perdón. Le cotiza a Austral el asfalto con polímero de am3, junto con el flete desde la localidad de San Lorenzo, provincia de Santa Fe hasta Caleta Olivia.

Saben, señores jueces, si ustedes se fijan en este expediente, en el anterior y en el que voy a ver después, y ven esta factura, se van a dar cuenta que es la misma ofer... es la

misma factura que la presentan en el expediente de Caleta Olivia, también. La misma factura. La misma factura que presentaron respecto de la obra anterior. Ahora, como se puede advertir, la presunta proveedora de asfalto poli... con polímero am3, MyP, era la misma sociedad propiedad de la familia Báez, de los hijos de Lázaro Báez, Martín Báez y Luciana Báez, y César Andrés, también, figura en esta empresa. Entonces, para hacer un breve resumen y avanzar, a cuatro meses de haber vencido el plazo original para entregar la obra Báez... la obra finalizada, Báez planteó la necesidad de cambiar los materiales con los que debía realizar los trabajos. La base técnica para efectuar semejante pedido provino del estudio de una consultora contratada por el propio Báez, por su empresa Austral Construcciones; el precio del nuevo asfalto a utilizar en la obra fue fijado unilateralmente por la propia firma contratista de Lázaro Báez; la proveedora de ese nuevo asfalto, la empresa MyP Sociedad Anónima, resultó ser una empresa propiedad de los hijos de Lázaro Antonio Báez, de Martín Báez y Luciana Báez. En definitiva, señores jueces, lo que puede verse, a partir de todo lo que estoy diciendo, es que, ante el vencimiento del plazo de entrega de la obra, la necesidad de recaudar más fondos, se creó nuevamente una falsa necesidad, cambiar el asfalto, se inventó una solución, el asfalto tipo am3, se fijó unilateralmente los precios, se decidió de manera arbitraria y sin apertura a posibles competidores y proveedores a quién comprar este asfalto, a la empresa de la propia familia de los... de los dueños de la empresa que era adjudicataria de la obra, y todo esto termina en una prórroga de ocho meses más para finalizar una obra que ya venía dilatada y una asignación de recursos por más de 176 millones de pesos, un incremento del contrato en más del 56 por ciento. Todo esto es el equivalente a 40... más de 40 millones de dólares, 40.679.784 dólares, señores jueces. Y todo fue resuelto de manera clandestina, sin publicidad ni difusión, entre no más de cinco personas y homologado por el imputado Periotti.

Y queremos ver, queremos mostrar también, así como graficamos en la obra anterior, ¿no? A noviembre del 2015, a más de 7 años de que la constructora de Lázaro Báez, Austral Construcciones, inició los trabajos para construir la autovía, fíjense cómo es el tramo de la ruta número 3. Acá, acá, señores jueces, fíjense, tiene que haber una autovía. No hay ninguna autovía, sino una deteriorada y antigua ruta de ida y vuelta. Estamos... Son imágenes públicas, noviembre del año 2015. Al costado se puede ver, hay un arrumbado cartel que dice "circule con precaución". Por lo menos, avisan. Por lo menos, avisan. Esto es el kilómetro 1871 de la ruta 3, en el paraje denominado "La lobería". Lázaro Báez había ganado esta licitación para construir una autovía entre los kilómetros 1867 a

1908. Y esto es 1871. ¿Saben cuál fue el grado de avance de esta obra, señores jueces, después de haberse excedido holgadamente el plazo para terminarla, después de 113 meses? El 24 por ciento, señores jueces, el 24 por ciento. El incremento del monto del presupuesto fue de 300... de más de 313 millones a 1309 millones de pesos, 1.309.431.450 pesos con 59 centavos, un incremento de más del 317,56 por ciento tuvo este presupuesto de contrato. Y encima, señores jueces, todos vamos, todos recordamos, esta obra fue periciada y se determinó que los montos cotizados por Austral tenían un sobreprecio. Y también fue licitada y tenía montos superiores al 53,14 por ciento de las cotizaciones que se hicieron en el año 2016, cuando la obra fue nuevamente licitada. También acá participó, como inspectora de esta obra, Paola Kiernan, ¿no?, porque, lo que reitero que, en momento oportuno, vamos a solicitar la extracción de testimonios.

Vamos a la tercera, otra de las obras que fueron objeto del peritaje. Me refiero a la obra identificada como DNV número 18.295, el otro tramo de la ruta nacional número 3, iba de Rada Tilly al kilómetro 1867. Recordamos, ¿no? El objeto de esta licitación era la construcción de obras básicas y pavimento de una autovía en la ruta nacional número 3, desde el tramo que acabo de mencionar. Tenía un presupuesto oficial de 179... un poco más de 179 millones, que fue adjudicado en poco más de 214 millones, resultó adjudicataria de esta obra otra empresa de Lázaro Báez, Kank y Costilla. Ya vimos la composición societaria, ¿no?, la primera audiencia, de Kank y Costilla. Ahora sí ganaba, en este momento ganaba, empezó a ganar obras. Hubo un plazo, tenía un plazo de ejecución previsto de 30 meses. La obra comenzó, el replanteo fue el primero de abril del año 2009. También acá, señores jueces, se pagó un formidable anticipo financiero de más de 40 millones de pesos. Equivalentes al 20 por ciento del monto contratado. Tenemos las facturas, estamos exhibiendo. Fíjense el convenio que regía esta licitación. Fue celebrado el día 12 de diciembre del 2006 entre la AGVP, representada por Juan Carlos Villafañe, y la Dirección Nacional de Vialidad, representada por Nelson Periotti. Y ahí se establecía lo siguiente: "Toda modificación de obra que se prevea introducir durante el desarrollo de las mismas, deberá ser aprobada por la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y los organismos de control externos de la provincia que correspondan al ámbito provincial", y dice, "posteriormente, deberá contar con la aprobación de la Dirección Nacional de Vialidad". Posteriormente deberá contar con la aprobación de la Dirección Nacional de Vialidad, artículo 6°. Como vamos a ver, pese a que... a lo que exigía el convenio, la aprobación expresa de la Dirección Nacional

de Vialidad, las modificaciones que tramitaron acá fueron siempre aprobadas y autorizadas directamente por la AGVP, existiendo únicamente una comunicación de lo que se había actuado al Distrito 23, al final del expediente. Es decir, con los hechos consumados. Sin embargo, pese a los exorbitantes montos que estaban en juego, Periotti no se inmutó por estas anomalías. No se... no se inmutó.

Hubo dos modificaciones en esta obra. Lo mismo que la anterior. Las voy a mencionar simplemente. El día 6 del 11 del 2009, hubo una modificación de remediación de canteras, se modificó la obra para remediar canteras. Reitero todo lo que dije y todo lo que venimos diciendo respecto de este tipo de modificaciones. No modificaba la remediación de las canteras absolutamente nada la obra que se había contratado. No tiene relación ninguna la remediación de estas canteras con la obra contratada. Fue una verdadera adjudicación directa de una obra nueva y distinta, encubierta bajo el ropaje, como vemos permanentemente, que se utilizan las previsiones legales para cometer una ilegalidad, una adjudicación directa de una obra millonaria, 6 del 11 del 2009, y el día 27 de diciembre del 2012, también se solicitó y se modificó esta obra por el cambio de los materiales de la obra, la introducción de asfalto modificado. Esta modificación se reitera, se reiteran acá las mismas circunstancias, las mismas irregularidades que venimos analizando. Me remito a lo que ya expresé. Solamente quiero decir que esta última modificación fue solicitada mucho después de haberse cumplido el plazo que estaba previsto originalmente para concluir esta obra. El plazo estipulado al inicio era en octubre del 2011, y vemos que esta modificación es del 27 de diciembre del 2012.

También tiene un incremento impresionante, señores jueces, un incremento del presupuesto impresionante. Más de 149 millones de pesos; 149.635.375 pesos con 62 centavos. Ese fue el incremento que trajo esta modificación de obra. Equivalían esto... esto... esta modificación sola incrementaba el presupuesto contractual en más 70 por ciento, más 70 por ciento. Ya vimos hasta dónde podían realizarse modificaciones de obras sin llamar a un nuevo llamado a... a... sin realizar un nuevo llamado a licitación: 20 por ciento en total. Esta sola, 70 por ciento, señores jueces. Esto no es ilegal únicamente. Teniendo en cuenta lo que... los datos objetivos que estoy refiriendo, es irracional desde cualquier punto de vista que se lo mire. No solo es ilegal, es irracional.

Voy a pasar a la licitación, a la cuarta, a las modificaciones de la cuarta, licitación que quiero, queremos analizar con más detalle. Es estudio, proyecto y construcción de la ruta provincial número 9. Tramo que iba desde la intersección de esta ruta con la ruta nacional número 3 a la ruta nacional

número 40. DNV 9067 del año 2009. Acá se había licitado el estudio, el proyecto y la construcción de la ruta provincial número 9 en el tramo que vimos. Es una obra que tenía un presupuesto oficial de casi 200 millones de pesos; 199.680.000 pesos, y fue adjudicada esta obra en poco más de 238 millones de pesos a la firma Austral Construcciones. El plazo que se preveía de realización de esta ruta era de 36 meses. Se realizó el replanteo el día 6 de marzo del año 2007 y se pagó... Se pagó, señores jueces, en este caso, un más que formi... un más que formidable anticipo financiero, el día 21 de marzo del año 2007. Se le pagó a Austral Construcciones la suma de 71.474.419 pesos con 33 centavos. Un anticipo financiero que equivalía al 30 por ciento del monto contractual; 30 por ciento del monto contractual. Quiero decir, para que se entienda bien, que la Dirección Nacional de Vialidad se limitó a reembolsarle a la Vialidad Provincial una suma menor, de 47.649.612 pesos, toda vez que la reglamentación nacional impedía otorgar anticipos financieros superiores al 20 por ciento del monto del contrato. Pero cobró el 30 por ciento.

Fíjense. El convenio inicial, que se celebró el día... El convenio que regía esta licitación fue celebrado el día 27 de marzo del año 2007. Firmó por la AGVP, por la vialidad provincial, Juan Carlos Villafañe, y por la DNV, Nelson Periotti. Y también firmó el Secretario de Turismo de la Nación, Carlos Meyer. ¿Qué establecía el convenio? Toda modificación de obra que resulte necesaria introducir durante el desarrollo de la obra, que genere una mayor erogación o signifique cambios sustanciales al proyecto, tiene que ser aprobada por resolución del directorio de la AGVP y los organismos de control externos a la misma -AGVP-, organismos de control externos a la misma que correspondan en el ámbito provincial, y será remitida a sí mismo para su aprobación, para su aprobación, a la Dirección Nacional de Vialidad. Artículo 8. Ahí lo estamos exhibiendo. Pese a lo que exigía el convenio de manera expresa, a la aprobación por parte de la Dirección Nacional de Vialidad y los organismos de control provincial, lo cierto es que estas modificaciones fueron siempre aprobadas y autorizadas directamente por la AGVP, por el organismo vial provincial, únicamente. Y lo que habí... lo que existía era una comunicación de lo que habían actuado al Distrito 23, al final del expediente, con los hechos consumados. Nuevamente, vamos viendo, ¿no es cierto?, la sistematicidad que van teniendo en todos estos actos de corrupción. Vamos viendo cómo van haciendo lo mismo, cómo se establece, ¿no?, una forma y después se va siguiendo a modo de protocolo de actuación. En toda y cada una de las cosas.

Acá, señores jueces, fue solicitada una... una sola modificación de obra. El día 2 de noviembre del año 2011, y fue

aprobada el día 28 de marzo del 2012. Esto... Nosotros elegimos para... para mostrar esta... esta modificación toda vez que exhibe, ¿no?, una importante diferencia en relación al presupuesto de adjudicación. Esta... esta... esta modificación implicó un incremento del presupuesto en 93.690.174 pesos; equivalían a un incremento del presupuesto contractual del 39 por ciento. Y, además, porque, por otro motivo, que tiene que ver con esto que estamos mencionando de las modificaciones, ¿no? Tenía como una doble finalidad: por un lado, acrecentar el flujo de fondos hacia estas empresas y, por otro lado, otorgarle mayor plazo de ejecución de obra. Y, en este caso, señores jueces, con esta modificación, se otorgó una prórroga para la finalización de los trabajos de 27 meses. Más de 2 años. Más de 2 años. Vamos a ver este... esta modificación. Tramita... Tramita en un expediente vinculado, 457.749 del 2011. El pedido de modificación de obra fue introducido el 2 de diciembre del 2011, como dijimos, luego de haber transcurrido cuatro años. Cuatro años pasaron desde la fecha de inicio de los trabajos. Mencioné recién el acta de replanteo. Y un año y ocho meses después de que, conforme a la planificación original, al compromiso asumido por la empresa contratista en los planes de trabajo que fueron aprobados, tenido que haber... tuvo que haber terminado la obra un año y ocho meses después. ¿Y saben qué, señores jueces? Cuando faltaban cuatro días, cuatro días para que venciera la última prórroga que le había sido concedida por la administración, se tenían que estar preparando para cortar las cintas e inaugurar la obra. Cuatro días faltaban. Cuatro días, después de cuatro años de haberse iniciado los trabajos, de un año y ocho meses de que se tendría que haber terminado conforme a la planificación original, y cuatro días antes de que tuvieran que entregar la obra terminada. ¿Qué explicaron en esta oportunidad el inspector de obra al director de obras Paniagua, no? Fíjense, dice: "La severa demora en la que estaba inmerso el contrato obedecía a que no habían terminado de definir el trazado de la ruta provincial número 9, dado que este era coincidente con el valle de inundación del proyecto hidroeléctrico conocido como Cóndor Cliff-La Barrancosa, también conocido como las represas gobernadores Jorge Cepernic y Néstor Carlos Kirchner".

Describieron a ello como un hecho ajeno a la obra, que obligó a quedar a la espera del cierre de los estudios hidrológicos y ambientales de la obra hidroeléctrica más importante que estaba proyectada en la región. Ahora bien, tras la presentación del supuestamente esperado y demorado diseño, indicaron que ahora, con casi dos años de atraso, era necesario generar ajustes en las cantidades previstas originalmente para la realización de los trabajos. Precisaron que en ese período... en ese sentido,

perdón... Un segundo... Precisan, en esto que estoy relatando, que la obra tenía una extensión de 192 kilómetros y que se iba a ver afectado por el valle de inundación de estas represas un tramo de 13 kilómetros, que distaba, distaba, a 10 kilómetros de la ruta 40; 192 kilómetros, se iba a ver afectada en un tramo de 13 kilómetros, a 10 kilómetros de la ruta 40. Entonces, indicaron que esta interferencia los obligaba a tener que diseñar sobre sectores y topografía irregular. Fíjense, ahí estamos exhibiendo lo que estoy diciendo. En definitiva, se otorgó un plazo, una ampliación de plazo de 27 meses más. Esto lo autorizó el imputado Raúl Gilberto Pavesi en una resolución dictada sin competencia, ad referendum del directorio, sin ninguna razón... razón de urgencia, ¿no es cierto? Ya estábamos a cuatro años de iniciados los trabajos, un año y ocho meses desde que se tenía que haber terminado la obra. ¿No? Podía... lo podía haber resuelto quien tenía competencia para hacerlo. Y aparte se modificó y se incrementó el costo en 93, más de 93.000.000, más del 39 por ciento del valor contractual original.

Al introducirnos, señores jueces, en el pedido concreto, vemos, en primer lugar, que, según se indicó, los trabajos sobre la ruta provincial 9 estaban demorados debido a que el camino coincidía, en un sector ínfimo, 192 kilómetros, 13 kilómetros, ¿no? Lo remarqué a propósito. Con el valle de inundación del proyecto hidroeléctrico Cóndor Cliff-La Barrancosa. Y, aquí, una primera inconsistencia que es preciso marcar, teniendo en cuenta que la interferencia entre la traza afectaba tan solo a 13 kilómetros de 192, nos preguntamos por qué no sé avanzó en tiempo y forma con la construcción de los restantes 179 kilómetros de camino que no estaban afectados por esta contingencia y que, además, señores jueces, representaban el 93,22 por ciento restante de la obra. No hay ninguna explicación. Ninguna. Recordemos, señores jueces, que, a dos meses del inicio de esta obra, Austral Construcciones se había embolsado el 30 por ciento del valor del contrato, más de 71 millones de pesos en concepto de anticipo financiero, y no obstante ello, luego de producido semejante desembolso, la obra quedó virtualmente paralizada por alrededor de cuatro años. ¿Me explico lo que estoy diciendo? ¿Me explico? Lo que importaba, señores jueces, era cobrar el anticipo financiero. La obra después quedó cuatro años sin hacerse prácticamente nada. Treinta por ciento de anticipo financiero.

El inspector de obras, que tuvimos oportunidad de escuchar en este juicio, Martín Cergneux, en la audiencia del día 8 de marzo de este año, al referirse en particular a la obra sobre la ruta provincial número 9, que él mismo inspeccionó, adjudicada a Austral Construcciones, rememoró que allí se certificó, recuerden

bien, un acopio de materiales desmesurado, desmesurado. Creo que decía... el acopio que se estaba certificando era como una... como una montaña, imposible no verlo, no existía nada. Repasen el testimonio del ingeniero Martín Cergneux. Recordó, además, que una vez que la... que la obra, que tenía un total de 190 kilómetros, pero que al inicio se trabajaba en 10 kilómetros. Al inicio se trabajaba solamente en 10 kilómetros, que él recorría de manera permanente. Doscientos ochenta mil metros cúbicos de acopio de terraplén era lo que le habían pedido y le habían traído para que certificara a favor de las... de la empresa Austral Construcciones; 280.000 metros cúbicos. Afirmó que ese acopio de materiales, que son áridos, piedras, era imposible no verlo al recorrer la ruta, dado que, de haber existido, tendría una altura de prácticamente un cerro. Un cerro. Sin embargo, él nunca vio un acopio de semejante magnitud en esta obra. Por este motivo, ¿no?, expresó, que se negó a firmar la certificación de aquellos 280.000 metros cúbicos de acopio a favor de Austral Construcciones, cuestión que planteó directamente al jefe de obras, el ingeniero Víctor Paniagua, a quien mencionamos de manera permanente, aparece en todos lados, y, a resultas de eso, el certificado en cuestión finalmente lo terminó firmando otro funcionario y a él le cambiaron las funciones mandándolo a hacer controles de calidad.

Pero esto no fue todo. En el análisis que hicimos hay una situación que no... que advertimos que no podemos soslayar y que además, señores jueces, tiene una enorme gravedad, una enorme gravedad. Y que muestra de qué manera Lázaro Báez siempre, siempre, señores jueces, lo van moviendo de manera reiterada y permanente. Contó con información privilegiada. En febrero del año 2006, el Grupo Báez, controlante de Austral Construcciones, había comenzado a adquirir grandes extensiones de tierra sobre las márgenes norte y sur del río Santa Cruz. Precisamente, señores jueces, por el mismo sitio donde debía construirse la ruta provincial número 9. Concretamente, desde el año 2006 en adelante, Lázaro Antonio Báez, por sí o a través de familiares directos o a través de dependientes de su conglomerado empresarial, adquirió al menos nueve propiedades rurales en esa área. Nueve. Y las voy a mencionar. Estancia Río Bote, 12.000 hectáreas, fue adquirida por Roberto Marcelo Saldivia, para Austral Construcciones, ¿no? ¿Recuerdan Saldivia, el primer día? Saldivia, el que iba a la... el representante de Austral, la relación con la familia de Néstor y Cristina Kirchner. Roberto Marcelo Saldivia. La adquirió para Austral Construcciones. 12.000 hectáreas, 22 de febrero del 2006. El Tribunal de Tasaciones de la Nación, en el año 2016, la tasó a esta... a esta estancia en 16 millones de pesos.

En octubre del 2006, adquirió la estancia Cruz Aike, 18.000 hectáreas, 18.000 hectáreas adquiridas por Austral Construcciones, valuadas por el Tribunal de Tasaciones de la Nación, en el año 2016, en 46 millones de pesos. Estancia el Campamento, adquirida para... por Austral Construcciones el 21 de diciembre del 2006. El Tribunal de Tasaciones de la Nación en el año 2006 la tasó en 19.117.000 pesos. Estancia la Julia, 10.000 hectáreas, adquirida por Fernando Javier Butti, por sí, con dinero y para Austral Agro. Fecha de adquisición: 25 de abril del año 2008. El Tribunal de Tasaciones de la Nación la tasó en el año 2016 en 27.650.000 pesos. Estancia Ana, adquirida por Fernando Javier Butti, por sí y con dinero para Austral Agro. Fecha de adquisición: 25 del cuatro del 2008. Fue tasada en el año 2016 por el Tribunal de Tasaciones de la Nación en 15.793.000 pesos. Estancia la Entrerriana, adquirida por Martín Báez, con dinero y para Austral Agro. El día 12 de... de octubre del año 2010. Dice la escritura: "El precio de la presente compra venta asciende a la suma de 2.389.400 pesos, abonados por el comprador mediante cheque número tanto, con fecha de pago el 20 del 6 del 2008, y cheque número 22-36-844, con fecha de pago al 20 del 7 del 2008, los que fueron entregados por el comprador y recibidos de conformidad por el vendedor antes de este acto, habiéndose incluido dentro el monto de los cheques la suma de 250.000 pesos". Bueno, el Tribunal de Tasaciones de la Nación, en el 2016, tasó esta propiedad en 27.471.000 pesos.

Otra estancia, estancia Anita, adquirida por Carlos Alberto Franchi, en nombre y representación de Badial Sociedad Anónima, otra empresa vinculada del Grupo Báez. Fecha de adquisición, 22 del 10 del 2010. El Tribunal de Tasaciones de la Nación la tasó en 1.671.220 pesos en el año 2016. Estancia el Relincho, adquirida por Luciana Sabrina Báez, la hija de Lázaro Antonio Báez, con dinero y para Austral Agro. Fecha de adquisición, 15 de septiembre del año 2011. Tasada en 1.272.000 pesos. Estancia el Rincón, adquirida por Luciana Báez, tasada en el 2016 en 21.804.000 pesos. Estancia del Italiano, adquirida por Austral Agro, tasada por el Tribunal de Tasaciones de la Nación en el año 2016 en 12.745.000. Estancia los Médanos. Y así puedo seguir. Estancia la Santafesina, la Porteña. Por valores, al año 2016, de 12.616.000 pesos, 20.128.000 pesos, 17.879.000 pesos. Ahora, podemos preguntarnos, a qué obedecía semejante voracidad por adquirir tierras en ese lugar. Pues bien, resulta que las fincas emplazadas en esa locación, se encontraban dentro del denominado valle de inundación de las futuras represas a construirse y, por lo tanto, muchos de esos terrenos serían objeto de futuras expropiaciones por parte del Estado Nacional. Y cabe aclarar, señores jueces, que esto no responde a una mera conjetura de esta Fiscalía, sino que aquella

compra anticipada y a gran escala, como hemos visto, de tierras expropiables, por parte del grupo de Lázaro Báez y la familia de Lázaro Báez directamente, fue denunciada en el mes de mayo del año 2013 por diversos legisladores nacionales en el seno del Congreso Nacional. Los diputados nacionales, algunos de los cuales, señores jueces, forman parte del gobierno actual. Gil Lavedra, Milman, Alfonsín, el actual embajador argentino en el reino de España, Vila Calvet, Fiad, Donda Pérez, la actual titular del INADI, Basse, Rogel, Maldonado, Storani, Negri, Albarracín.

El 20 de del 5 del 2013 firmaron un pedido de informes al Poder Ejecutivo Nacional en el que expusieron que otra característica preocupante de la construcción de esa... de estas represas es su vinculación al empresario Lázaro Báez, imputado por el delito de lavado de dinero e investigado por numerosas irregularidades en la ejecución de las obras públicas en la provincia de Santa Cruz. Báez es el titular de Austral Construcciones, empresa líder en adjudicación de obra pública en Santa Cruz, que ha gozado de fluidos contactos con las administraciones provincial y nacional, y que es parte de uno de los consorcios preseleccionados en esta licitación, formado además por las empresas Sinohydro, IECSA y ESUCO. Y sostienen: "Por otra parte, Báez es el propietario de miles de hectáreas que se verían inundadas por la construcción de las represas, haciéndolo receptor de una importante indemnización, lo que pone en duda su desconocimiento previo de esta situación". Y el documento está disponible para todos en la página de la Cámara de Diputados.

Con todo esto, señores jueces, y en definitiva, es fácil advertir que el Grupo Báez aplicó en el caso de la modificación de obra que aquí nos convoca un inadmisibles doble estándar, cuando el fin perseguido fue beneficiarse a título personal comprando futuras tierras expropiables en cercanías de la intersección de la ruta provincial número 9 con la ruta nacional número 40, Lázaro Báez demostró conocer a la perfección cuáles eran los límites del valle de inundación de las represas. Ahora, cuando se trató de dar inicio, a partir del mes de marzo del año 2007, a la construcción de la ruta provincial número 9, el señor Lázaro Báez, con el aval de los funcionarios viales actuantes, arguyó un supuesto desconocimiento de esos límites dejando a esta construcción virtualmente paralizada por más de cuatro años. Por más de cuatro años, después de haberse embolsado para sí los 71 millones de pesos de anticipo financiero, el 30 por ciento del monto el contrato, señores jueces. En definitiva, todo esto, con todas las cosas que vamos relatando y que vamos poniendo, surgen de los expedientes, surgen del contexto, de la prueba que vamos... que fuimos analizando de manera minuciosa, esta Fiscalía entiende que

la fundamentación brindada en aras de justificar esta pretensa modificación, no fue ni más ni menos, señores jueces, que otra mise en scène tendiente a encubrir la inocultable falta de capacidad de la empresa Austral Construcciones, para ejecutar en tiempo y forma la avalancha de obras con la que era favorecida y con la que fue favorecida en esos momentos. Y de esta forma seguir extrayendo arcas... arcas, el dinero de las arcas del Estado Nacional, de manera constante.

Cabe tener presente, señores jueces, que semejante desmanejo tampoco fue ajeno al conocimiento de las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad, de Nelson Periotti, máxime teniendo en cuenta que la AGVP le transmitió a ese organismo, a través del Distrito 23, a cargo en ese entonces de Collareda, todos los pormenores de esta pretensa modificación de obra, no obstante lo cual, no puso reparo alguno para que bajo estas escandalosas condiciones que estamos escribiendo se avanzase con la modificación de la obra, el incremento del plazo y el aumento presupuestario de la manera escandalosa que estamos viendo. Y en definitiva, señores jueces, a través de esta modificación, el Grupo Báez resultó nuevamente ampliamente favorecido, toda vez que tras ocultar bajo una falsa fundamentación la extensa demora de más de cuatro años que registraba la obra, lo cual debió haber dado lugar a severas sanciones contra la contratista morosa y haber rescindido el contrato por esas condiciones, le concedieron a la empresa 27 meses adicionales para terminar los trabajos. Más de dos años y medio. Y lo peor de todo, que le ampliaron el presupuesto en 93.690.174 pesos, más del 39 por ciento del valor original del contrato, 21.890.227 dólares equivalentes al cambio de ese momento. Una vez más vemos, a costa de las castigadas y sacrificadas arcas del Tesoro nacional y merced a la concatenada acción del resto de los integrantes de la asociación ilícita, ¿no?, cómo se va castigando al erario público. En virtud de esta modificación de obra, también observamos que Báez fue ilícitamente premiado por partida doble. Primero, por comprar anticipadamente tierras que iban a ser inundadas y, segundo, por empezar a construir tardíamente lo que debió haber construido y terminado mucho tiempo antes.

Pero queremos graficar un poco la gravedad de la situación. Fíjense: mayo del año 2014, siete años después de iniciados los trabajos, que debieron estar terminados en tres. Así estaba la ruta provincial. Fíjense. Este era el estado de la ruta provincial. Siete años después de los trabajos, después de que se le pagó un adelanto financiero del 30 por ciento del monto del contrato. Fíjense, ahí hay un cartel que dice "Plan Nacional de Recuperación Vial", y al lado hay dos advertencias, "desvío a 100

metros" y otra que indica "ruta intransitable". Y fíjense la otra imagen que queremos mostrar, unos metros más adelante, esto es antes de la... de llegar a la intersección con la ruta 40. Aparece otra llamativa advertencia: "Se recomienda no transitar en días de lluvia". Lo único bueno es que avisaban. Por las dudas. El calamitoso estado, señores jueces, de este camino fue incluso comprobado por una de las consortes de causa de Lázaro Báez en esta ca... acá. El 28 enero del año 2020, la actual vicepresidenta de la Nación, la doctora Cristina Fernández, transitó los 70, 70 de estos 193 kilómetros de la ruta provincial número 9, y comprobó en persona el paupérrimo estado que tenía la traza de esta ruta y exigió a través de su cuenta personal de la red Twitter, paradójicamente, que esa ruta sea construida obligatoriamente por el Estado Nacional como medida de compensación ambiental. Fíjense; 28 enero del 2020. Nos llama la atención, señores jueces, que la imputada no recordase que durante su gestión al mando del Poder Ejecutivo Nacional el erario público a su cargo le abonó, se le abonó al grupo de Báez 525 millones de pesos para que concretara las ansiadas obras básicas y el ripiado de este camino. El cual, pese a esa suculenta inversión pública, todavía, como pudo comprobar personalmente, luce des... destruido e intransitable. 525 millones de pesos se le pagaron al Grupo Báez por esta obra y la dejó en este estado. Y vamos a la otra licitación que queremos poner en contexto, es la licitación número Dirección Nacional de Vialidad 8604 del 2007, estudio, proyecto y construcción de la ruta provincial número 39, en un tramo que iba desde la ruta provincial 43 hasta Bajo Caracoles. Era... esta es una obra de una longitud aproximada de 184.000 metros, 184 kilómetros. Tenía un presupuesto de 187 millones de pesos, se adjudicó en poco más de 223 millones de pesos y resultó adjudicataria la firma Austral Construcciones, tenía un plazo para hacer esta obra de 36 meses. La obra, con el replanteo, se inicia el día 13 de abril del año 2007. Esta obra tiene un convenio, se enmarca en un convenio que se celebró el día 14 de febrero del 2007 entre la AGVP, representada por Villafañe, y la Dirección Nacional de Vialidad, por Periotti, y el secretario de Minería de la Nación, Jorge Mayoral, establecía que la modificación tenía que ser aprobada por el directorio de la AGVP y los organismos de control externo de la provincia y remitida para conocimiento de la DNV. Esta es distinta que las anteriores, acá... Las anteriores exigía la aprobación expresa, acá era aprobación de la... de la AGVP, intervención... y de los organismos de control externo, que no se da en ningún caso, no interviene nunca en nada, están pintados en todas las... en todas las licitaciones, en todas las obras y en todas las oportunidades que tendrían que haber intervenido y que se dice que

intervinieron no intervinieron nunca. Pintados. Lo colocan acá y en cada una de las... de los convenios no se sabe bien para qué. Para simular como que intervienen pero que nunca intervienen. Y, a diferencia de las restantes, había que poner en conocimiento de la Dirección Nacional de Vialidad.

Quiero pasar poco rápido la letra... la letra exacta de estos contratos. Acá hubo dos modificaciones de obra, la primera, del día 10 de diciembre 2010 y, la segunda, del día 10 de noviembre del año 2011. Es decir, mucho tiempo después de haberse cumplido el plazo que estaba originalmente previsto para finalizar la obra, que estaba estipulado ab initio para el mes de abril del 2010. ¿No? Una, 10 del o... del 12 del 2010 y, la otra, noviembre del 2011, noviembre del 2011, la segunda modificación.

Vamos a seleccionar para agilizar un poco, pero se puede hacer esto con todas, señores jueces. Con toda y cada una de las modificaciones de obra. Esto que estoy haciendo acá se puede hacer con todas. No tenemos tiempo vital para abrir una por una, pero las analizamos todas y es igual. Hemos seleccionado la segunda de las modificaciones, que es la que exhibe la más importante diferencia en relación con el presupuesto de adjudicación, 98.975.351 pesos de incremento presupuestario. Casi 99 millones de pesos. Esto equivalía, señores jueces, a un incremento del presupuesto original de la obra contratada en un 44 por ciento. Y, además, señores jueces, se le otorga a este grupo empresario, a Lázaro Báez, una irracional prórroga para poder finalizar los trabajos de 24 meses. Dos años más. Fijémonos, el día 10 de noviembre del 2011, a través de una nota que elevó el inspector de obra, el ingeniero Gonzalo Romero, al director de obras Paniagua, se proponen nuevos trabajos tales como provisión de montaje y parrilla de guardaganado y, sobre todo, señores jueces, sobre todo, la aplicación de bischofita en toda la longitud de la obra. 180 kilómetros. Por lo que se indicó que era necesario aumentar el plazo de obra autorizado en 24 meses corrido teniendo como nueva fecha la terminación de los trabajos el día 13 mayo del 2014. Esto lo autoriza, nuevamente, el imputado Raúl Gilberto Pavesi, en una resolución dictada ad referendum, es decir, sin competencia para poder resolver esto y sin la existencia de ninguna causal de urgencia para poder evitar el trámite directo y la resolución por parte del órgano colegiado de la Agencia Vial Provincial. Paniagua eleva el asunto con opinión favorable al jefe de ingenieros López Geraldi; López Geraldi convoca al consejo técnico, que está integrado por el mismo, por Paniagua, por Orlando Taboada, de la Dirección de Ingeniería Vial, y se propone al directorio aprobar la totalidad de las modificaciones. Esto posibilitó que el día 14 de diciembre el presidente Pavesi mediante la Resolución N°

4.899/2011 a referéndum aprobara esta modificación de obra número 2, bueno, que ya vimos el incremento que tuvo en el... en el presupuesto de esta obra. Se aprobaron los planes de trabajo, se aumentó el incremento del plazo de ejecución, ya, ya venía demorado, lo llevaron de 61, que ya venía demorado, a 85 meses. Quiero destacar, señores jueces, que esta modificación tuvo un trámite irregular, por cuanto se autoriza un incremento de costos multimillonario, casi 100 millones... 99 millones de pesos, que record... no hay que perder de vista. Sin ningún tipo de control de razonabilidad ni de competencia y se avaló una grotesca multiplicación de plazos sin fundamento alguno. Hay un dato que muestra la clara ilegalidad de esta acción y el beneficio a Lázaro Báez. Y yo quiero decir, esta bochornosa resolución fue tomada de manera discrecional, arbitraria, y se aprobó en apenas un mes de la presentación y ad referéndum. También, quiero señalar que la inclusión de la aplicación de bischofita al ripio construido y por construir se trató de una alteración que de ningún modo podía considerarse necesaria. Y de hecho, ni siquiera, señores jueces, fue planteada desde esta óptica, sino como una mejora conveniente. Se modifica de esta forma una obra, una modificación que no era necesaria sino que se plantea como algo conveniente. El 24 del 10 del 2011 la inspección solicita a Austral Construcciones que proyectara una modificación de obra para la aplicación de bischofita con un nuevo plan de trabajos. El día 28 de octubre del 2011, es decir, cuatro días después, cuatro días después, la empresa del Grupo Austral acompañó mediante una nota los cómputos métricos, los análisis de precios y el plan de trabajos. Fíjense. Estamos mostrando. Uno puede cuestionarse realmente, cuando ve todo esto, si la intención de introducir esta modificación de obra surgió realmente de la Agencia Vial como sugiera el trámite o, antes bien, si en realidad se originó en la empresa Austral. ¿No? Cuatro días, cuatro días le tomó presentar su propuesta respecto de esta modificación que supuestamente le plantea la Agencia Vial. No se explica, señores jueces, como en cuatro días esa firma pudo haber preparado toda la documentación que se indica, mire. Calcularon las cantidades de bischofita necesarias para la obra, el costo de su aplicación, el tiempo que insumiría, la redeterminación de dichos costos desde la fecha del contrato hasta la fecha de la modificación y todas las demás variables complejas que se incluyen en la documentación que la propia empresa acompaña. Veamos la... el significativo incremento de los costos que implicó esta modificación. Según el análisis de precios que... que aportó la empresa, la aplicación de bischofita importaba un gasto de 285077 pesos por cada kilómetro. Que, por 181 kilómetros, totalizaba un aumento de 51603392 pesos. Es decir, un equivalente

a 10841048 pesos al cambio oficial del día 28 del 10 del 2011. No obstante, no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo de precios y análisis objetivo de los precios fijados. Es decir, nuevamente, como hemos visto en otras modificaciones con el tema del asfalto modificado, de manera unilateral, sin otras empresas compitiendo, la constructora de Lázaro Báez determinó los precios. Se contrarió de esta forma la normativa que estaba vigente, que obligaba, y lo quiero recordar nuevamente, que los precios de los nuevos ítems, como era la aplicación de la bischofita, tenían que ser fijados en conjunto por la administración y la empresa, considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado, artículo 54, inciso c) de la ley provincial. Por otra parte, en relación con la ampliación de plazo, hay que señalar que la misma obedeció estrictamente a una necesidad ficticia, fue una necesidad ficticia creada por la propia Austral Construcciones. La aplicación de bischofita sobre la... sobre toda la traza tuvo esa finalidad, fue introducida para incrementar los costos y los tiempos de obra. Prestemos atención a esto: la construcción de este tramo de la ruta provincial 39 estaba planificada para realizarse en 36 meses; en 36 meses tenía que realizarse toda la construcción de... de esta ruta, de este tramo de esta ruta. Con la aplicación que se pro... que... que estamos viendo, con la alteración que estamos viendo, se propuso aumentar el plazo de ejecución, sin fundamento válido, en 24 meses. Señores jueces, se incrementó el plazo de ejecución de la obra un 66,66 por ciento más de lo previsto originalmente. Treinta y seis y se incrementó en 24 meses más.

También hay que decir y señalar que esta modificación se aprobó en diciembre del 2011, a cinco meses, cinco meses, antes de la fecha de finalización de los trabajos, que ya habían sido prorrogados. Tenían que estar preparando las cintitas para inaugurar la obra. Esto, señores jueces, permite colegir, a la luz de lo que venimos exponiendo, que la introducción de esta supuesta mejora conveniente, en realidad obedeció a la necesidad funcional de extender esta obra como fuente de financiamiento de este grupo empresario, y también para encubrir su falta de capacidad para hacer las obras en tiempo y forma tal como se había comprometido contractualmente. Semejante desmanejo tampoco fue ajeno al conocimiento de las autoridades de la DNV. Me refiero a Nelson Periotti. Teniendo en cuenta que, además de su facultad de supervisión, la AGVP le transmitió a ese organismo nacional, a través del distrito 23, que en ese momento estaba a cargo de Collareda, los pormenores de esta pretensa modificación de obra, y el organismo vial nacional no puso reparo alguno. No es que le comunican para que lo archive. La Vialidad no es el archivo para

guardar cosas que le mandan desde otro organismo. Cuando le comunican es para que mire. Para que vea y para que controle lo que le están mandando y lo que están haciendo, en una obra que es financiada con recursos nacionales. No sé dónde pusieron esto. Lo guardaron en una caja, no sé. No pusieron reparo alguno, señores jueces, y así permitieron que en estas condiciones se avanzase con una modificación y con un incremento del plazo y un aumento del presupuesto, con las características que vimos.

Señores jueces, esto que venimos haciendo en estas... en estas modificaciones de obra de manera particular que fuimos escogiendo, puede replicarse en todos, casi todos los casos. Así como vimos una matriz de direccionamiento de las licitaciones, también vemos una matriz en lo que tiene que ver con las modificaciones de obra. Se replica la misma matriz en todas las demás. Es más, muchas modificaciones de obra son calcadas, son calcadas. Lo mismo, lo mismo que presentan en una presentan en otra y así, las van esparciendo por todos lados. Son una copia exacta de las que analizamos, muchas de estas. En definitiva, señores jueces, vimos, ¿no?, que en los caminos pavimentados la excusa más reiterada para justificar costosas modificaciones de obra fue la aplicación del asfalto modificado am3. En los caminos de ripio, el pretexto mayor... mayormente utilizado fue la aplicación de la bischofita.

Después hay otros clásicos, ¿no?, ya vimos, en este tren de autorizar permanentes modificaciones sobre las obras en ejecución. La remediación de canteras, la caja clandestina, la instalación de costosísimas parrillas guardaganado, afloramientos de rocas, afloramientos de las rocas, entre tantas otras excusas y contingencias. Como puede observarse se trataron de excusas o pretextos para alterar las condiciones originales de las obras, de extraer ilícitamente más dinero del Tesoro nacional y obtener más plazo para la ejecución de las obras en momentos críticos, cuando debieron estar terminadas o muy próximas a terminarse. Todo esto convergió a un mismo fin: postergar sistemáticamente la fecha de finalización de los trabajos y entrega de las obras, utilización excepcional ilimitada de la figura de las... que tiene la figura de las modificaciones de obra. Las van utilizando como una herramienta para encubrir la evidente incapacidad del grupo para ejecutar en tiempo y forma la avalancha de obras con las que iba siendo favorecido y que le iban adjudicando de manera irregular y direccionada. Y de manera paralela, también, para hacerse de la mayor cantidad de fondos públicos como fuera posible. Todo ello, señores jueces, tal como pudimos verificar del análisis de cada uno de los expedientes, fue implementado desde la AGVP en connivencia con el contratista seleccionado, con quien por medio

de todos estos artilugios que venimos viendo resultaba ilegalmente beneficiado también con cada... además de todo lo anterior, con cada modificación de obra. Y, en paralelo, dichas maniobras contaban con el pleno aval de la Dirección Nacional de Vialidad, que debía supervisar todo esto, que debía controlar la inversión de los fondos públicos que el Estado Nacional hacía en cada una de estas... de estas obras. Y también, señores jueces, con las instancias superiores del Estado nacional, me refiero a la Subsecretaría de Obras Públicas, a cargo del ingeniero Fatala, me refiero a la Secretaría de Obras Públicas, a cargo del ingeniero López, me refiero al Ministerio de Planificación Federal, a cargo del arquitecto de Vido, me refiero a los presidentes de la Nación, los doctores Néstor Kirchner y Cristina Fernández, todos los cuales, a través de compensaciones, reasignaciones, modificaciones de las partidas de los sucesivos presupuestos nacionales, aseguraron de manera permanente y constante el flujo de fondos hacia las obras adjudicadas al contratista seleccionado, el cual, señores jueces, cabe recordar, mantenía estrechos vínculos personales y comerciales con ellos, con los máximos responsables políticos de la administración general del país.

Y quiero agregar algo más. De ninguna manera se puede alegar que las modificaciones de obra se realizaron de conformidad con lo que dispone el artículo 29 de la Ley de Obras Públicas, pues esta norma establece la posibilidad de producir modificaciones de las obras y, escuchen bien, en la medida que no alteren la base del contrato. Remediaciones de canteras. Las modificaciones no pueden alterar la base del contrato. Montos que lo incrementaban de manera extraordinaria, que extendían los plazos de manera injustificada. En ningún caso, señores jueces, se encontraban habilitados por la Ley de Obras Públicas para proceder a la modificación de la obra de esta forma. No sé trataba de obras indispensables complementarias, conforme a lo que establece el artículo 9º, inciso b), de la Ley de Obras Públicas, que permite adicionar trabajos en una obra en ejecución, en cuanto no hubiesen sido previstos y no superasen el monto fijado por el Poder Ejecutivo. Y tampoco lo establecido en el artículo 30 de la Ley de Obras Públicas y que se denomina alteración del proyecto, todo lo cual, como venimos diciendo, no se da en los casos analizados, no se encuentran los supuestos excepcionales que prevé la ley corroborados. Lo que sí se encuentra corroborado es un nuevo beneficio ilegal al empresario elegido por los presidentes, que las modificaciones de obras fueron utilizadas como una práctica sistemática de la corrupción, desviando el sistema contractual para prorrogar el contrato porque carecían de la compa... de la capacidad real para ejecutar los trabajos que se habían

comprometido, para afrontar semejante cantidad de obras que se le adjudicaban.

Se encuentra corroborado que las modificaciones se erigieron en un cheque en blanco para continuar ingresando un flujo de dinero a las arcas de Lázaro Báez en desmedro del Estado Nacional; que se trató de una práctica sistemática que permitió incrementar, en ocasiones de manera obscena, el importe final del precio contractual. Nunca, señores jueces, se convocó a licitaciones públicas que permitieran tomar conocimientos de esta opaca, oscura y clandestina modalidad que implementaron. Y esto lo advierte una de las personas que más sabe en el mundo sobre contrataciones públicas, la profesora Jareño Leal, cuando explica que en general estas conductas no alcanzan a visualizarse como hechos ilícitos. Así no llegan al derecho penal conductas que consiguen bailar, bailar con la legalidad. Como, por ejemplo, cuando en la fase final del contrato la empresa adjudicataria puede llegar a duplicar o triplicar ilegalmente el costo aprobado inicialmente, encubriéndolo bajo mecanismos legales, tales como la revisión de precios, la prórroga del contrato e, incluso, las modificaciones de obra. Todo lo que estamos viendo, señores jueces, todo lo que lamentablemente vimos y verificamos en cada uno de estos casos. Por esto, los países desarrollados y que realmente pretenden combatir la corrupción, directamente han prohibido estas prácticas, dado el riesgo de que bajo este ropaje de modificación de obra se escondan actos de corrupción escandalosos como los que estamos asistiendo.

Ya para cerrar, señores jueces, quiero recordar que la AGN, en el año 2007, advirtió y alertó sobre estas prácticas ilegales en la resolución AGN 64/07, donde expresamente les hizo saber a los imputados que estaban haciendo un uso absolutamente irracional de las modificaciones de obra y, sin embargo, continuaron sistemáticamente avalando cada modificación de obra propuesta por el amigo y por el socio comercial de los expresidentes, para engrosar de manera exorbitante los presupuestos originales en miles y millones de pesos. La excepcionalidad de la modificación de obra se transformó en una regla sistemática mediante la cual se blindaron los principios de igualdad, de máxima concurrencia, de transparencia, que son principios, señores jueces, irrenunciables en materia de contrataciones públicas. Y también, señores jueces, tengamos cuidado, porque la maniobra que estamos explicando tuvo derivaciones directas en las redeterminaciones de precios que se realizaron con posterioridad, como lo vamos a explicar oportunamente.

En definitiva, señores jueces, a través de estos y otros tantos ardides, el perjuicio para el Estado puede acrecentarse. Se

vio acrecentado durante el tiempo de vigencia de los contratos y pudo hacerse esto, ¿no?, ya que la finalización de las obras se aplazaba, los contratos se extendían más allá de lo estipulado y el Estado pagaba lo que no correspondía, además de hacerlo cada vez más caro por aquello que debió haberse terminado mucho tiempo antes. Señor presidente, si usted me permite, yo necesitaría pasar un segundo al toilette, si podemos hacer un pequeño intervalo de cinco minutos para... para que pueda continuar con el alegato después. Muchas gracias.

PRESIDENTE.- Muy bien, doctor. Vamos a disponer un cuarto intermedio de cinco minutos y reanudamos la audiencia con la continuidad del alegato del Ministerio Público Fiscal. Cinco minutos de cuarto intermedio.

FISCALÍA (Mola).- Muchísimas gracias.

- *Se pasa a cuarto intermedio.*

- *Transcurrido el cuarto intermedio:*

SECRETARÍA.- Sí, señor presidente, estamos en condiciones de continuar con la audiencia.

PRESIDENTE.- Muchas gracias, señor secretario, se reanuda la audiencia. Nuevamente le confiero la palabra al Ministerio Público Fiscal para que continúe su alegato.

FISCALÍA (Mola).- Muchísimas gracias, señor presidente. Voy a continuar. Vamos a ingresar a un tema nuevo, distinto, las ampliaciones de plazo. Está relacionado con lo anterior pero vamos a... No nos vamos a referir específicamente a las ampliaciones de plazo por modificaciones, eso ya... ya lo vimos. Vamos a analizar acá las distintas, los distintos pedidos de ampliación de plazo que se fueron otorgando con... o a partir de razones infundadas, que de ninguna manera podrían haber contemplado siquiera... haberse contemplado siquiera como posibilidad para que se otorguen.

Del análisis de cada uno de los casos en que las empresas del Grupo Austral solicitaron alargar los plazos de las obras por motivos aparentes, que intentaron justificarse en general en estos... en estos temas: desabastecimiento de insumos y combustibles; incidencia del factor climático; la situación financiera internacional; restricciones a las importaciones; cortes de ruta por conflictos sociales y/o gremiales; inconvenientes con la ejecución de proyectos; expropiaciones y/o liberación de traza; y ampliación, también... También, señores jueces, también hubo ampliaciones de plazo en los que no se justificó de manera alguna, no se expresaron los motivos por los cuales sucedían. También tuvimos este tipo de casos. Del análisis que fuimos viendo, señores jueces, se concluye que ni a la contratista ni a la AGVP ni a la DNV les importó el cumplimiento

de los plazos pactados y la obligación de llevar adelante cada una de las obras conforme a los pliegos de bases y condiciones y al contrato que suscribían en cada una de las oportunidades. Es más, de haberse atendido lo que establecían las normas legales, los pliegos, se deberían haber aplicado multas, sanciones, por cada una de las demoras que vamos a ir detallando. Y, más aún, deberían haberse rescindido los contratos cuando la contratista comenzaba a incumplir con los plazos en cada una de las obras que tenía adjudicada. Si esto, señores jueces, hubiese sucedido cuando correspondía, el perjuicio sería mucho menor al que pudimos constatar en estas actuaciones.

Vamos a ver también que las razones esgrimidas por la contratista para ampliar los plazos son infundadas, sin respaldo documental, y son realizadas de manera extemporánea y sin ningún tipo de control. Para que quede clara esta cuestión, vamos a ver qué es lo que establece la ley cuando se producen incumplimientos en el contrato y qué debió haber realizado la administración pública frente a los obscenos incumplimientos. Empecemos por la Ley de Obra Pública Nacional. Artículo 39. Ahí lo tienen exhibido. Dice: "El contratista no tendrá derecho a indemnización por causa de pérdida, averías o perjuicios ocasionados por su propia culpa, falta de medios o errores... o errores en las operaciones que le sean imputables. Cuando esas pérdidas, averías o perjuicios provengan de culpa de los empleados de la administración o de fuerza mayor o caso fortuito, serán soportados por la administración pública". Y después explica qué se considera caso fortuito, fuerza mayor, qué se requiere. ¿No? Los que tengan causa directa en actos de la administración pública, no previstos en los pliegos de la licitación, y los acontecimientos de origen natural, y quiero recalcar esta palabra, extraordinarios, y de características tales que impidan al contratista la adopción de las medidas necesarias para prevenir los efectos. Y sostiene que para tener derecho a las indemnizaciones a que se refiere este artículo, el contratista deberá hacer la reclamación correspondiente dentro de los plazos y en las condiciones que determinen los pliegos de cada obra.

Veamos qué dice la Ley de Obra Pública, que decidieron aplicar de manera ilegal en las obras licitadas en Santa Cruz por la AGVP. Artículo 46 de la Ley 2.743. Dice: "Las demoras ocurridas en el cumplimiento de los plazos contractuales darán lugar a la aplicación de las penalidades que fije la reglamentación de la presente ley o el respectivo pliego de licitación, salvo que dicha demoras -y fíjense, esto es lo que tendrían que hacer- fueran motivadas por causas debidamente..." "debidamente"... "justificadas y aprobadas por la administración. El contratista se

constituirá en mora por el solo vencimiento del o de los plazos estipulados en el contrato y está obligado al pago de las multas que correspondan y le sean aplicadas".

El artículo 48 dice: "El contratista está obligado..." "está obligado" "... a denunciar y a poner en conocimiento de la administración todo caso fortuito o situación de fuerza mayor que pueda afectar la obra a su cargo...". Y, fíjense, la obligación era "dentro del plazo de quince días corridos desde la producción del hecho". Tenía dos semanas para denunciar el hecho -o la situación de fuerza mayor- y además y agrega la ley "indicando las consecuencias que el mismo puede tener sobre la obra". Indicando las consecuencias que puede tener sobre la obra. "Vencido el plazo establecido, no se admitirán reclamos fundados en casos fortuitos o fuerza mayor no denunciados". Vencido el plazo no se van a admitir estos reclamos. Como vemos, ambas leyes son restrictivas, muy restrictivas y exigen, justamente, para evitar abusos y arbitrariedades como los que observamos de manera sistemática en cada una de las obras, que el contratista pruebe ese caso fortuito o fuerza mayor en un plazo determinado: 15 días. Es decir, pone en cabeza del contratista la carga de la prueba de la situación de fuerza mayor o caso fortuito que impidió cumplir con los plazos estipulados en el contrato, y le coloca para ello un término fatal para denunciarlo. Ahora, no obstante la claridad que tiene la norma, vamos a ver que la Administración -en connivencia con Lázaro Báez- desatendieron la ley, los plazos, encubrieron las demoras... Todo para evitar que fuera puesta al descubierto la falta de capacidad que tenían sus empresas para poder cumplir con las obras, conforme se había comprometido.

Más allá de la claridad de las normas que citábamos y de lo restringida que era la aplicación de lo que estamos viendo, nos resulta importante destacar y exhibir qué es lo que establecían los contratos que las partes suscribieron y que fueron homologados en la mayoría de los casos por Vialidad. Fijémonos. Los números de los contratos suelen variar, artículo séptimo, en otro puede ser que sea distinto, ¿no? a veces tiene una pequeña variación. Los que no cambian son el sentido, ni las cláusulas, pero a veces el número de artículo, sí. Artículo séptimo: "La contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos" y fíjense, dice "cualesquiera sean las condiciones que imperen en la zona". Tomar las previsiones cualesquiera sean las condiciones que imperen en la zona..." "y que no constituyan caso de fuerza mayor previsto en el artículo 39, inciso b), de la Ley 13.064, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos. Y en esos casos, debe la contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y

ampliar -si fuera necesario- la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento". Es decir, si hay algún problema no puede alterar los plazos, pero le dan la posibilidad de ampliar las jornadas laborales al efecto del estricto cumplimiento, "sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas".

Y la cláusula siguiente, en este caso que estamos exhibiendo, número 8, dice que "en caso de las condiciones climáticas extremas, distintas a las que se prevén en la documentación del proyecto, la administración podría a su solo juicio evaluar las razones que fueran motivo de atraso en el cumplimiento del plazo establecido". Como se observa, el contrato -siguiendo los términos estrictos de las leyes analizadas- son restrictivos, al punto tal que en el contrato se establece de manera contundente -y sin que pueda prestarse a confusión- que el contratista debe "continuar los trabajos independientemente de las condiciones que imperen". La salvedad es situaciones de fuerza mayor que no van a dar lugar a ampliaciones del plazo. El contratista debe adoptar previsiones para mantener las tareas. Inclusive, puede ampliar el plazo de la jornada, si es necesario. Es decir, solo se analizarán ampliaciones en caso de condiciones climáticas extremas, no contempladas o previstas en el documento del proyecto. Como se observa, el contrato exigía -antes de que se solicitaran las ampliaciones- que las empresas se esforzaran por cumplir lo acordado, y les dan herramientas: la posibilidad de ampliar las jornadas laborales, por ejemplo, y también le exigen que tomara las determinaciones necesarias para poder superar esos inconvenientes.

Como se observa, señores jueces, el contrato exigía -antes de que se soliciten ampliaciones- que las empresas se esfuercen por cumplir con el plazo acordado, y hasta lo combina de manera directa, pues utiliza el vocablo "debe" ampliar el plazo de jornada en caso de considerarlo necesario, y así cumplir con los plazos previstos en el contrato. Y esto es así, sencillamente, porque los pliegos de bases y condiciones así lo disponían. Podemos ver el artículo 100, contempla la posibilidad -100 de los pliegos de bases y condiciones- contempla la posibilidad de variar el horario de trabajo habitual de la empresa contratista. El 101 establece que podía modificar horarios de la supervisión de obra por parte de la administración. No los voy a leer todos. Quiero decir algo, también, con relación al articulado que estamos mencionando, las disposiciones son similares, muchas veces cambian... cambia el articulado, el número de artículo, porque estamos hablando de 51 licitaciones distintas. En definitiva, una lógica hermenéutica de todas las normas con las cláusulas séptima

u octava de los contratos, que establecen la obligación de ampliar la jornada laboral, no deja margen de duda de lo restrictivo que resultan las ampliaciones de plazo, y dado que, absolutamente todas las ampliaciones que fueron solicitadas por las empresas no se ajustaban a los términos que estamos exponiendo, es que bajo ningún punto de vista debieron ser autorizadas por la Administración. La Administración Provincial y la Nacional debieron denegar las ampliaciones de plazo solicitadas por las empresas, aplicar multas, sanciones, rescindir los contratos por falta de cumplimiento de los plazos de ejecución que se habían acordado. Y digo: a pesar de los incumplimientos de las empresas de Báez, no tenemos constancia de que durante 12 años se haya aplicado una sola multa o alguna sanción, o un llamado de atención o apercibimiento a las empresas. Y esto, señores jueces, es grave. No solo por la falta total de control que exhibe esta situación, y la connivencia que también se pone de manifiesto entre el Estado y el contratista amigo y socio comercial de los máximos mandatarios del país, sino porque si se hubiese procedido conforme lo establecían las leyes, los pliegos de bases y condiciones y los contratos, no estaríamos hoy lamentando el sideral perjuicio que se ocasionó a las arcas del Estado nacional.

Esto que estamos viendo y que vamos a ir ampliando de a poco, al igual que las modificaciones de obra, tuvo consecuencias también en las redeterminaciones de precios, ya que al justificar ilegalmente las ampliaciones de plazo se redeterminaron precios cuando -en rigor de verdad- la normativa establecía que no debían redeterminarse precios cuando los retrasos eran por culpa del contratista. En definitiva, de las 51 obras ejecutadas y analizadas en esta causa, pudimos corroborar que no solamente no cumplieron los plazos... solamente los cumplieron en dos obras, nada más, ninguna de estas dos obras en las que se cumplieron los plazos eran obras viales, eran obras de canteras, la DNV número 11707, remediación de canteras en Ruta Nacional Número 3, Fitz Roy-Río Gallegos, y la DNV 1613, restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional 3. Recordemos, señores jueces, que estas obras -según se acreditara y ya expusimos- no fueron más que una mentira, una excusa para extraer ilegalmente fondos del Tesoro Nacional. El resto de las obras, me refiero a las 49 obras adjudicadas, sufrieron distintas alteraciones contractuales que reiteradamente prorrogaban la ejecución de las obras y también su conclusión.

Y antes de pasar a analizar cada uno de los motivos que fueron invocados por las empresas para extender el plazo de las 49 obras, es importante remarcar que en ningún caso las empresas justificaron y probaron la causal o el motivo que esbozaban,

conforme lo establecían las leyes que acabamos de mencionar. Ni siquiera aportaron documentación respaldatoria suficiente que permitiera contemplar la posibilidad de ampliación de plazo por fuerza mayor. Por esto, señores jueces, nunca debieron justificarse Y autorizarse estas extensiones de plazo.

Vamos a ver, señores jueces, ahora, a continuación, un cuadro que ilustra el sistemático incumplimiento de los plazos por parte del Grupo Austral, en meses y en porcentaje total. Esto va a graficar de alguna manera -para cualquiera que lo observe-, la forma sistemática en que las empresas de Lázaro Báez incumplieron los contratos y cómo fue beneficiado Lázaro Báez por la administración pública. En este cuadro, si bien no las voy a analizar acá, están incluidas también las modificaciones de la obra. Fíjense los plazos: 19 meses, 19, 90, 35, 39 meses, de 30 a 70 meses, de 24 a 33, de 30 a 72, de 24 a 69 meses, de 18 a 122, de 24 a 53, de 36 a 112, de 30 a 109 meses, de 20 a 22, de 24 a 83... Y así podemos ver, podemos ver cada una, de 36 a 120 meses... Bueno, cuando uno observa estos cuadros, los datos duros de las ampliaciones de plazo sistemáticas que se fueron otorgando, no puede menos que sorprenderse y también están escandalizarse, señores jueces. Todas las obras fueron otorgadas en Santa Cruz, durante 12 años de gobierno de los presidentes Néstor Kirchner -primero-, y en dos mandatos, Cristina Fernández. Y a pesar de los constantes incumplimientos y de que era más que visible que no tenían capacidad para hacer las obras, les siguieron dando contratos de forma indiscriminada, todos pagados con fondos del Estado, con el consecuente perjuicio, y las obras -muchas obras-, 24, terminaron siendo abandonadas, a pesar de que se les pagaba en tiempo y forma todo lo que hacían.

Vamos a ver los motivos que se fueron invocando para ampliar los plazos. Para realizar un análisis exhaustivo, procedimos a identificar cada expediente de ampliación de plazos, y luego cada una de las causales invocadas por la empresa para justificar tamaño prórroga de los plazos de ejecución de las obras. Y quiero hacer una aclaración, que vale para todas y que, en algunos casos, señores jueces, se invocaba alguna única razón para la ampliación de plazos, por ejemplo, la situación financiera internacional. Pero en otros se invocaba, se solicitaban ampliaciones de plazo invocando una multiplicidad de causales, todas en la misma nota de pedido, y que luego la administración aprobaba en su totalidad. Nosotros hicimos el desglose de esto. Analizamos cada una de las causales generales que se van esgrimiendo -y sin justificación adecuada- en las 49 obras. No las analizamos todas juntas, sino que hicimos un desglose de causal por causal, y después vamos a

ver cuántas veces se fue utilizando el recurso para obtener esta deseada e innecesaria ampliación de plazos.

Vamos a comenzar con el desabastecimiento de insumos y combustibles. Esta, señores jueces, el desabastecimiento de insumos y combustibles, después de ver todos los expedientes, vimos que fue una de las principales justificaciones que utilizaron para ampliar sistemáticamente los plazos en 30 obras; 30 obras. Para justificar las demoras utilizaban artículos periodísticos, aducían problemas de desabastecimiento producto de conflictos sociales, cortes de ruta, problemas con distribución de insumos o combustible por parte de proveedores. Cuando se analizan los pedidos, realmente no se entiende muy bien -sinceramente, ¿no?- "falta de insumos", por ejemplo. Falta de insumos. En rigor de verdad, desconocemos cuáles son, qué es lo que faltaba, en qué cantidad, desde qué fecha faltaban; cómo sabían o cuál era la previsión para que en determinado momento ese faltante de insumos que desconocemos cuál era, tendrían que haber especificado a qué insumos se refería, qué es lo que faltaba, cuándo iba a estar nuevamente disponible, porque esto último, en definitiva, es algo imprescindible para poder justificar el lapso o pedido de ampliación y poder hacer esta evaluación por parte de las autoridades. No se sabe qué insumos, no se sabe qué falta, qué cantidad, cuál es el perjuicio que provoca... "Falta de insumos". Ya explicamos: los pliegos, bases y condiciones de las mismas obras no permitían ampliar plazos de las obras por estos motivos; expresamente obligaban a la empresa los pliegos... particulares... a asumir la responsabilidad y el traslado de los materiales, es decir de los insumos, del combustible, de los repuestos... Para ello, indicaba que el oferente -y soy textual- "asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista". Señores jueces, las causales invocadas para justificar la demora no representaban un supuesto de fuerza mayor. No solo no estaban contempladas en los pliegos, no fueron tampoco acreditadas. Tampoco se denunciaron de manera inmediata: "15 días corridos del momento de producido el acontecimiento" tal como establecía la ley provincial que decidieron aplicar.

Y quiero decir más: la prueba más clara de esto que estoy diciendo, de que era una mentira, para ir extendiendo sine die los contratos, sin justificación real, es que del análisis de los planes de trabajo de la totalidad de las obras pudimos corroborar que mientras las empresas cobraban certificados, por ejemplo, por el ítem movilización de obras, a la vez solicitaban en otras

ampliaciones de plazo aduciendo falta de insumo y combustibles. Movilización de obra implica traslado de maquinarias, las maquinarias viales a la obra. O sea, ¿hay falta de combustible para unas cosas y para otras no? Por supuesto que la movilización de obra se certificaba rápido porque era el 5 por ciento del monto total del contrato, lo certificaban a los 2 días. Vamos a ver, por ejemplo, para la obra DNV 4195 del 2008, se certificó el 100 por ciento del ítem movilización de obra durante el mes de diciembre del año 2007, mientras que -en paralelo- ampliaban los plazos de obra durante el mismo mes, en la obra 1832 del 2006, expediente de ampliación AGVP 469.199/07; y a fines de noviembre del mismo año, ampliaron el plazo acusando falta de combustible de la obra 732 Expediente AGVP 468.880/07. Lo mismo sucede para la obra DNV 16.957 del 2008. Se certificó el 100 por ciento de movilización de obra en el mes de julio del 2008. El 100 por ciento; 5 por ciento del monto de contrato lo cobraban enseguida, mientras que ampliaban los plazos de la obra para esa misma fecha, por ejemplo, de la obra 1832/06, expediente de ampliación 471.044/2008, y en la DNV 12.993/2007 expediente de ampliación 471.585/2008.

Vamos a ver más. ¿Se acuerdan que hablábamos... hace un rato hablé... hablé de las modificaciones de obra? Hice referencia al asfalto modificado, hice referencia a la empresa MyP Sociedad Anónima, propiedad de la familia Báez, Martín Báez, Luciana Báez y César Andrés eran los propietarios de esa firma. Señores jueces, al menos en cuatro ocasiones, verificamos que para justificar problemas de provisión de combustibles, Austral Construcciones utilizaba notas de MyP Sociedad Anónima, empresa distribuidora mayorista de Lubrax en Santa Cruz.

Y ahora, como ya hemos expuesto, los accionistas de esta empresa eran los hijos de Lázaro Báez. Martín Antonio Báez, Luciana Báez y también el contador del Grupo Austral, César Gerardo Andrés. Hablamos mucho el primer día, César Gerardo Andrés. Por lo tanto, como vemos, justificadas las ampliaciones de plazo con notas elaboradas por sus propias empresas. O sea, no existía YPF, no sé. MyP. Falta de combustible. Y esto se replica en los expedientes AGVP 464.588/2006, correspondiente a la... a la lici... a la obra DNV 4600... 4000... Perdón, 8.460/2006. El Expediente AGVP 458.976/2012, correspondiente a la Licitación DNV 13.154/2007. El Expediente AGVP 458.672/2012, correspondiente a la DNV 2.253. El Expediente AGVP 457.983/2012, correspondiente a la DNV 12.310/2007.

Vamos a otro. Otro insumo. Asfalto modificado m3. Ustedes recuerdan que se modificaron las obras, por ejemplo, Circunvalación de Caleta Olivia, a los 5 años, para introducir una novedosa tecnología, el asfalto modificado am3. Cinco años, dos

meses después que tenía que haber terminado la obra estaban viendo a ver qué utilizaban. Lo propone la empresa Lázaro Báez, lo propone... Adjunta la documentación de... del proveedor de este asfalto. Bueno. Lo que dije recién respecto del combustible también sucedió respecto de esto, para la exorbitante ampliación de plazo que sufrió la obra 16.957/08 en el Expediente AGVP 461.035, mediante el cual le ampliaron el plazo de 39 meses. Más de 3 años, señores jueces. Duplicando el plazo original y pasando en esa ocasión de 74 a 113 meses. En dicho expediente invocaron, entre otras cosas, la falta de provisión de asfalto modificado am3 por parte del distribuidor. ¿Quién era el distribuidor? Sí. MyP Sociedad Anónima. El mismo... el mismo grupo empresario. Fíjense lo absurdo de lo que sucedió en esta obra. Primero, Austral Construcciones aduce la necesidad de incorporar nueva tecnología mediante la modificación de obra en el Expediente AGVP 457.796 del 2011; introdujo la cotización del asfalto amp, proporcionado por la empresa MyP, y que utiliza... y que utilizaría para seguir ejecutando la obra. A los pocos meses de haber incorporado a la obra la utilización de este asfalto modificado am3, que supuestamente traería aparejada la optimización de los trabajos, ¿saben que dijo la empresa?, a los pocos meses, señores jueces: todo lo contrario a lo que había afirmado al modificar la obra. Adujeron la falta de provisión del asfalto modificado. ¿Entienden lo que estoy...? Tengo que... Yo digo, ¿me estoy explicando bien? No sé si me estoy explicando bien. Piden el cambio de este asfalto y después dicen que no lo tienen. Y es de su propia empresa, que cotiza el precio de forma unilateral. Absurdo, burdo. Así, señores jueces, de esta manera, lograron extender al doble el plazo de esta obra. En definitiva, estas acciones carecen por completo de razonabilidad y básicamente por dos motivos. Por un lado, porque no es razonable aceptar como causal de ampliación de plazo la falta de combustible para la postergación de plazos. Y, por otro lado, y con respecto al asfalto modificado am3, tampoco es razonable que la administración haya aceptado demorar la construcción a la espera de una nueva tecnología que no se conseguía en el mercado en ese momento, señores jueces. No solo no es razonable, no es ni razonable ni creíble que la administración pueda aceptar esto. Pero además observamos que la administración aceptó ampliar los plazos con la excusa genérica y vaga de falta de insumos. Falta de insumos. ¿De qué insumos? Es increíble que la administración haya aceptado esto.

Vamos a ver, fíjense el cuadro que vamos a exhibir, estamos exhibiendo, en el que identificamos las obras en las que se utilizó esta excusa, el tiempo que se les otorgó. Recordemos, y quiero ser honesto en esto, que muchas de estas solicitudes iban

acompañadas por otras excusas, no eran únicas. Iban con otras. Nosotros hicimos el desglose para ver cada una de estas razones si tenían algún asidero o no. Fíjense, señores jueces, falta de cemento, tres meses; falta de combustible y cemento asfáltico, seis meses; falta de insumo genéricos, cin... seis meses; falta de insumo genérico, cinco meses; falta de insumos, seis meses; falta de insumos genérico, cinco meses; falta de combustible, cemento y derivados, ocho meses; falta de insumos, doce meses; falta de insumos, equipamiento, cemento, quince meses; falta de combustibles MyP, tres meses; falta de insumo genérico y combustibles y asfalto MyP, Cámara de la Construcción, veinticuatro meses. Quince meses, nueve meses, siete meses, seis meses. Bueno. Falta de insumo genérico y combustible. Después sabemos que, es más, cuando uno va avanzando ya hasta los justificativos eran más... Eran más básicos. Ya ni se... ni se preocupaban tanto en disimular. ¿No? Ya... ya todo estaba anestesiado. Ya ni se preocupaban en disimular. Hay que verlo, hay que verlo progresivamente, por fechas. Quince meses, veinticuatro, siete, seis. Bueno. Todos... Todo este tiempo que se les otorgó. Señores jueces, siempre hay problemas, pero no... ni la extensión que se les otorgó en cada uno de estos casos. Esto es totalmente injustificado, no resiste el menor análisis, además de no cumplir con las exigencias legales para que se hubiesen autorizado estas extensiones de plazo.

Vamos al otro factor que se utiliza bastante. Las... El factor climático. ¿No? Todos sabemos, señores jueces, las condiciones climáticas de la provincia de Santa Cruz, todos conocemos, son realmente adversas. Las bajas temperaturas durante todo el año, nevadas invernales, inclusive en el mes de marzo, como hemos visto en una licitación, que se suspendió en el mes de marzo, las tempranas nevadas en el mes de marzo, parecía que estaban en Europa. Precipitaciones, vientos constantes, bueno, todas estas cuestiones climáticas que conocemos. Y estas cuestiones y las condiciones climáticas de la provincia de Santa Cruz no pueden tomar por sorpresa a nadie. Ni a las constructoras patagónicas ni a la agencia vial de la provincia de Santa Cruz. No podemos decir que no conocen el clima de la provincia. Los funcionarios viven allí. Son los que planifican las obras, los que confeccionan los pliegos con las condiciones generales y particulares. Estos funcionarios contemplan justamente las adversas condiciones climáticas, por eso tienen los plazos que tienen las obras. Esto no es algo novedoso. Y además, señores jueces, es claro que el período de veda invernal de tres o cuatro meses impide la ejecución de ciertos trabajos viales, por eso se contempla claramente el plazo de veda y el período de veda

invernal en los pliegos de bases y condiciones. Están contemplados en los pliegos de bases y condiciones. Se toma en consideración el tiempo que la obra se va a ver suspendida con motivo de la temporada invernal, con motivo de la veda. Sacando esta situación excepcional, señores jueces, repito, que está contemplada en los pliegos, ya los planes de trabajo preveían que para los demás meses, pese al frío, el viento, la lluvia, las nevadas, lo que fuera, debían continuar normalmente con los trabajos. La única manera de que un evento climático pudiera alterar un contrato de obra pública, como es una solicitud de ampliación de plazos, es ante una situación de caso fortuito o de fuerza mayor. Y además esta situación tenía que estar debidamente respaldada de manera documental, y estamos en condiciones de afirmar que estas circunstancias en ninguna de las ampliaciones se cumplieron. No hubo ningún evento climático extraordinario en la provincia de Santa Cruz, entre los años 2003 y 2015, que hubiera sido denunciado, señores jueces, y acreditado de manera fehaciente en alguno de los expedientes que hemos analizado, y que haya sido un motivo razonable para poder otorgar la ampliación que se solicitaba. En ningún caso, señores jueces, en ningún caso, salvo en una obra, la primera de todas, ¿se acuerdan?, la repavimentación de la intersección de la ruta 5... ruta provincial 5 y ruta 3, la obra DNV 4.268 del 2004. En ningún caso, salvo en este, presentaron documentación respaldatoria emitida por el Servicio Meteorológico Nacional, que permitiera por lo menos a la administración, a nosotros también, pero en aquel momento, analizar a los funcionarios responsables la solicitud de ampliación que estaban solicitando.

Tampoco, señores jueces, realizaban las solicitudes inmediatamente de sucedido el supuesto hecho que se alegaba. Sobre esto voy a volver, sobre esto que estamos exhibiendo. Y esto... esto es así porque, tal como lo venimos manifestando, los hechos impeditivos terminan siendo denunciados, en muchos casos, pocos días antes del vencimiento del plazo contractual. Se aducían condiciones climáticas que no sabemos cuándo se producían, no se denunciaban en el momento oportuno, se mencionaban cuando ya estaba por expirar el plazo de ejecución contractual, y no había ninguna documentación agregada a los expedientes que diera sustento a lo que estaban alegando. Y sobre esta circunstancia recuerdo que, específicamente, una persona de la provincia de Santa Cruz, me refiero a la diputada nacional Zuvic, se le preguntó al comienzo de las audiencias de debate, fue una de las primeras testigos que comparecieron a este juicio, si recordaba si en la provincia de Santa Cruz entre los años 2004 y 2015 había acontecido algún... alguna... alguna cuestión climática de

carácter excepcional, concretamente si había habido algún desastre en ese período que le hubiera llamado la atención. No sé, digo, terremoto, sismo, nevada, lluvias extraordinarias. Y la testigo dijo que no. Y le dijimos: "¿No?". "No". "¿No?". "No". Y esto nos lleva a concluir, señores jueces, que era solo un medio para encubrir el incumplimiento, la falta de capacidad, evitar la rescisión que hubiera impedido seguir adelante con la maniobra de direccionamiento de fondos hacia Lázaro Báez. De otra forma, no hubieran podido redeterminar precios, obtener nuevas adjudicaciones, y los contratos hubieran estado en situación de ser rescindidos. Seguramente, se hubieran adjudicado menos obras y capaz que las cumplían. Dije que hab... hubo un caso, ahí exhibimos una foja del informe meteorológico, de la primera licitación, la licitación número 4.268. Este fue, señores jueces, el único caso donde presentaron un informe del Servicio Meteorológico Nacional. La primera solicitud de ampliación de plazo que... que vimos, fue producto de este factor, factor climático. Y el tema era a raíz de intensas precipitaciones, que se solicitaba, que sufrieron en el último... habían sufrido en el último trimestre del 2003. Para la obra 4.268. El expediente de AGVP, donde está esta mo... esta ampliación, es el número 455.212 del 2004. Acá se extendió el plazo por este motivo en tres meses. Sin embargo, señores jueces, del análisis del informe que aportaron, se colige claramente que hubo 52 días de lluvia ese trimestre. Ese trimestre hubo 52 días de lluvia. De esos 52 días, 32 fueron precipitaciones menores al... a un milímetro. Y los otros 18 días las precipitaciones fueron de cero. cero, cero milímetros. Cero, cero milímetros. Por lo tanto, señores jueces, de esos tres meses que solicitó la empresa, solamente podían haber otorgado algunos días, que fueron los que se registraron lluvias superiores al milímetro. Y, más aún, en el contrato suscripto por la empresa, en la cláusula 7, dice: "La contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos cualesquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor...". Bueno. "Previstos en el artículo 39". Está a disposición. Ahí está exhibido el contrato... el... el artículo del contrato, no lo voy a leer todo. Concretamente, la Ley de Obras Públicas Nacional que se aplicaba en esta licitación, porque recuerden que en esta licitación todavía no se había sancionado la Ley de Obra Pública Provincial, fue poco tiempo después la sanción de esa ley. También se establece que, para los efectos de la aplicación del párrafo anterior, se van a considerar casos fortuitos o fuerza mayor los acontecimientos de origen natural, extraordinario y de

características tales que impidan al contratista la adopción de las medidas necesarias para prevenir sus efectos.

En resumidas cuentas, señores jueces, tanto los motivos invocados en este caso como en todos los demás, para justificar la ampliación de plazo por razones climáticas nunca debieron haber sido considerados o aceptados por la administración. No se ajustaban a los supuestos de fuerza mayor que referían la ley provincial ni la ley nacional. Además, como acabo... como mencio... como acabo de mencionar, no acompañaron documental que acreditara un... la existencia de un evento extraordinario ni tampoco se detalle qué ítems, como establecían... como debía haber sido, qué ítems afectaban el avance de la obra conforme al plan de trabajos previstos. Era una mera... una mera justificación. Vamos a ver, señores jueces, a continuación, cada una de las obras y sus expedientes donde tramitaron ampliaciones de plazo por causales climáticas, que van desde clima atípico, clima atípico, pasando por intensas lluvias, nevadas, escarchas, bajas temperaturas, fuertes vientos, adelantamiento del invierno, inundaciones, baja visibilidad. Estas razones, ¿no?, ya hice la aclaración pero la... vale la pena volverla a hacer, por una cuestión de buena fe, están presentadas muchas veces junto con otros motivos también. ¿No? Nosotros hicimos el desglose por ver en cada caso si hay justificación o no. Ahí tienen. Días de lluvia, tres meses; bajas temperaturas y fuertes vientos, seis meses; inclemencias climáticas atípicas, seis meses. Seis meses. ¿Tuvo seis meses? Adelantamiento del invierno, cinco meses. Se adelantó a diciembre, no sé a cuándo se adelantó el invierno. Inundaciones, nieve, corte de energía en Pico Truncado, cuatro meses; numerosos días de lluvia, ocho meses y quince días; escarcha, baja temperatura y fuertes vientos. Ocho meses. Fuertes vientos, escarcha, trece meses, doce meses, doce meses, cinco meses, bueno. Condiciones climáticas extraordinarias, veintisiete meses. Crudo invierno, deshielo, diez meses.

Bueno. Yo... yo simplemente, y lo hice hace un minuto, pero recuerdo que el día viernes me referí a una neutralización de plazos que estaba basada en las condiciones climáticas que imperaban, que impedían hacer un relevamiento, ¿no?, y que terminaron neutralizando los plazos por seis meses, de una obra que no se podía hacer el relevamiento para terminar un... un proyecto. De seis meses las condiciones climáticas. Seis meses. Seis meses fueron de veintidós meses y un año. Veintidós meses y un año. Perdón, dije veintidós meses y un año, veintidós meses, un año, más de un año y medio. Veintidós meses. Un año y diez meses, señores jueces, un año y diez meses. Y decía nevadas tempranas en el mes de marzo. Y no existía un solo elemento documental que

acreditara esa circunstancia. Creo que esto que... que vimos, ¿no?, expone la falta de razonabilidad con la que actuó la administración.

En la licitación 732 es inconcebible. Sin mayores explicaciones, la administración autorizó una ampliación de más de un año por fuertes vientos, escarcha y lluvia. En la licitación 12.309 autorizó una ampliación por dieciséis meses, por bajas temperaturas y fuertes vientos atípicos. También había otras excusas, es cierto, pero todas carecen de razonabilidad, como estamos exponiendo.

Vamos a ir a otra, que es la situación financiera internacional. Esta causal de justificación para solicitar la ampliación de plazos de ejecución de las obras es, señores jueces, realmente insólita. Es realmente insólita. Desde el mes de diciembre del año 2008 hasta el mes de marzo de 2010, alegaron siempre los mismos inconvenientes originados a partir de la situación financiera internacional. Ahí tenemos: todas las empresas del Grupo presentaban exactamente los mismos fundamentos. Son casi un calco, son casi un calco, tienen pequeñas... pequeñas diferencias de redacción puede tener alguno que otro. Son un calco. Siempre se alegaba lo mismo, ¿no? El mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la deceleración de la economía local, con la consecuente retracción de las ventas, el encarecimiento en algunos casos, la desaparición inclusive del crédito para el sector privado... bueno, por alguna situación que no resulta atribuible al contratista.

Frente a esta alegación absolutamente dogmática, dogmática -y escuchen bien, señores jueces-, en ningún caso, en ningún caso acompañaron documental alguna que respalde la afectación concreta que tuvieron en su economía y sus finanzas. No hubo un solo documento que acreditara mínimamente o que diera cuenta qué tipo de afectación sufrieron en la economía y en las finanzas. No aportaron informes contables. No aportaron informes financieros que reflejen en qué circunstancia puntual afectó a la empresa para que avancen las obras. Tampoco explicaron qué ítems de la obra estaban siendo afectados por esta situación. Tampoco explicaron desde qué momento. Y menos aún explicaron, señores jueces, cuáles fueron las medidas que tomaron para paliar esta circunstancia, antes de acudir a una solicitud de extensión del contrato y del plazo contractual. Ni siquiera, señores jueces, marcaron una fecha puntual en la que se vio impactada la crisis internacional en las compañías que estaban ejecutando las obras. Se desconoce a partir de cuándo comenzó, si es que tuvo alguna repercusión dentro de

empresa la crisis a la que estaban haciendo referencia. Y frente a esta alegación dogmática, no puede perderse de vista, señores jueces, y nos encargamos de marcarlo licitación por licitación, que Austral Construcciones, Kank, todas estas empresas cobraban en casi todas las obras anticipos financieros que iban desde el 20 o 30 por ciento, o el 10 por ciento en alguna. En las que era el 10 por ciento eran obras millonarias, las obras más caras. 20 y 30 por ciento, como acabamos de ver, 30 por ciento de anticipo financiero, siendo un beneficio que otras empresas del país no tenían. Se les otorgaban millones de pesos en préstamos para que financien las obras, adelantándole para que hagan la obra montos importantes de los contratos. Y después hablan de la situación financiera internacional, que les costaba conseguir financiamiento. Es inconcebible, cuando eran unos de los pocos privilegiados que cobraban puntualmente además sus certificados de obra. A otras empresas se les pagaba a los premios, pero a todas las empresas del Grupo Austral se les pagaba de manera puntual e inclusive antes los trabajos que supuestamente realizaban y que certificaban.

Señores jueces, esta es una de las causales que muestra de manera descarnada casi cómo se intenta encubrir la falta de capacidad, los atrasos que registraban estas empresas en la ejecución de cada uno de los contratos. Todo es una apariencia, señores jueces: el proceso de licitación, el proceso de ejecución de cada una estas obras. Es que si esto no hubiera sido así, se tendrían que haber paralizado todas las obras del país. ¿O afectaba la situación financiera internacional solamente a las obras de las empresas del Grupo Austral? ¿Qué pasaba con todas las demás obras de otras empresas que se estaban ejecutando en ese momento? Se hubiera detenido el país, señores jueces. Y a los demás se les pagaba a los premios, además. Tenían problemas financieros por el ahogo que a veces eran sometidos por parte de la administración, lo que no ocurría acá.

Vamos a ver el cuadro que vimos. Vamos a exhibir un cuadro ahora, señores jueces, que exhibe el absurdo al que se llegó de, en muchos casos, escuchen bien, fíjense: "Atrasos de más de un año, incluso dos años, fueron justificados por la administración". Fíjense además en las obras que estamos viendo acá: situación financiera 8 meses, en otras 4, en otras 3, en otras 12. Cómo afectaba de manera... Iban viendo, en cada obra tenía una consecuencia hasta distinta. 15 meses. Situación financiera internacional, 15 meses se le dio. Hay que googlear nada más lo que duró la crisis de Lehman Brothers. Ya dije: no sé qué tiene que ver acá, pero fue mucho menos. 15, 12, 27 meses: situación

financiera internacional. 27 meses, señores jueces. 27 meses. 20 meses, 13 meses. Bueno, continuemos.

Vamos a otra de las causales que mencionan: restricciones a las importaciones. Este motivo de ampliación está directamente relacionado a los insumos y a los combustibles que supuestamente se veían afectados por las restricciones a las importaciones que imponía el gobierno nacional. Para justificar esto acompañaban, como lo hacían en otro caso, artículos con corte de ruta, falta de provisión de insumos, acompañaban artículos periodísticos, fotocopias de recortes periodísticos que ilustraban distintos reclamos sindicales que se producían en la región, con cortes de ruta y el supuesto impedimento de distribución de estos insumos. En este caso, utilizaban los mismos argumentos que para la falta de insumos. Y por supuesto, esta circunstancia novedosa no estaba contemplada en los pliegos, para poder justificar la ampliación de esta obra. Fíjense: los pliegos particulares de condiciones y los términos de referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir las responsabilidades del traslado de los materiales.

No lo voy a repetir, ya lo dijimos. De hecho, solamente una parte, los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista, respecto de esto que estoy mencionando. Entonces, las empresas de Lázaro Báez invocaron problemas genéricos, sin hacer saber concretamente cómo incidían las restricciones a las importaciones que estaban invocando en el avance de obras, sin siquiera proponer una alternativa al comitente. Nuevamente, señores jueces, aparece una marca que acompaña a esta causa, que es la falta de razonabilidad por parte de la Administración, la connivencia del Estado con estas empresas, al tolerar estos vagos pedidos sin indagar sobre alguno de los tópicos que se estaban mencionando. Claramente debieron ser interpretados como una excusa para provocar una ampliación de plazos que los rescatara de la situación de incumplimiento clara en la que estaban inmersos en esos momentos.

Vamos a ver el cuadro que ilustra la cantidad de oportunidades en las que se valieron de esta excusa pobre, pobres excusas a esta altura para extender los contratos sine die. Ahí podemos identificar, fíjense, los expedientes, la fecha de solicitud, de aprobación, los responsables, el plazo de ampliación, las explicaciones dogmáticas que brindaron, problemas de importación, falta de insumos por problemas de importación, problemas para importar bischofita. Problemas para importar bischofita... Las obras se modificaron incluyendo la bischofita por una sugerencia de... Bueno, no sabemos, vimos recién, si fue la empresa. Ya tenía todo preparado la empresa cuando la administración le sugiere. Problemas para importar bischofita,

restricciones... 21 meses, 20 meses. Problemas para importar bischofita: 18 meses. Y otra 11 meses más. 10, 19, 20, bueno. Están exhibidos. 18, 6, 24 meses. Problemas de importación de insumos genérico. Cortes de ruta -voy a pasar a otro, así vamos avanzando-, cortes de ruta por conflictos sociales y gremiales. La contratista aducía también vagamente que, por innumerables conflictos de distinta índole, empleados de distintos gremios cortaban rutas, esto afectaba la provisión de insumos para las obras que tenían desperdigadas por todo el territorio de la provincia.

Bueno, en estos casos, señores jueces, tampoco se advierte que hayan acompañado constancias que demuestren la relación de esas circunstancias con la ejecución de la obra. Como ya dijimos, esta falta absoluta de fundamentación obligaba sin más a rechazar la solicitud, a aplicar multas, a aplicar sanciones, a rescindir los contratos. Pero no lo hicieron y tuvieron como válidos estos vagos argumentos. Y, como vamos a ver en el cuadro que vemos a continuación, vamos exhibir las ampliaciones que no fueron solamente por los días de los supuestos cortes de ruta, sino que fueron por varios meses y hasta años. Como si hubiera estado, no sé, en situación de guerra la provincia y no se hubiese podido andar por ningún lado. Muchas veces, señores jueces, he visto expediente que se alega problemas sociales tres años después que ocurrieron, para justificar. Hay que ver uno por uno. Conflicto gremial en 6 meses, conflictos gremiales 6 meses, 6 meses, 5 meses, 12 meses, 24 meses, 15 meses. Bueno: 24, 7, 10, 19... 39 meses ruta nacional número 3. Una ruta que hemos visto mucho en el juicio. Se analizó mucho esta ruta. 39 meses, 18 meses, 7 meses, 12 meses.

Sigamos. Inconvenientes con la ejecución de proyectos. Otra de las excusas presentadas para solicitar ampliaciones de plazo. Quiero, o cabe mencionar que una alteración de los términos contractuales de la obra fundada en una detección posterior de errores, como en estos casos, o deficiencias en los planos y pliegos, atentaba directamente contra la normativa vigente. Y acá quiero ser textual, señores jueces. Vean el artículo 43 de la Ley de Obras Públicas provincial. Disponía que se debía, fíjense: la empresa adjudicataria, "la empresa contratista debía -obligatorio- verificar que los pliegos y los planos de la licitación fueran correctos. Y para el caso de detectar algún error, debía comunicarlo a la administración -y escuchen bien-, antes de iniciarse la obra". Y que si no se lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele reclamo alguno por los cambios en los trabajos. Esto lo establece la ley que decidieron aplicar.

Vamos a ver, señores jueces, un cuadro en el cual se ve claramente esta nueva arbitrariedad. La contratista, por factores que debió haber chequeado al momento de la convocatoria y antes de iniciar los trabajos, aducía situaciones de responsabilidad por parte de la AGVP o de organismos externos y solicitaban insólitas ampliaciones de hasta 22 meses. Modificación de proyecto por problemas pluviales: 3 meses. Demora en la aprobación de proyecto técnico: 8 meses. 12, 12. Problemas de proyecto por corrimiento de vías férreas: 13. 22 meses. Problemas con el oleoducto de Repsol-Ypf. No verificaban nada. Llamaban a licitación, no verificaban nada. Nada. Modificaciones por gasoducto... bueno, vemos. 5, 6. Problemas de estudio y proyecto con municipio de Río Gallegos: 12 meses. Modificación del proyecto por parte de la Municipalidad de Río Gallegos: 10 meses. Problemas con cañerías y viviendas precarias: 12.

Vamos a otro tema, señores jueces. Los problemas con las expropiaciones y/o liberaciones de traza. Respecto a estos motivos alegados para justificar las demoras en las obras, solían ser siempre los mismos: problemas genéricos con propietarios de estancias o falta de liberación de las trazas. En las solicitudes, los encargados de probar la situación no acompañaron documentación alguna que permitiera -podemos verlo- acreditar fehacientemente las circunstancias que se denunciaban en las notas de pedido de los representantes técnicos. Están agregadas las notas de pedido de liberación de traza de los representantes técnicos. Pero no explicaban cuándo habían comenzado a producirse los problemas para la ejecución de las obras por la expropiación o la liberación de la traza. Mucho menos indicaban sobre qué ítems, exactamente qué es lo que se repercutía, si era sobre un tramo, sobre la totalidad.

Queremos hacer sobre esto, señores jueces, algunas reflexiones. La liberación de la traza no es algo novedoso, no es novedoso que para hacer un camino es necesario liberar la traza. Digamos, proceder a la expropiación de los terrenos y los inmuebles que se encuentran en el lugar por donde se va a extender la obra. Es algo que... digamos, es lo lógico. Vamos a hacer una ruta, ver quiénes son los propietarios del lugar por donde va a extenderse la ruta. Es algo que se conoce desde el vamos, señores jueces, desde la génesis misma del proyecto. No es que se convoca una licitación y después... "Convocamos, llegamos ahí y resulta que pasa por una casa que es de otro, que hay que liberar. Vemos con qué nos encontramos". No es un dato menor que en estos casos, señores jueces, en los que se destinan inversiones millonarias, desde el más elemental sentido común, estos casos tienen que estar signados por la previsión. Estas licitaciones tienen que ser

signadas por la previsión. Por eso toman tantos días en algunos lugares, salvo en Santa Cruz, preparar una licitación, estudiar los pliegos, la obra, los planos, desde un lugar interdisciplinario, con abogados, etcétera, ingenieros y las especialidades que sean necesarias. Y la liberación de una traza no escapa a esto, señores jueces. Es una obviedad. No requiere explicación. Es una de las primeras circunstancias que hay que evaluar: ¿de quiénes son los terrenos sobre los que habrá de asentarse la obra, sobre los que se va a hacer la obra, donde va a estar la ruta? Porque si no se libera la traza, ¿cómo se va a construir la obra? Si no se libera el lugar por donde va a pasar la ruta, es medio difícil que se construya algo. Es tan obvio esto que la Ley Orgánica de la Dirección Nacional de Vialidad en el artículo 25 del Decreto Ley 505/58 y también la Ley Orgánica de la Agencia General de Vialidad Provincial, artículo 33, Ley 1.673, para facilitar las expropiaciones declara que los terrenos inmuebles que sean necesarios para la construcción de los caminos son de utilidad pública. Ya tiene la declaración de utilidad pública, no hace falta pasar por el Congreso ni por ningún otro lugar. Ya está declarada la utilidad pública sobre los inmuebles y los terrenos y los lugares por donde va a transitar la obra, donde se va a construir la ruta. Por ello es que los procedimientos, señores jueces, para poder expropiar son sencillos y expeditos y están orientados únicamente a la correcta cotización del inmueble que está sujeto a expropiación. Eso lo único que hay que hacer, es lo que hay que ser. Se orienta el procedimiento de expropiación a la correcta cotización de los inmuebles. Pero ¿qué es lo que ocurría aquí? Las expropiaciones no se realizaban, los juicios no se procuraban por años; situación que claramente contrastaba con la urgencia de la administración en licitar las obras, con plazos exigüos, haciendo uso de procedimientos extraordinarios que no estaban ni siquiera, ni por asomo, justificados. Ya hablamos de eso.

Señores jueces, esto exhibe, además de la desidia, además de la desidia de la administración, el desapego a la función, hacer lo que tenían que hacer, lo que correspondía, el poco cuidado de los recursos del Estado, la desaprehensión con las necesidades de la sociedad. Además de todo esto, señores jueces, lo que aparece con potencia es la intencionalidad real detrás de todas las licitaciones. ¿Y saben cuál es la intencionalidad real? Era licitarlas con prontitud, favorecer a las empresas que estaban bajo el dominio de Lázaro Báez -ya sabemos quién era, ¿no? El amigo, socio comercial de los mandatarios nacionales-, para que de manera inmediata extraer ingentes fondos en movilización de obras, adelantos financieros, todo con una apariencia de legalidad. Y

luego, sin haber cumplido lo pactado, extender sine die las obras, ¿no?, para poder encubrir esa falta de capacidad, de idoneidad, falta de medios de la empresa contratista para hacer las obras en tiempo y forma, conforme se había comprometido contractualmente. Mientras además iban acrecentando de una manera ya descarada la expoliación de los fondos públicos.

En algunos casos, señores jueces, por ejemplo en las rutas peritadas hemos hablado que 5 años después de haber sido adjudicadas, ¡5 años!, todavía no se había liberado la traza. Cuando se tiene que hacer de manera inmediata. Se adjudica la obra y tienen que empezar por ahí, con la liberación de la traza, la administración, de manera inmediata. 5 años después de que la obra fue adjudicada, cuando ya tenía que haber sido terminada con más de 2 años, la traza no estaba liberada. Es un despropósito que escapa a toda lógica, considerando que el plazo de obra es de 3 años en estos casos.

Por lo tanto, señores jueces, fue la actuación de la propia administración parasitada por la corrupción, como venimos viendo, en connivencia con Lázaro Báez, que actuando a las apuradas en las licitaciones amañadas y arregladas, desde el vamos, y direccionadas de manera escandalosa, omitió dolosamente cumplir con este requisito, con hacer lo que tenían que hacer: liberar la traza. Cinco años después todavía estaban en veremos. Esto sucedió en la licitación número 16.957/2008, que se autorizó, escuchen bien, ¡una ampliación de plazo de 39 meses! Y acá ya se habían pagado 15 millones y medio de dólares en anticipos financieros.

Ya dijimos, señores jueces, lo dijo también el testigo Javier Iguacel, cuando compareció acá respecto de las expropiaciones y aseguró que "la DNV tiene facultad que no tiene ninguna entidad del Estado, expropiar sin pasar por el Congreso". Lo establece el artículo 25 del Decreto 505/58 que exhibimos recién: "Declárase de utilidad pública -y sujetos a expropiación- todos los terrenos, servidumbres o materiales requeridos para la apertura, trazado y construcción de los caminos previstos en la presente ley, sus obras anexas, complementarias y sus futuros ensanches y ampliaciones". Y después de esto sigue: cómo tiene que realizarse la expropiación.

Señores jueces, nuevamente lograron ampliar los plazos de obras en una gran cantidad de meses y hasta años para simular la incapacidad, la desidia, la connivencia, la corrupción que hay detrás de cada una de estas licitaciones. Encubrir el fraude a la administración pública. Fíjense -y acá vamos a exhibir un cuadro- 10 meses, 13 meses, 9 meses, 24 meses, 27 meses, falta de liberación 30 meses. Una vergüenza, señores jueces. Una vergüenza, y es muy triste.

Señores jueces, con sólo observar la cantidad de meses, la cantidad de años que se otorgaron, ampliaciones de plazos injustificadas, se vislumbra la falta de razonabilidad de los pedidos, como así también la falta de capacidad de la empresa. Para simular esta situación, y por ende la maniobra, el plan concebido fue necesario encontrar razones aparentes en cada uno de los casos para que las empresas de Lázaro Báez no fueron sancionadas, multadas o sus contratos rescindidos ante los injustificados incumplimientos y atrasos que registraba en cada una de las obras que le habían adjudicado. Cualquier administración sana y transparente, señores jueces, y abocada a cuidar los magros recursos con los que cuenta el Estado, hubiese impedido este abuso de poder, esta arbitrariedad que estamos exhibiendo. Pero como los órganos en Santa Cruz, en la Vialidad, en el Ministerio de Planificación, estaban parasitados por órdenes de los entonces presidentes de la Nación. En 12 años, señores jueces, no pasó nada. Todos hicieron la vista gorda y miraron para otro lado. Todas las pruebas, señores jueces, conducen a una misma conclusión, y esto fue así porque la orden venía de las máximas autoridades, de los máximos responsables políticos que había en el país. Ni siquiera, señores jueces... Hemos detectado casos -lo dije al principio-, hemos detectado casos que no se tomaban el trabajo ni siquiera de justificar los motivos de la ampliación. En un caso directamente no se justificó de ninguna manera la solicitud de ampliación del plazo de una obra en un 50 por ciento más de lo previsto, cuando la obra ya tenía un atraso de más del 30 por ciento. ¿Y saben quién solicitó semejante disparate? Raúl Gilberto Pavesi. Pero no como presidente de la AGVP, como representante técnico de Gotti, la empresa cooptada por Lázaro Báez, que ni siquiera intentó justificar los motivos que produjeron el atraso de la obra de repavimentación y pavimentación en intersección de la Ruta Nacional N° 3 con la Ruta Provincial N° 5. Frente a semejante atraso y a la falta de justificación absoluta, la AGVP en vez de rescindir el contrato de la obra de manera directa, como lo establece el artículo 23 del pliego de bases y condiciones de esa obra, resolvió de manera inexplicable aprobar el plan de trabajos y ampliar el plazo que era de 6 meses a 9 meses. 50 por ciento más. 50 por ciento de ampliación de plazo, sin motivo alguno.

En suma, señores jueces, estas aparentes justificaciones no hicieron más que permitir que la empresa, en convivencia con los funcionarios corruptos, como venimos viendo, siguieran defraudando al Estado Nacional. Y voy a ir a otro tema, me refiero a las redeterminaciones de precios. Y de manera previa quiero, señores jueces, dedicar unas pocas palabras a un punto que a criterio de

la Fiscalía no amerita demasiado análisis, porque es obvio. Pero dado que a lo largo del juicio fue surgiendo, me veo obligado a referirme brevemente al tema de las... o nos vemos, nos vemos desde la Fiscalía, a hablar de las redeterminaciones de precio. Señores jueces, para que quede claro, para que quede claro en lo relativo al procedimiento de redeterminación de precios en sí, es irrelevante para lo que viene sosteniendo la Fiscalía, para lo que estamos planteando, es irrelevante el procedimiento de redeterminación de precios. No está ni nunca estuvo en discusión al menos para nosotros si las cuentas matemáticas estaban bien o mal hechas. Damos por sentado que estuvieron bien hechas. No hay discusión alguna. Cuando llegaba al 10 por ciento de variación, se disparaba la redeterminación. Esto en cuanto a lo matemático. No ponemos... nunca pusimos en duda esto. Se habló de esto hasta el hartazgo en el juicio. Lo que la Fiscalía, lo que sostenemos, señores jueces, es algo muy distinto. Todos sabemos que las obras tenían un precio pactado. Ese precio no podía modificarse, salvo que concurrieran los supuestos legales excepcionales para proceder a una determinación. Y en este sentido, tanto el artículo 2° como el artículo 3° del Decreto 1.295, nos brindan las precisiones que se requieren para poder entender este tema.

Veamos el artículo 2°. Fíjense, establece: "Los precios de los contratos de obra pública, correspondientes a la parte faltante de ejecutar, podrán ser redeterminados a solicitud de la contratista...", bueno, "cuando los costos...", "de los factores principales que los componen, identificados en el artículo 4° del presente decreto, hayan adquirido un valor tal que reflejen una variación de esos precios superior a un 10 por ciento a los del contrato, o al precio surgido de la última redeterminación según corresponda, conforme a la 'Metodología de Redeterminación de Precios de Obras Públicas' que como anexo forma parte del presente Decreto. Esta redeterminación solamente se aplica a los contratos de obra pública regidos por la Ley N° 13.064". Y dice el artículo siguiente: "Los nuevos precios que se determinen en el 'Acta de Redeterminación' que las partes suscribirán al concluir el procedimiento normado en el presente decreto...", y esto es lo importante, señores jueces, lo que quiero destacar: "sólo se aplicarán a las obras que de acuerdo al correspondiente plan de inversiones deban ejecutarse con posterioridad al período por el que los precios son ciertos, fijos e inamovibles". Y aquí "Las obras públicas que no se hayan ejecutado...", esto es lo que... el punto de la Fiscalía: "Las obras públicas que no se hayan ejecutado o que no se ejecuten en el momento previsto en el plan mencionado anteriormente, se van a liquidar con los precios correspondientes a la fecha en que debieron haberse cumplido, sin

perjuicio de las penalidades que pudieren corresponder". Y ya vimos los atrasos que tenían cada una de estas obras. No se cumplía con ningún plan de trabajo. Por este motivo no correspondía redeterminar los precios. Todos los planes estaban atrasados, no se ejecutaba con los planes de trabajo, como corresponde. La norma es clara, no amerita demasiadas interpretaciones. La ley establece que sólo se puede redeterminar precios cuando no existan atrasos. Y fíjense los atrasos que tenemos acá, en cada una de estas obras.

Frente a esto que estoy exponiendo, señores jueces, lo que nosotros sostenemos es que la redeterminación se erigió como otro mecanismo más de beneficio indebido a las empresas de Báez. Porque fue efectuada y aplicada a supuestos en los que la ley no permitía redeterminar. Se encubrían los atrasos siempre... Es un mecanismo, es un mecanismo sincronizado de corrupción, mecanismo sincronizado de corrupción vamos viendo. Cómo se van tapando los distintos baches para permitir que siga fluyendo la expoliación de los fondos públicos hacia el contratista privilegiado de los entonces presidentes de la Nación.

Reitero, señores jueces, no cuestionamos la cuenta matemática sino que fue aplicada a supuestos respecto de los cuales la normativa aplicable establecía que la redeterminación no era procedente. De acuerdo al decreto, para todas las obras que no se hubieran ejecutado en el momento previsto en plan de trabajos e inversiones, señores jueces, los precios eran i-na-mo-vi-bles. ¿Y qué sucedió con las obras de Báez? Los planes de trabajo e inversiones eran constantemente incumplidos, pese a lo cual los precios eran constantemente redeterminados, sin justificación real alguna, como vinimos explicando y estoy explicando en este alegato. Y esto se hizo a partir de las modificaciones de obras ilegales, las ampliaciones de plazo y modificaciones de planes de trabajo que encubrieron retrasos, faltas y las omisiones en la ejecución de las obras, y que obviamente, señores jueces, la administración no debió en ningún caso autorizar. Y esto generó un importante aumento de los montos por los que fuera contratado en todos los casos estas obras.

Señores jueces, resulta relevante la declaración testimonial del testigo Omar Riveros, quien dijo que a nadie le conviene extender una obra en el tiempo. Claro, lo que dice el testigo tiene sentido si analizamos que a un contratista normal le conviene terminar y cobrar. Y al comitente le conviene que terminen rápido, pero si no se tiene capacidad, no se tiene idoneidad técnica para ejecutar la obra, la obscena e ilegal cantidad de obras que le asignaron, no se puede cumplir con los compromisos que se asumen en el término acordado. Entonces no

queda otra alternativa que alargarla, aparentar que se está cumpliendo, dejar abierto el canal para seguir percibiendo dinero.

Entonces, señores jueces, acá el tema pasa por otro lado, se trató de encubrir esa ineptitud y darle un aparente justificación a la falta de capacidad de la empresa, tal como lo graficaron los peritos los ingenieros Panizza y el ingeniero Bona. Y también lo dijo el testigo Iguacel. Y acá también hay otro beneficio, porque mientras la obra estuviera en curso, se reservaban un canal de flujo de fondos hacia las empresas de Báez por medio de generosas modificaciones de obra que se iban otorgando, que eran utilizadas para continuar extrayendo, ¿no?, como vamos viendo, los fondos, sin tener que atravesar una nueva licitación.

Para cerrar este tema, señores jueces, cuando se compara a cualquier empresario de la construcción con Lázaro Báez enseguida se encienden alarmas y alertas vinculadas a la desigualdad. Y es que a los empresarios contratistas de obra pública, estos empresarios sabían que si no cumplían con los planes de trabajo tenían que atenerse a las consecuencias. Esto es: poder ser... Se le podían aplicar sanciones, multas, mantenimiento del precio original del contrato, a pesar de la variación de precios que podría haber existido y hasta la rescisión del mismo contrato. En cambio, a las empresas de Lázaro Báez nunca se las multaba, nunca se las sancionaba, y esto solamente ocurrió cuando de manera escandalosa abandonaron todas las rutas. Recién ahí se rescindieron los contratos. Fíjense que hasta el propio testigo Chediak, empresario de obra pública, fu presidente de la Cámara de la Construcción, lo dijo muy claro cuando declaró en el debate. Explicó que "cuando una empresa está en mora no se determinan precios. Cuando una empresa está en mora no se determinan precios. Y que si el atraso es por culpa del contratista, se congelan las redeterminaciones de precios". Y este, señores jueces, es el punto de la Fiscalía. Esto es lo que sostenemos nosotros que ocurrió, en cada uno estos casos, en cada una de estas licitaciones. Frente a estas consideraciones, es estéril el esfuerzo que vemos que quiere alguna defensa realizar tendiente a establecer que las redeterminaciones de precio no generaron un perjuicio porque acompañaban exactamente el verdadero incremento de fondos. Señores jueces, el perjuicio fue enorme. La redeterminación funcionó como una herramienta de la maniobra ilegal para mantener actualizado a valores los contratos, que inclusive tenían sobreprecios exorbitantes. Era una parte más de la maniobra, claramente. No se entiende la maniobra criminal sin que se hagan las redeterminaciones. Sin redeterminación de precios en un país como Argentina, con altos índices inflacionarios desde hace mucho tiempos, se hubiese licuado el precio del contrato con los

sobreprecios que contenía. Por este motivo es que tenían que extender permanentemente los plazos de la manera irregular que vimos. Creo que todos entendemos esto: la maniobra criminal implicaba, requería, una condición necesaria: la actualización constante de los montos. Ello era parte integrante de la misma -de la maniobra- justificar a como sea, a como dé lugar los atrasos y extender permanentemente los plazos de ejecución de los contratos.

Y voy a ir a otro tema, antes de darle paso al doctor Luciani. Me quiero referir al representante técnico de las empresas contratistas. Un tema que fue permanente, se hizo permanentemente mención a este tema durante el juicio: cuáles son sus funciones, las actividades que tiene el representante técnico de una empresa contratista de obra pública. Señores jueces, el representante técnico es el profesional ingeniero que representa a la contratista en todos los actos administrativos, en el marco de un contrato de obra pública. Y esto es: actas de replanteo, notas de pedido, órdenes de servicio, certificados, modificaciones de obra, ampliaciones de plazo, etcétera, etcétera. Todas estas cuestiones, señores jueces, y otras más, se plantean ante el comitente y se vinculan con la correcta ejecución de las obras. Además, el representante técnico es el principal responsable de la empresa, que interactúa junto a la administración en lo que respecta a la inspección de obra. Es la persona que vela por la calidad y cantidad de lo que se va ejecutando, por el correcto avance de la obra, de acuerdo al plan de trabajo que se elaboró, a la curva de inversiones que se previó. Bueno, señores jueces: el ingeniero José Carlos Pistán, al que nos hemos referido largo y tendido durante mucho tiempo, fue designado como representante técnico en 34 obras viales que se desarrollaron sobre 12 rutas nacionales y provinciales, dentro del extenso territorio de la provincia de Santa Cruz: 34 obras viales, y muchas de... en manera simultánea; más veintipico de obras en manera simultánea. Ya pierdo a veces noción de los números, pero es un dato objetivo que está en todos los expedientes.

Fíjense, fíjense en todas las obras en el cuadro que les estamos exhibiendo, en las que fue designada esta persona, representante técnico. ¿Cómo hacía para recorrer estas obras? ¿Cómo hacía para certificar a fin de mes los certificados de cada una de estas obras? ¿Qué tenía, un helicóptero? ¿Cómo hacía? ¿Cómo hacía para desplazarse del norte al sur de la provincia, del este al oeste, por el medio...? Señores jueces: estas obras se sucedieron en simultáneo, y distantes, como están viendo, unas de otras. Se adjudicaron a Austral Construcciones, y otras a uniones transitorias de empresas ficticias, constituidas con el solo objetivo de que la obra terminara en cabeza de Austral

Construcciones, como hemos visto, explicado y exhibido y probado. Y siempre estaba designada esta persona.

Ahora bien. De acuerdo a lo que establece la normativa, señores jueces, los pliegos de bases y condiciones y los contratos que suscribió la contratista con el organismo comitente, con la agencia vial provincial, el representante, el representante técnico, señores jueces, tenía que encontrarse presente de manera permanente en la obra. Y esto es lo que establece toda la normativa que estoy mencionando. Tenía que estar, encontrarse presente de manera permanente en la obra. Entonces, señores jueces, es fácil colegir, frente a la cantidad de obras asignadas, que no se cumplió con esa condición esencial, y por supuesto nunca, en ningún caso, 34 obras, pudo haber seguido el plan de trabajo en cada una de estas obras, y menos corroborar lo que se certificaba, si era correcto o no era correcto, por lo que se trató, señores jueces, de otra acción más dentro del entramado de corrupción que estamos describiendo. Y no es algo menor. Vimos cómo se ejecutaron y en qué terminaron la ejecución de cada una estas licitaciones. Y esto tiene que ver con eso. Esto ratifica, señores jueces, nuevamente ya sin asombrarnos, hemos perdido, por lo menos nosotros, la capacidad de asombro, la ausencia de control por parte de la administración provincial. La ausencia de los controles y de la supervisión por parte del Distrito 23 y la Dirección Nacional de Vialidad, que permitieron estos inadmisibles abusos y atropellos. Nunca objetaron nada. Nunca objetaron que un mismo representante técnico había sido designado en una cantidad de obras que se desarrollaban de manera simultánea y lejanas unas de otras. Piensen que firmaba todo, todo lo de la obra firmaba. Y siempre intervienen las mismas personas, autorizando y dictando resoluciones basadas en las peticiones del representante técnico en todas las obras. ¿Nunca se preguntaron cómo hacía? Cada uno de los certificados, los firmó el representante técnico. Todo. Es algo que tenían y conocían de manera consciente, señores jueces. No es que se les pasó un poquito una obra y se les metió por otra y no se dieron cuenta. Esto es algo, es algo que no admite discusión. No aplicaron ninguna penalidad, la penalidad que le cabía según el artículo 42 del pliego de bases y condiciones. Hago siempre esta aclaración, porque a veces cambian los números de artículos, de acuerdo a cada obra, pero en general está el artículo 42. En ningún caso alertaron de esta situación irregular, lo que conllevaba, señores jueces, demoras en los controles, en el correcto cumplimiento de la obra, para hacerla en tiempo y forma, conforme se había comprometido la empresa contratista al suscribir los contratos de obra. Defraudaron las expectativas de la

sociedad, que colocó en ellos el debido resguardo de los intereses que les confió.

Vamos a ver un poco más qué establecían los pliegos de bases y condiciones. Y después vamos a ver qué decía también el contrato. Artículos 16, 17 o 42, según sea el contrato respectivo. Están en general en esos artículos de los pliegos de bases y condiciones. Dice... Bueno, están las condiciones que tiene que tener el representante técnico. Voy a la parte importante. Dice, fíjense lo que dice el pliego: Toda ausencia, "toda ausencia del representante técnico en la obra, que no obedezca a razones justificadas, dará motivo a la aplicación de una penalidad de 10 (diez) módulos por cada día de inasistencia en la obra". Es claro: tenía que estar la obra. Y si no estaba, cada día que se ausentaba de la obra, se le aplicaba una penalidad, por día. El artículo 42, señores jueces, dice: "Toda ausencia del representante técnico en la obra que no obedezca razones justificadas, dará motivo a la aplicación...". Bueno, leí las dos redacciones que hay. Tienen dos redacciones distintas los pliegos. Son similares; en este aspecto, el mismo concepto, el mismo concepto: artículos 16 o 17 y artículo 42 en otros... en otros pliegos.

Señores jueces, en ninguno de los expedientes analizados se aplicó penalidad alguna por cada día en inasistencia de Pistán en las obras en las cuales se lo tuvo por designado representante técnico. Veamos qué dicen los contratos suscriptos por la firma contratista y por la agencia vial provincial, respecto al representante técnico. Vamos a ver, por ejemplo, contrato entre Austral para la obra 1.832 del 2006, cláusula novena: "La contratista deberá mantener frente a las obras un profesional con título de ingeniero civil o ingeniero en construcción..." bueno "... con carácter de representante técnico, en los términos del artículo 42 del pliego de bases y condiciones". Y fíjense la cláusula décima. Dice: "El representante técnico deberá residir en la obra..." el representante técnico deberá residir en la obra... "... o en sus proximidades durante la ejecución de la misma, debiendo estar presente en ella en forma permanente. La inasistencia de la contratista o el representante técnico, según el caso, deberá ser debidamente justificada ante la inspección de la obra, la que podrá rechazar o aceptar las causales aducidas, dejándose constancia en el libro de obra, bajo apercibimiento de lo dispuesto en el artículo 16 del pliego...", que son las sanciones. Esta última cláusula, señores jueces, adquiere relevancia porque José Carlos Pistán ya se encontraba comprometido y ejecutando obras para Austral en rutas nacionales y provinciales, por toda la provincia de Santa Cruz. Inclusive, señores jueces, inclusive, de la información que surge de los

distintos expedientes que forman parte de la presente causa, de la documentación de esta causa, en ninguno se pudo saber cuál era el domicilio que denunciaba Pistán en Santa Cruz. Por el contrario, se pudo saber que tenía domicilios en las provincias de Misiones, Corrientes y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Además, señores jueces, además, en paralelo a las obras que ejecutaba en la provincia de Santa Cruz, también trabajó entre el 2005 y el 2016 para la firma Sucesión de Adelmo Biancalani. Ya vimos también, de Austral Construcciones, que tenía domicilio en la provincia del Chaco, acá podemos ver el informe de la AFIP que está agregado en la causa 3.215. Fíjense...

Además, el ingeniero Martín Leonardo Cergneux, en su declaración testimonial, que prestó el 8 de marzo de este año, dijo que "Pistán en el 2011 o 2012 se encontraba firmando certificados de obras en la provincia de Entre Ríos..." en la provincia de Entre Ríos "... puntualmente, en una obra sobre la ruta 18". Y, señores jueces, a los fines de corroborar dicha información es que consultamos la documentación y fuimos a ver la documentación remitida por el Registro Nacional de Constructores de Obra Pública, y se pudo constatar, a fojas 632 del legajo de Austral Construcciones, señores jueces, que efectivamente surge la adjudicación de dicha obra en la provincia de Entre Ríos. La particularidad de este formulario que estamos viendo, a diferencia de todo lo que analizamos, de que este es uno de los únicos casos en los que Austral gestionó el famoso certificado para la adjudicación. Este es uno de los casos... Que no gestionó en ninguna de las 47 obras que se hicieron por delegación en la AGVP y que tenía que presentarlo antes de la firma del contrato. Y después se estableció en el contrato, bajo pena de rescisión contractual, y tampoco los presentó. Pero en esta, sí, se ve que en Entre Ríos la cosa era distinta. Ahí, evidentemente, solicitó el certificado de adjudicación. Se ve que el mecanismo no estaba tan aceitado y asegurado, como sí lo estaba en Santa Cruz. Es decir, señores jueces: mientras se encontraba ejecutando obras en la provincia de Santa Cruz, de manera simultánea, y distantes, muchos kilómetros unas de otras, también lo hacía a 2.584 kilómetros de distancia, lo cual evidencia la imposibilidad de cumplir con la función relevante que detentaba, señores jueces. Vamos a ver un poco más... Señores jueces: como podemos ver, como se puede ver en los pliegos de licitación y en el contrato, son claros en este punto.

Pero quiero... quiero ir a otro tema también. Fíjense, fijémonos el compromiso que se asume y de la forma que se asume el compromiso al momento de la licitación. Para ello, señores jueces, vamos a exhibir uno de los formularios que presenta Austral

Construcciones, están en todas y cada una de las licitaciones, señores jueces. En todas. Fíjense, y podemos ver cómo el ingeniero Pistán se comprometía, de acuerdo al artículo 17 del pliego de bases y condiciones, a estar permanentemente en la obra. Firmaba él mismo el compromiso y también lo firmaba el representante legal de la firma contratista. Fíjense. Creo que ahí se puede ver claramente la firma de José Carlos Pistán debajo de la firma de Butti, representante legal, representante técnico de la firma contratista. "Conste por la presente que para la ejecución de la obra del epígrafe designamos como representante a Pistán". Todos los datos, y dice "que estará permanentemente en obra". Estará permanentemente en obra. Obra de la ruta nacional número 3, tramo kilómetros 1.867-1908. ¿Qué establece la ley provincial? Vimos la ley nacional, vimos los pliegos, vimos el contrato. Fijémonos qué dice la ley provincial, la que decidieron aplicar de una manera irregular e ilegal, como ya explicamos en otra audiencia, lo hizo el doctor Luciani, respecto de la figura del representante técnico. El artículo 42 de la Ley 2.743 dice: "El contratista es responsable de la conducción técnica de la obra y, salvo disposición en contrario en el pliego de bases y condiciones, debe contar en la misma con la..." fíjense "... debe contar en la misma con la presencia permanente de un representante técnico, cuya capacidad profesional determinará el pliego de condiciones de la licitación". Presencia permanente del representante técnico. Bueno, por supuesto que usaban esta ley, exigían la presentación de Pistán, que se hacía cargo y decía que iba a estar permanentemente en obra. Lo designaban a Pistán. Es... es... vemos todo claro. Y después hay otros datos que dicen, respecto del representante técnico, que están a disposición de todos, son de consulta fácil. La ley, señores jueces, de obra pública de la provincia no deja margen de dudas: se necesita un representante técnico designado por la contratista, habilitado por la administración, debidamente matriculado en el Consejo Profesional, que determina las capacidades de ingeniero y que debía estar permanentemente en la obra, permanentemente en la obra. Conforme a ello, señores jueces, puede concluirse que la designación de Pistán, y no solamente de Pistán, también la designación del ingeniero Manuel Parras en las obras de Kank, también múltiple representante técnico en la cantidad de obras que le adjudicaron a la firma Kank y Costilla, de Austral Construcciones, después de que, por supuesto, este consorcio empresario adquiriera esa firma. También el ingeniero Parras. Lo mismo que pasa con Pistán... Lo de Pistán es ya de una manera exacerbada, pero lo mismo pasa con Parras.

Podemos concluir, señores, que las... que para estas obras que se realizaron en forma simultánea y distantes se transgredió: el pliego de bases y condiciones, el contrato, las previsiones del artículo 42 de la ley provincial, que exigía la presencia permanente en cada una de las obras del representante técnico. Es más, tan importante es para la obra pública la figura del representante técnico, que la ley provincial es clara en cuanto a la responsabilidad frente a las obras, cuando en su artículo 50 dispone, y fíjense: "El representante técnico es responsable solidario..." solidario "... con el contratista, por todo el daño o perjuicio que ocasione a la administración por su culpa, negligencia en el cumplimiento de sus funciones específicas". No se puede decir que podía estar en cualquier lado. Hicimos un cuadro, señores jueces, que queremos mostrar, que va poniendo en evidencia la clara transgresión de todas las normas que se fueron mencionando y va desnudando también la gravedad de este tema. Es, señores jueces, inadmisible y atenta contra el sentido común que un representante técnico haya sido designado en 34 obras, en gran parte del período siempre de manera simultánea y distantes entre sí, y nadie pero nadie haya advertido tamaña transgresión. Cuando vemos el cuadro que pusimos antes, señores jueces, podemos observar la diferentes obras en las que fue nombrado Pistán, como representante técnico, y también se puede ir advirtiendo cómo a medida que el representante técnico era designado en diferentes obras y en más obras, estas se van atrasando, provocando demoras inadmisibles que duplican, triplican el término contemplado en los contratos, además de la imposibilidad de cumplir con la tarea acordada. También queda al descubierto cuando vemos las distancias que separan a cada una de las obras. Vimos el mapa... o ponemos de vuelta el mapa. Vemos la extensión de toda la provincia y cómo el ingeniero Pistán debía estar permanente en cada una de las obras que están señaladas acá, obras simultáneas y distantes, señores.

Quiero decir algo más respecto de la relevancia de la función del representante técnico. Fue mencionada por varios testigos. El testigo Durante dijo que el representante técnico, como su nombre lo indica, es el representante de la empresa. Su obligación es la de conocer lo que pasa en la obra. Y si no está en la obra, no puede conocer, no puede conocer lo que pasa en la obra si no está en la obra. Esta intervención de Pistán en todas las horas de Báez, adquiere particular relevancia si se tiene en cuenta el rol que cumplió este ingeniero en otras cuestiones vinculadas a las que vimos acá; en la facturación apócrifa que utilizó Austral Construcciones y que utilizó la firma Gotti. También ahí aparece este ingeniero. Sobre esto vamos a decir algo más. Nos están corriendo mucho los tiempos, es poco el tiempo para tantas cosas

que tenemos, tenemos vistas y analizadas, señores jueces. Sólo queremos destacar que la maniobra en lo que tiene que ver con Pistán tiene tres ejes. Fue apoderado de una empresa que emitía facturas apócrifas para Austral. Después aparece facturando él unipersonalmente a la empresa Constructora Patagónica, que a su vez facturaba a Austral. Y después aparece en una tercer etapa Pistán integrando una sociedad que alquila maquinarias a Constructora Patagónica, que a su vez facturaba a Austral. Eso con respecto a la otra cuestión.

Y hay algo más quisiera referir con respecto a quién tiene que estar de manera permanente en la obra. Por si esto no fuera suficiente. Vimos a las defensas, que siempre trataron de generar alguna duda acerca de quién tenía que estar permanentemente en la obra. Intentaron, de alguna forma, instalar una falsa idea de que, en rigor de verdad, al frente las obras no tenía que estar el representante técnico, como exigen las leyes, los pliegos, los contratos, como se comprometía personalmente, sino que el que tenía que estar era el jefe de obra o un sustituto. Más allá, señores jueces, de que esto no surge en ninguna normativa, lo cierto es que en ningún caso se informó sobre un reemplazo del representante técnico Pistán ni por otro representante técnico, ni por un jefe de obra, ni por nada. El nombrado era el único representante técnico de la contratista, era el que firmaba todos y cada uno de los actos administrativos. Uno puede preguntarse cómo lo podía hacer todo esto si no estaba en las obras. Fíjense: suscribía actas de replanteo, notas de pedido, órdenes de servicio, modificaciones de obra, ampliaciones de plazo, realizaba las certificaciones de cada una de las obras. Y me quiero detener en el tema de certificación de las obras porque entiendo que es una cuestión también dirimente. La permanencia en la obra obedece también al control de calidad y a la cantidad los materiales que se van introduciendo en la obra. Es justamente el representante técnico el que tiene la obligación de firmar los certificados de obra, los cuales, como aseveró Cergneux no reflejaban la realidad del avance de la obra, ni de lo que se pretendía certificar. Es claro, señores jueces, a esta altura tenemos elementos más que suficientes para afirmar que lo que se certificaba no se correspondía con la realidad y que era imposible que Pistán pudiera realizar algún tipo de control de algo. Certificaba a ciegas, señores jueces, lo cual es gravísimo. Pero hay también otras otra cuestión, uno... Nos preguntamos: cómo podía certificar todo. Todos los certificados. Se certifica a fin de mes. ¿Cómo podía estar en 23 obras para certificar todo lo que se hacía y firmar todos los certificados? Y hemos vistos, señores jueces, algunas cuestiones que han surgido en el debate. No tenía ese

helicóptero que dije. Pregunté recién, no. ¿Saben lo que pasaba, señores jueces? La cuestión es bastante sencilla y fue el testigo Cerda, otro inspector de obra, el que nos dio una explicación y nos permitió entender qué fue lo que pasaba. Cerda dijo que él como inspector de obra, de varias obras de Austral Construcciones, lo veía a Pistán en la sede de Austral Construcciones en Río Gallegos. Pistán atendía allí. ¿Qué hacía atendiendo allí si tenía que estar en la obra? Señores jueces, además de todos los beneficios que le dieron a esta empresa, ¡le pusieron un servicio a domicilio! ¡Le mandaban el inspector a la sede de Austral Construcciones, señores jueces! ¡Le pusieron un servicio a domicilio! ¡Es evidente que no podía estar en todos esos lugares al mismo tiempo! Además de todas las irregularidades que vemos, le pusieron un servicio a domicilio, le mandaron el inspector a la sede de Austral.

Señores jueces, los pliegos son la ley que rige la licitación. Si el pliego exige que un representante técnico tenga permanencia permanente en la obra, esa es la obligación que se debe cumplir, la obligación que tiene que cumplir el contratista. Los pliegos son claros cuando establecen la obligatoriedad de que el representante técnico esté presente en la obra. Lo que manda el pliego, señores jueces, es lo que tiene que cumplirse. Y el ente licitante es el encargado de hacerlo cumplir. Y los que tienen que supervisar todo esto, también. Porque son los que ponen la plata. Si el licitante, señores jueces, iba a ser laxo con este requisito, tenía la obligación de hacerlo saber en los pliegos. Lo tenía que poner en los pliegos. Lo contrario, señores jueces, genera una desigualdad con otros potenciales oferentes, que afecta la correcta competencia que debe haber en cada una de las licitaciones y también afecta la transparencia que tiene que haber en el proceso licitatorio.

Quiero ir redondeando, no quiero repetir cosas, señores jueces. Pero todo lo que estamos diciendo, en definitiva, señores jueces, nos muestra que Austral Construcciones tampoco cumplía con las obligaciones relativas a la permanencia en obra de su representante. Lo que reafirma que todo, señores jueces, todo, como vamos viendo, cada cosa que tocamos sale pus. De cada lugar que se toca, sale pus. Una irregularidad. Todo es una fachada, señores jueces. Un montaje para dar apariencia de licitud a actos vergonzosos de corrupción. Cuando todo es ilegal. A pesar de todo, la empresa nunca fue sancionada por esto. Esa falta de sanción, señores jueces, tiene relación con lo que analizamos recientemente: no obstaculizar la posibilidad de que siguieran fluyendo. Los fondos, ¿no? Siguieran construyendo toda esta capacidad ficticia de contratación también. Porque si se las

multaba, si se las apercibía, si se sancionaba a estas empresas, esto iba a incidir de manera directa en la capacidad. Lo explicó el doctor Luciani en el día de ayer. De manera muy clara. Y esto también los explicaron los testigos Galloni y Férrea cuando brindaron declaración testimonial. El factor concepto tiene relevancia a los fines de aumentar o disminuir la capacidad de contratación de una empresa. Por eso tampoco sancionaban a estas empresas. Si Austral hubiera sido sancionada como correspondía, su capacidad hubiera disminuido o al menos no se habría visto incrementada de la forma en que lo hizo, de manera artificial.

Nuevamente vemos cómo todo se va relacionando, ¿no? Todo son como distintas piezas de una misma maquinaria, son distintos engranajes, que confluyen las conductas de los imputados. Van confluyendo, ¿no?, en lograr el direccionamiento de las obras, el flujo de fondos hacia estas empresas. Y la verdad, señores jueces, que imponer una sanción a Austral Construcciones por todas estas irregularidades hubiera implicado en los hechos impedir o al menos obstaculizar el direccionamiento en su favor, en favor de sus empresas y de todos los que estaban detrás; dejar al descubierto la maniobra, desobedecer las órdenes que venían directamente de los máximos responsables del país e interrumpir... que no se continuara con este proceso grave de corrupción y saqueo al Estado Nacional.

Y por último, señores jueces, antes ya de darle lugar al doctor Luciani, no podemos dejar de señalar algo que deviene de la propia lógica de la defraudación que estamos exponiendo, que si se hubiera hecho cumplir la ley, se hubiesen necesitado 34 Pistánes al frente de cada una de las 34 obras que estaban en ejecución; o 9 Parras más, en el caso de Kank. Y esto lo digo para que se vea en los términos de la corrupción: hubiese necesitado 43 personas para hacer estos actos ilegales que concentraban en tan solo dos individuos. Y también eso hubiera dificultado la maniobra, señores jueces. Concentraron la corrupción, la ilegalidad y el delito en dos.

Señores jueces, si ustedes disponen, podrían ser unos minutos para que el doctor Luciani pueda acomodarse aquí.

PRESIDENTE.- Vamos a hacer un breve cuarto intermedio de 5 minutos para reanudar con el alegato en la palabra del doctor Luciani. Por una cuestión de organización y que el doctor Luciani también estructure su exposición, le hago saber que tenemos previsto una extensión hasta las 13:30 horas con un cuarto intermedio posterior de 20 minutos para reanudar luego el bloque de la tarde. 5 minutos de cuarto intermedio.

FISCALÍA (Mola).- Muchísimas gracias.

- *Se pasa a cuarto intermedio.*

- *Transcurrido el cuarto intermedio:*

SECRETARÍA.- Señor presidente, cuando lo desee, estamos en condiciones de continuar con el debate.

PRESIDENTE.- Gracias, señor secretario. Se reanuda la audiencia. Tiene la palabra el doctor Luciani para continuar con su alegato.

FISCALÍA (Luciani).- Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes a todo el Tribunal, a todas las partes y al público en general.

Señor presidente, me gustaría hacer una aclaración. Nosotros tenemos ahora más o menos 30 minutos de exposición y después de esto entramos a un tema que es un poco más extenso, que va a durar un poquito más. Yo preferiría no ser interrumpido. Si le parece bien, hacemos estos 20 minutos, 30 minutos, y adelantar ese cuarto intermedio un poquito más largo que usted propuso.

PRESIDENTE.- De acuerdo, hacemos de esa manera.

FISCALÍA (Luciani).- Muchas gracias, señor presidente. Bueno, muy bien. La verdad que lo que estamos exponiendo es muy grave. Es gravísimo. Es gravísimo. Y, cuando nosotros analizamos cada uno de los expedientes, realmente nos sorprendíamos con estos abusos de poder. Porque estos son ni más ni menos que abusos de poder. Y todo esto se hizo para beneficiarlo a Lázaro Báez. Y nosotros no estamos enunciado más que las pruebas. Estamos valorando las pruebas. Pruebas que se dieron a lo largo de este juicio oral y público durante tres años.

Miren, y analizamos mucho también los pliegos, porque siempre nos tenemos que atener al pliego. El pliego es la ley. El pliego es la ley. Y uno de los requisitos de los pliegos licitatorios consistía justamente en presentar los equipos que, en caso de resultar adjudicatario, el oferente iba a afectar a la obra. La finalidad es más que clara, creo que no hace falta ni siquiera decirlo, demostrar que la empresa oferente cuenta con los medios adecuados para ejecutar los trabajos. Por otro lado, el ente licitante debía inspeccionar los equipos para verificar el estado. Y todo esto es lógico. Una empresa propone equipos para realizar una obra, el comitente los revisa en qué estado se encuentran y ver si pueden cumplir con lo que, en definitiva, la empresa propone realizar en un tiempo determinado. Veremos que en las licitaciones de esta causa esto se cumplía también, como no podía ser de otra manera, de manera solo formalmente. Todo, todo es una apariencia, absolutamente todo. Donde uno toca, hay apariencia. No hay nada que se haya hecho ma... bien. Todo es una apariencia en cada una de las licitaciones. Plagadas de irregularidades, plagadas de abuso de poder, plagadas de arbitrariedades. Y siempre se intentaba cumplir una apariencia.

Bueno, cuando cualquier oferente o empresario de la construcción elabora una oferta, debe ineludiblemente evaluar cuáles son las máquinas con las que cuenta su empresa para los trabajos que se va a comprometer a realizar. También, por supuesto, su estado, la afectación de las máquinas. También, por supuesto, se compromete a utilizar determinadas y específicas máquinas para la obra, la cual justamente está presentando la oferta. Eso no fue lo que hizo Austral Construcciones. Por la sencilla razón de que la presentación de las ofertas de Austral fue parte del plan de direccionamiento. No importaba si las máquinas alcanzaban o no alcanzaban. No importaba si estaban afectadas a otras obras o no, distantes a 300, 400, 500 kilómetros. Tampoco importaba dejar en blanco el espacio para que el ente licitante completara luego de inspeccionar los equipos. No era necesario porque las planillas se presentaban solamente para dar una apariencia de cumplimiento.

Ahora, acá tenemos otra prueba irrefutable y vamos pasando por distintas pruebas, por distintas irregularidades y es lo que estamos comentando. Después de esto sigo con sobreprecios. Por si fuera poco, hay sobreprecios también en cinco obras. Y esto, digo, es una prueba irrefutable de que toda la licitación fue una ficción. Fue una ficción tendiente a extraer fondos del Estado con total impunidad.

Ahora, vamos a ver qué establecían los pliegos de bases y condiciones y cómo fue que esto sucedió. ¿Qué es lo que dicen los pliegos de bases y condiciones respecto de los equipos a utilizar en la obra y su supervisión? Artículo 92. Siempre nos atamos a los pliegos. Equipos a utilizar en la obra y su supervisión. "Presentada la planilla solicitada de equipos a ser utilizados en obra, el contratista deberá notificar por escrito que el equipo se encuentra en condiciones de ser inspeccionado". Es decir, lleva el equipo, dice "tengo tantos equipos", 10, 15, 20, "vengan a inspeccionarlos". "Reservándose la Administración el derecho de aprobarlo si lo encuentra satisfactorio". "La contratista indicará el lugar en que se encuentren los equipos y correrá con los gastos del traslado". "Me notifico", "están acá", "vengan a verlos". "Tanto en la inspección inicial como así también en el transcurso de la obra, cualquier tipo de planta o equipo inadecuado o inoperable que en opinión de la Administración no llene los requisitos y las condiciones mínimas para la ejecución normal de los trabajos, será rechazado, debiendo el contratista reemplazarlo o ponerlo en condiciones, no permitiendo la inspección la prosecución de los trabajos hasta que el contratista haya dado cumplimiento con lo estipulado precedentemente". La norma es clara, es clara y es claro también esto de la inspección:

inspeccionar y ver si se encuentran en condiciones para poder hacer la obra. Sigue: "La inspección y la aprobación del equipo por parte de la Administración no eximen al contratista de su responsabilidad de proveer y mantener el equipo, plantas y demás elementos en buen estado de conservación a fin de que las obras puedan ser finalizadas en el tiempo estipulado". Repito: "A fin de que las obras puedan ser finalizadas en el plazo estipulado". "El contratista deberá hacer todos los arreglos y transportar el equipo y demás elementos necesarios al lugar de trabajo con la suficiente antelación al comienzo de cualquier operación". ¿A fin de qué? "A fin de asegurar la finalización de los trabajos dentro de los plazos estipulados". Dos veces lo repite. "Además, deberá mantener controles y archivos apropiados para el registro de toda maquinaria, equipo, herramientas, materiales, enseres, todo esto estarán en cualquier momento a disposición de la repartición".

En el estudio de las propuestas AGVP -escuchen bien-, "la vialidad provincial tendrá especial cuidado en analizar las ofertas atendiendo a los equipos que la contratista dispondrá para el cumplimiento de la obra dentro del plazo previsto". De la lectura de lo que taxativamente establecen los pliegos de bases y condiciones se desprenden con muchísima claridad: número uno, "se debe presentar una planilla con los equipos que exclusivamente se van a utilizar en esa obra". En esa obra. "Se pone en cabeza del contratista notificar a la Administración para que realice la inspección de los equipos, debiendo trasladarlo al lugar que se indique a ese fin". "La Administración, luego de la inspección, puede rechazar ciertos equipos obsoletos o inadecuados, debiendo el contratista reemplazarlos o ponerlo en condiciones". Finalmente, "mantener los equipos en un buen estado a los fines de que las obras puedan ser finalizadas en el plazo estipulado".

Esto último, "finalizar las obras en el plazo estipulado", en el caso de Austral Construcciones es utópico. En el pliego se repite en varias oportunidades, por lo cual se infiere que el Estado debiera ser muy, muy, muy estricto en estos controles. Muy estricto en el control de estos equipos. Ahora bien, cuando nosotros analizamos las planillas de los equipos, nos encontramos con un sinnúmero de irregularidades, que por supuesto en aquel momento nos llamaron la atención después de ver todo lo que estamos viendo. Es una irregularidad más que nos permite afirmar que todo fue una ficción. Una ficción para extraer fondos ilícitos al Estado Nacional. Nos llamaron la atención, no sólo porque contradicen el pliego, sino también por la reiteración sistemática de faltas, que inexplicablemente, una vez más, pasaron inadvertidas. Digo, era imposible no advertirlas.

Lo primero que quiero destacar, para que se entienda bien, es que las empresas del Grupo Austral presentaban las mismas -escuchen bien- planillas de equipos para obras de diversa complejidad.

Repito: presentaban las mismas planillas de equipos para obras de diversa complejidad y distantes entre sí dentro del extenso territorio de la provincia de Santa Cruz. Y acá me quiero remontar a la parte del alegato referido a canteras. Nótese que en cinco de las obras de canteras se presentó la misma planilla de equipo. Es decir, como dijimos en otra parte del alegato, no solamente los equipos que en cada caso presentaba Austral Construcciones no tenían el rendimiento necesario para cumplir con el plan de trabajo, sino que además -lo más grave- estaban afectados en forma simultánea a otras obras. Y esto, señores jueces, confirma aún más que el tema de las canteras fue la caja clandestina con la que contaron los integrantes de la organización.

Además, como una muestra de la connivencia con el empresario privilegiado, la Administración no cumplía con los controles rigurosos de disponibilidad de los equipos, tal como exigía el pliego de bases y condiciones de las licitaciones. Tampoco en este caso las empresas notificaban por escrito a la AGVP, a DNV, que el equipo se encontraba en condiciones de ser inspeccionado, tal como lo exigía el pliego. Y en este contexto, las empresas no indicaron fehacientemente por escrito la fecha en que se iban a utilizar los equipos conforme el plan de trabajo exigido.

En los expedientes, señores jueces -búsquenlo-, no hay constancia alguna de la evaluación del estado de los equipos que debía controlar AGVP, ni de las inspecciones de los equipos que haya realizado el personal de AGVP del Distrito 23 o de la propia DNV. El beneficio y la connivencia son tan burdos y evidentes.

Y fíjense, el ítem 7, "Estado de la planilla de equipos"... Escuchen bien: es difícil de entender, pero era completado por la propia empresa. Era completado por la propia empresa. Es decir, la empresa decía el estado en que se encontraba, cuando según el pliego de bases y condiciones, su revisión y calificación debe ser cumplida por la Administración provincial antes del inicio de los trabajos. Fíjense. Acá estamos mostrando la planilla. La columna 7: Queda reservado para uso de la inspección de AGVP. Todo tiene una lógica. El ente licitante aceptaba, a ciegas, que las empresas de Lázaro Báez completaran lo relativo al estado de equipos.

¿Se dan cuenta por qué se atrasaban las obras, no? ¿Se dan cuenta por qué tenían que pedir extensiones de plazo, modificaciones de obra?

Y esto es una demostración de que dejó en manos de la empresa un control que debió realizar el propio Estado y que se delegaron ilegalmente en el contratista, amigo del ex presidente, socio de la ex presidenta, funciones de control inherentes a la Administración. Es realmente inaudito. Inaudito. No tiene lógica esta apatía por parte de la Administración, cuando el pliego de bases y condiciones, que es la ley, establecía que esto era una cuestión absolutamente indelegable, porque tenían que asegurar justamente que la obra finalizara en tiempo.

Hemos constatado también en el contratista que la planilla de equipos que aportaban las empresas en algunos casos era tan solo un listado de disponibilidad de máquinas con las que contaban, pero no indicaban pormenorizadamente cuáles de ellas se iban a afectar a la obra y en qué momento se utilizarían. Hasta se confundían las nóminas de equipos, de propiedad de las distintas empresas que formaban el Grupo Austral. Es decir, tenemos casos donde Austral presentaba equipos de propiedad de su empresa, como así también indistintamente de Gotti o de Sucesión de Adelmo Biancalani. Y tengamos cuidado, porque no eran obras que se presentaban en UTE, que podría ser lógico, sino obras que habían sido adjudicadas a una única empresa. Y esto reafirma también que la Comisión de Estudio y Preadjudicación de la oferta de la AGVP no efectuó un análisis riguroso de cada una de estas planillas. "Riguroso"... ¡No efectuó análisis! Porque en este caso, la oferta debió haber sido rechazada en cada una de las oportunidades. Es imposible que los integrantes de esa Comisión no hayan advertido que las empresas usaban la misma planilla de equipos para obras viales en múltiples y simultáneas, múltiples y simultáneamente con otras obras, contradiciendo de manera flagrante lo que expresamente estipulaban los pliegos de bases y condiciones, que como dije, son la ley de la licitación.

Ahora estuvimos mirando un poquito cómo era la planilla de equipos que debían acompañar las ofertas, conforme surge del artículo 92 del pliego de bases y condiciones. Esto es muy claro. Allí se contemplaba que el contratista debía presentar un detalle completo del equipo que afectaban a la obra y que lo debía hacer mediante la presentación de una planilla de equipos a afectar en la obra. Bien, vamos a analizar esto, qué representaba cada una de estas columnas.

El número de orden se refiere al número de orden interno con que la empresa deberá codificar o enumerar sus equipos, lo que facilitará su identificación durante la inspección y el desarrollo de la obra.

El número dos, la designación, se refiere a la denominación del equipo maquinaria. Estamos hablando de una máquina motoniveladora, una aplanadora.

Propiedad o alquiler. Aquí deberá indicarse si el equipo es propio o si lo va a alquilar.

La marca, el nombre del fabricante, el nombre con el que el fabricante denomina la máquina.

El modelo representa el modelo de la máquina ofrecida.

Potencia o capacidad. Aquí se deberá expresar su capacidad operativa.

El estado. Esta columna está reservada y es de exclusividad para la inspección, que indicará si el equipo entonces se encuentra en buenas condiciones, en reparación, si está fuera de uso, debiendo aclararse al dorso cualquier observación. Y sobre este punto en particular nos detendremos más adelante.

Pero quiero destacar que, tal como vemos en la planilla, consta una nota, a la que hicimos referencia, en la cual dice: La columna 7 queda reservada para uso de la inspección de la AGVP.

En el punto 8) hablamos de la ubicación actual. Aquí se indica dónde se encuentra cada uno de los equipos en el momento de la licitación para que puedan realizarse la inspección de estos.

El punto 9), Fecha de incorporación, se indica en qué fecha se incorporarán a la obra dichos equipos.

Como se observa, la planilla de equipos que se afectarán a la obra tiene el propósito que, con suficiente antelación al comienzo de la ejecución de la obra, del plan de trabajos, las máquinas estén listas para operar. Esta es la idea. Y de esta manera, asegurar el estado, el cumplimiento de los trabajos en el tiempo y la forma estipulados por la Administración.

Para una mejor comprensión de la gravedad de esta nueva arbitrariedad, del escaso control realizado por AGVP y el laxo control también que se dispensó al contratista, vamos a agrupar aquellas obras en las que el contratista presentó las mismas máquinas de equipos para obras que debían ejecutarse de manera simultánea y distantes entre sí, lo que obviamente tuvo como resultado el incumplimiento constante de los contratos de obra pública.

Veamos. Por ejemplo, para las obras de restauración y remediación de canteras -me voy a referir a la DNV 11.707, a la DNV 1.615, a la DNV 1.616, a la DNV 1.614, a la DNV 16.751- se pudo corroborar que Austral Construcciones presentó exactamente la misma planilla para las cinco obras que iba a realizar de manera simultánea en distintas rutas nacionales dentro del territorio.

Acá podemos ver las distancias, señores jueces. Fíjense las distancias que hay desde un lado hasta el otro. Mismas máquinas.

Mismas máquinas. El mapa nos muestra las distancias entre cada una de las obras por remediación de canteras que se realizaban de manera simultánea. Y esto refleja la imposibilidad de realizar, con esos equipos, los trabajos encomendados, y refuerza la idea de este Ministerio Público de que, en rigor de verdad, las canteras fueron otra de las grandes mentiras, y que tuvo como único fin extraer ilegalmente recursos del Estado. Y tanto es así que, primero, presentaron la planilla de equipos a afectar en la obra en la DNV 11.707. Presentan esta planilla. Una vez iniciada la obra, propusieron las mismas máquinas para las cuatro obras de canteras que se ejecutaban tanto al norte como al sur de la provincia.

Repito: todas las obras se debían ejecutar en simultáneo. Acá vemos, podemos observar la planilla, podemos ir observando las distintas planillas, y se puede observar que en todos los casos se repetían las mismas máquinas, de las distintas licitaciones.

Véanlo ustedes, señores jueces; lo podrán corroborar, es un calco. Ponganlas todas las planillas y van a ver que es igual, en todas es igual.

Fíjense que las arbitrariedades advertidas nos obligan a detenernos en estas obras, porque tal como ya lo hemos adelantado, para realizar la remediación de canteras en el tiempo acordado se requería mucha más maquinaria de la que se afectó, mucha más maquinaria de la que afectó Austral Construcciones; sin embargo -fíjense la lógica, la lógica de este alegato-, habíamos dicho que era imposible certificar en el tiempo que certificaban, pero a esto le agrego algo más: las máquinas estaban supuestamente en todos estos lugares al mismo tiempo.

Vamos a ir a la Licitación 11.707. Esta licitación, que se adjudicó a Austral Construcciones, no tuvo competencia. Nunca tuvo competencia, pero digo, en esta se presentó un oferente: Helport. ¿Se acuerdan? Hablábamos ayer. La descalificaron porque no acreditaba haber ejecutado obras similares en la provincia de Santa Cruz en los últimos diez años.

Recordemos que Austral se encontraba en peor situación, porque era una empresa nueva, recién constituida; no obstante lo cual, se permitió que ganara porque esto era parte del plan. Y sin perjuicio de ello, constatamos con la planilla de equipos que presentó Helport, porque dijimos “Vamos a mirar qué planillas presentó Helport”. Y fíjense que esta empresa planificaba ejecutar la obra con más del doble de las máquinas que ofreció la ganadora Austral Construcciones.

Helport, que no tenía ninguna obra en Santa Cruz, ofreció 44 máquinas en total, todas propias, y con el compromiso, además, de alquilar a la empresa vial Norcar, tal como surge de fojas 582.

Fíjense, mírenlo. Y aquí vemos la cantidad y la especificación de las máquinas.

Y justamente podemos ver también la columna 7, “Estado” -mírenlo, mírenlo-, vacío. A Helport no la dejaron competir. ¿Y por qué está vacío esto? Porque es algo que debía verificar AGVP. Se lo dejaban a AGVP, “Miren mis máquinas”, mostraba Helport, “Miren mis máquinas”; sin embargo, Austral Construcciones lo completaba él. No importaba nada. No importaban los pliegos, no importaba nada.

Para la misma obra, la ganadora Austral Construcciones presentó una planilla de equipos compuesta por 16 máquinas. ¿Se entiende la gravedad de lo que estamos haciendo referencia? 16 máquinas que, como dijimos, se van a repetir en cuatro ocasiones. ¡16 máquinas para esta obra! Helport había presentado 44 y compromiso de alquilar más. Es tan obvio, es tan obvio... Basta mirarlo.

Miren, a nosotros nos llamó la atención justamente esta circunstancia, porque claro, este es el deber ser, esto es lo que debía pasar. De por sí, el número de 16 equipos para realizar en tiempo y forma la obra, frente a los 44 de Helport, es algo inadmisibles, pero lo más burdo, y es lo que atenta contra todo sentido común, es que Austral haya planificado ejecutar la obra con exactamente la misma cantidad de equipos, marca, modelo, capacidad, estado, ubicación, que las obras de 1.616, 1.615, 1.614 y 16.751. Y además, en forma simultánea.

En definitiva, y retomando lo que ya hemos señalado, al hablar de las obras de remediación de canteras no solamente los equipos eran insuficientes para ejecutar cada una de las obras en el tiempo acordado, sino que además esos mismos equipos insuficientes se presentaron en varias obras. Y esto nos confirma que nunca realizaron nada y todo esto fue una apariencia de licitación para extraer ilegalmente fondos del Estado Nacional.

Miren, no se van a asombrar seguramente, pero lo mismo sucedió para otras cinco obras adjudicadas a Austral Construcciones que se realizaron también de manera simultánea. Vamos a ir Ruta 3 y Ruta 40, es decir, a más de 600 kilómetros de distancia. Y esto sucedió con la Licitación DNV 2.253, con la Licitación DNV 5.164, 7.078, 8.605 y 12.310.

Acá mostramos las distancias. Fíjense que en este caso hicieron la presentación de máquinas para la obra que se ubica al norte de la provincia -esto es la DNV 2.253/07-, y mientras la obra se ejecutaba, propusieron exactamente las mismas máquinas para aquellas obras que se debían ejecutar al sur de la provincia.

Entre esta obra y la otra obra hay aproximadamente 800 kilómetros de distancia. 800 kilómetros de distancia. Vemos

nuevamente la burla que esto representa por la imposibilidad de cumplir con el contrato.

De igual manera, Austral Construcciones presentó exactamente las mismas planillas de equipos para realizar otras cinco obras en rutas provinciales: Ruta 12, Ruta 25, Ruta 9, Ruta 2, Ruta 39. Y esto lo podemos ver de las licitaciones 6.746, 6.748, 9.067, 10.476 y 8.604. Acá lo pueden ver.

Como vemos, este despliegue de las mismas máquinas debía realizarse en todas las zonas de la provincia. Lo peor de todo, al mismo tiempo, al centro, sur, al este, al oeste. La imposibilidad es más que clara.

Y acá primero presentaron la planilla de máquinas para la obra 6.746, y una vez en ejecución, presentaron las mismas máquinas para las demás obras, la DNV 6.748, la DNV 9.067, la DNV 10.476, la DNV 8.604. Todas estas obras iniciaron sus trabajos entre enero y abril del año 2007.

Finalmente me quiero referir a una de las obras peritadas, la Licitación 16.957, una de las cinco obras que fueron objeto de peritaje, a lo cual me voy a referir a continuación, después del cuarto intermedio. La planilla de equipos presentada por Austral es exactamente la misma que la que la empresa afectó para obras ejecutadas ese mismo año. Fíjense y escuchen bien. En la DNV 2.253, 6.747, 5.164, 7.078, 8.605, 12.310.

Todo esto se puede verificar fácilmente. Basta mirar las planillas para advertirlo. Y todo esto realmente es muy burdo... Y ya no es burdo, es grotesco. Sin embargo, se siguen negando los hechos y las pruebas contundentes que estamos exhibiendo, que indican claramente que el cúmulo de arbitrariedades e irregularidades eran permitidas porque era la forma de extraer fondos del Estado. Es que sin la complicidad de los funcionarios de la Administración provincial y nacional, era imposible, nuevamente, no ver esto. Resulta absurdo, y como dije, atenta al sentido común, que nadie durante 12 años haya advertido estas groseras anomalías. Resulta inaudito que nadie haya analizado las planillas de equipo, que no se haya verificado su estado, que no se hayan realizado las inspecciones que exigían los pliegos. Y obviamente la secuencia aquí detectada demuestra que nunca el objetivo fue ejecutar las obras para mejorar la situación del usuario de las rutas. Y esto es gravísimo, señores jueces. ¡No les importaban las rutas! ¡Nunca les importaron las rutas!

Y esto, señores jueces, tuvo derivaciones. Obviamente que tuvo derivaciones: reiterados atrasos, aumentos permanentes de los costos de las obras. Nuevamente, una Administración sana, transparente, eficiente, al servicio de la comunidad y no

corrupta, hubiese advertido a tiempo estos atropellos y hubiese impedido la colosal defraudación en perjuicio del Estado.

Señores jueces, ahora me toca un tema un poquito más largo. Voy a hablar sobre sobrepuestos, como una de las tantas irregularidades que hemos detectado. Por eso, si le parece, hacemos un cuarto intermedio el tiempo que usted estime.

PRESIDENTE.- Muy bien, doctor. Vamos a disponer un cuarto intermedio entonces de 20 minutos para reanudar el alegato conforme lo anunciara recién el doctor Luciani.

- *Se pasa a cuarto intermedio.*

- *Transcurrido el cuarto intermedio:*

SECRETARÍA.- Señor presidente, ahora sí nos encontramos en condiciones de continuar con el debate.

PRESIDENTE.- Bueno, muchas gracias, doctor Cisneros. Se reanuda la audiencia.

Doctor Luciani, tiene la palabra. Para una cuestión de organización de su alegato y conocimiento de las partes, le hago saber que en este bloque por la tarde está prevista una extensión máxima de tres horas. Es decir, hasta las 16:45.

Adelante.

FISCALÍA (Luciani).- Bueno, muchas gracias, señores presidente.

Como comenté, en este tramo, este segmento, vamos a hablar de sobrepuestos. Al requerir la elevación a juicio de la presente causa y al describir el hecho imputado, el fiscal de la instancia anterior se refirió a la concertación de sucesivos proyectos perjudiciales para hacerse ilícitamente de los fondos públicos. Claramente, con la expresión de “sucesivos proyectos perjudiciales”, el fiscal de instrucción se estaba refiriendo a las 51 obras viales que de manera irregular se adjudicaron a las empresas de Lázaro Báez durante el lapso estudiado, esto es 2003-2015, y que se utilizaron como el medio para perjudicar los intereses confiados y obtener un lucro indebido.

Más allá de que a criterio de este Ministerio Público el perjuicio, como vamos a ver y como vamos a probar, se encuentra más que acreditado con las contundentes pruebas de cargo que venimos analizando, no obstante el peritaje ordenado por el Tribunal es útil y conducente para profundizar en el conocimiento de ciertos aspectos ya presentados preliminarmente en la investigación y para valorar, en los cinco casos abordados, cuál fue el alcance de la maniobra y la extensión de ese daño. Por eso, este Ministerio Público Fiscal cuando el Tribunal ordenó dicha prueba, propuso perito de parte.

Para que se entienda bien cuáles fueron las obras seleccionadas, del universo de las 51 obras comprendidas dentro de la imputación, se seleccionaron cinco obras para ser sometidas a

peritaje. Esto es un muestreo. Los muestreos se hacen en todas partes del mundo y es una práctica habitual realizar muestreos sobre determinadas obras.

En este caso se tomó algunas de las obras seleccionadas. Es la DNV 13.192, obras básicas y pavimento de la Ruta Nacional 3, tramo Avenida Circunvalación Caleta Olivia, con un presupuesto oficial de 126.500.000 pesos; el valor adjudicado, 146.110.804. En definitiva, ustedes van a ver los datos acá, nosotros ya los hemos dicho, cada uno de estos datos ya los hemos mencionado, con lo cual con la ayuda que tenemos acá para que se pueda ver, vamos a ver estos datos desde ahí.

Lo único que me interesa destacar es que esta obra tuvo un avance, al año 2015, del 43 por ciento. El plazo para realizar esta obra había sido de 36 meses.

El Expediente 16.957, también tenía un plazo de 36 meses y tuvo un avance de obra de 24 por ciento. El Expediente DNV 1.895, esto es Autopista Autovía en Ruta Nacional 3, tramo Rada Tilly, kilómetro 1.876. Vemos también que el avance de la obra fue de un 27 por ciento.

El Expediente 10.563, que tiene un presupuesto oficial -acá sí escuchen bien el monto- de 640.148.519, que tenía que realizarse en 48 meses y tuvo un avance del 28 por ciento.

El Expediente 20.178, obras básicas y pavimento de Ruta Nacional 288, tramo Estancia La Julia - Tres Lagos, Sección 1, Estancia La Julia, kilómetro 75, un presupuesto mayor a los 637.000.000 pesos. Tuvo un avance, a diciembre del año 2015, del 45 por ciento.

Es decir, son todas obras que no finalizaron. Ninguna de estas obras finalizaron. Hubo extensiones de tiempo, hubo modificaciones de obra. Ya las fuimos refiriendo a lo largo de este alegato.

En lo que aquí interesa, cuáles fueron los puntos de peritaje, nosotros nos vamos a adentrar a un solo punto en este segmento, a un solo punto del peritaje, que es el punto a): Se determine si existieron sobrepuestos en la confección de los pliegos de condiciones y especificaciones técnicas particulares, como así también en las ofertas realizadas por las empresas adjudicatarias, debiendo especialmente considerarse los precios de plaza al momento de los hechos y la razonabilidad de las categorías incluidas en esos actos.

Entonces, en el presente, lo que vamos a abordar es el punto a) destinado a determinar si existieron sobrepuestos.

Bien. ¿Quiénes fueron los que realizaron esta labor pericial del punto a)? El perito oficial, ingeniero civil del Cuerpo de Peritos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, el ingeniero

Eloy Bona; el perito ingeniero de parte en representación del Ministerio Público Fiscal, el ingeniero Roberto Panizza; y la perita ingeniera de parte en representación de la defensa de Cristina Fernández, la ingeniera Adriana Alperovich.

¿A qué conclusiones arribó cada perito en punto a lo relativo a sobreprecios? Bueno, vamos a empezar a mencionar la conclusión a la que arribó el perito Bona. El ingeniero Eloy Pablo Bona detectó, en las cinco obras analizadas, una diferencia de sobreprecio, en dólares, entre las ofertas de las empresas adjudicatarias y los presupuestos determinados pericialmente, que ascendió a la suma de 198.168.776 dólares. Más de 198 millones de dólares.

Cuando uno hace el desglose de los sobreprecios en cada una de estas obras, tenemos que en la DNV 13.191 se estableció un sobreprecio mayor a los 11 millones de dólares. Esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones SA, estuvo un 30 por ciento por encima del presupuesto determinado pericialmente.

En el Expediente 16.957 se estableció un sobreprecio mayor a los 52 millones de dólares. Esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo en un 110 por ciento por encima del presupuesto pericial.

En la DNV 18.295 se estableció un sobreprecio mayor a los 30 millones de dólares. Esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Kank y Costilla, estuvo un 84 por ciento por encima del presupuesto pericial.

En el Expediente DNV 10.563 se estableció un sobreprecio de 37.826.874 dólares. Más de 37 millones de dólares. Y esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo por encima del 38 por ciento del presupuesto pericial.

Y finalmente en la DNV 20.168 se estableció un sobreprecio mayor a los 66 millones de dólares. Estuvo a un 80 por ciento del presupuesto pericial.

Veamos a qué conclusiones arribó Panizza. Panizza, perito de parte, propuesto por el Ministerio Público Fiscal, detectó en el marco de las cinco obras analizadas una diferencia de sobreprecio en dólares entre las ofertas de las empresas adjudicatarias y los presupuesto determinados pericialmente que ascendió a la suma de 202.140.616 dólares.

Si tomamos en cuenta los montos a los que arribó el perito de la Corte y el perito de parte del Ministerio Público Fiscal, son bastante similares, se acercan bastantes entre unos y otros.

Como se desglosó este monto total, en el Expediente 13.191 se estableció un sobreprecio de 12.702.619,8 dólares. Estamos

hablando de más de 12 millones de dólares. Esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo por encima del 37 por ciento del presupuesto pericial.

En la DNV 16.957 se estableció un sobreprecio que supera los 39 millones de dólares: 39.502.348 dólares. Y esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo en un 66 por ciento por encima del presupuesto pericial.

En el Expediente 18.295 se estableció un sobreprecio mayor a los 29 millones de dólares: 29.329.581,6 dólares de sobreprecio. Y esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Kank y Costilla, estuvo en un 76 por ciento por encima del presupuesto pericial.

En el Expediente 10.563 se estableció un sobreprecio mayor a los 44 millones de dólares: 44.632.370 de dólares de sobreprecio. Estuvo por encima un 47 por ciento del presupuesto pericial.

Y el Expediente 20178 tuvo un sobreprecio mayor a los 75 millones de dólares, esto es 75.973.693 de dólares. Y esto significa que la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo en un 100 por ciento por arriba del presupuesto pericial.

Veamos qué es lo que concluye. Tenemos en cuenta entonces que tanto el perito de parte del Ministerio Público como el de la Corte coinciden, son coincidentes con los montos de sobreprecios, con algunas diferencias por supuesto.

Vamos a ver qué concluye la perita de parte propuesta por Cristina Fernández. En sentido diametralmente opuesto a sus dos colegas, la ingeniera Adriana Alperovich estimó que las cinco ofertas del Grupo Báez, no solamente no contuvieron sobreprecio alguno, sino que además conforme a la selección de ciertos ítems de cada obra que ella misma definió, llegó a la conclusión de que las ofertas de las empresas del Grupo Báez estuvieron -escuchen bien- 71.471.607 dólares por abajo. Concretamente nosotros tomamos en dólares, pero son en realidad 245 millones de pesos por debajo de los precios de plaza por ella misma calculadas.

Acá lo vemos nosotros. Como dijimos, lo pasamos en dólares para que se vean las diferencias entre unos y otros.

En el Expediente 13.191, la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, para la perita, según ella, la oferta fue de 6.391.690 dólares más económica que el presupuesto pericialmente calculado. También lo hacemos y lo pasamos a dólares.

En el Expediente 16.957, la oferta de la empresa ganadora, esto es Austral Construcciones, según ella fue la oferta más económica en 30.724.000 dólares, más económica que el presupuesto pericialmente calculado.

Y así podemos ver y desglosar cada uno de los expedientes. El 18.295 también 11.314.196 dólares más económico que el presupuesto pericialmente calculado. En la 10.563, según ella, 27.706.891 dólares más económico que el presupuesto pericialmente calculado. En la DNV 20.178, esta es la única excepción en que los cálculos de Alperovich, según ella, la oferta de la empresa ganadora, Austral Construcciones, estuvo levemente por encima del presupuesto pericialmente calculado. En concreto, más de 4 millones de dólares -esto es 4.665.179 dólares- representativos de un 3,76 por ciento por arriba. Vimos también las planillas a las que hizo referencia la perita Alperovich.

Me parece relevante aclarar, para evitar cualquier tipo de confusión, como dije recién, o una inadecuada interpretación de mis dichos, que la perita Adriana Alperovich presentó sus resultados en pesos argentinos. Nosotros, para este alegato y al solo efecto de facilitar la comparación de esos resultados con los presentados por los colegas Bona y Panizza, hicimos las correspondientes conversiones a dólares norteamericanos de acuerdo a la cotización oficial de esa moneda, Banco Central de la República Argentina, vigente para la fecha de la presentación de cada una de las ofertas peritadas. Esto simplemente lo hacemos para comparar.

En definitiva, para el ingeniero Bona los presupuestos de oferta y adjudicación de las obras analizadas tuvieron un sobreprecio de 198 millones de dólares respecto del presupuesto determinado pericialmente. Para Panizza, los presupuestos de oferta y adjudicación analizados tuvieron un sobreprecio de 202 millones de dólares respecto de lo pericialmente calculado. Sin embargo, para Alperovich, esos mismos presupuestos de oferta y adjudicación, conforme a una selección de ítems por ella realizada, resultaron 71 millones de dólares -concretamente 245 millones de pesos- más económicos que los precios de plaza por ella misma definidos.

El cuadro que estamos presentando nos ilustra estas diferencias que venimos exponiendo.

Ahora bien, cuando nosotros vemos esto nos preguntamos rápidamente a qué se debe semejante diferencia entre los resultados obtenidos por el ingeniero Bona y Panizza, por un lado, y los de la ingeniera Alperovich.

En primer lugar, basándonos exclusivamente en los números finales presentados por la perita de parte Adriana Alperovich, hemos advertido una cuestión muy singular. Para la perita propuesta por la defensa, cuatro de las cinco obras analizadas salían más caras que lo que el Grupo Báez plasmó en cada una de sus ofertas. Cuatro de las cinco obras analizadas salían más caras

que lo que el Grupo Báez plasmó en cada una de las ofertas. Y la distancia aludida resulta aún más significativa si comparamos los números de Alperovich con los de los presupuestos oficiales elaborados anteriormente por la AGVP en Santa Cruz, los cuales por lo general fueron siempre en promedio un 20 por ciento inferiores a las cotizaciones efectuadas al Grupo Báez.

Y ya rápidamente nos preguntamos con qué intención podría un empresario de la construcción ofertar y firmar una serie de contratos de obra pública que lo comprometan a realizar los trabajos bajo presupuestos que, según nos indicó la ingeniera Alperovich, no le alcanzan ni siquiera para cubrir los precios de plaza de los ítems principales de las obras.

¿Existe alguna explicación racional para comprender semejante inconsistencia? Evidentemente algo no cuadra en las estimaciones proporcionadas por la perita de parte. Claro, porque el severo desacople que exhibe en sus números se manifiesta claramente al compararlos con resultados contundentes y parejos presentados por sus colegas. Me refiero al perito ingeniero Bona y Panizza.

Además, no existe una convergencia alguna con las estimaciones de costos que surgen de los presupuestos oficiales elaborados por la cuestionada AGVP de Santa Cruz, ni con las ofertas de las empresas ganadoras, ni Austral, ni Kank.

En definitiva, semejante situación nos ha exigido, una vez más, a realizar una indagación un poquito más profunda a fin de conocer cómo cada uno de los profesionales actuantes arribó a este resultado.

Bueno, miren, presupuestar una obra significa establecer de qué estará compuesta -una composición cualitativa-, cuántas unidades de cada uno de sus componentes, ítems, serán necesarios para concretar la construcción -una composición cuantitativa-, aplicar precios a cada una de esas unidades de ítem de obra, multiplicar los precios unitarios por las cantidades necesarias de ítems, obteniendo así el valor total de la obra. El presupuesto, entonces, tiene por objeto determinar anticipadamente el costo de la ejecución del material de una obra con base en los planos y en las especificaciones técnicas del proyecto respectivo. De esa manera se calculan los cómputos de los trabajos a ejecutar, se hacen los análisis de precios unitarios de los ítems y se establece el valor total de la obra.

En cuanto a los costos, en general se pueden identificar: materiales, manos de obra, equipos, gastos generales. A los tres primeros -esto es, materiales, mano de obra y equipos- se los denomina costos directos, toda vez que tiene una relación directa con la ejecución física de la obra. Por otra parte, los llamados gastos generales se los denomina costos indirectos, ya que no

están directamente relacionados con los trabajos a ejecutar, sino más bien con el tiempo de ejecución de la obra, e incluyen por ejemplo gastos administrativos, mantenimientos, costos financieros, impuestos, pólizas, servicios públicos, comunicaciones, control técnico, campamentos, vías de acceso e imprevistos, por supuesto. Estos son los costos indirectos.

Bueno, ¿cuál fue el método utilizado por el perito Bona? En primer lugar, el ingeniero civil Eloy Bona dio por válidos los cálculos, es decir las cantidades de los ítems. Y esto es importante. Bona da por válidos esos cálculos, esos cálculos que están dados en el presupuesto oficial y en las ofertas de las empresas adjudicatarias. En definitiva, no objetó ni revisó tal aspecto en su dictamen pericial, sino que su labor se centró en comparar los valores de ítem dados en los presupuestos oficiales y las ofertas de las empresas con los valores de ítems determinados pericialmente. Bien, primer paso.

¿Cómo obtuvo esos valores periciales de los ítems para obtener los valores periciales, o sea los precios de plaza? Bona revisó la documentación de un lote de obras ejecutadas en la contigua provincia de Chubut, que fue facilitada por Vialidad para su consulta por parte de todos y se los entregó a todos los peritos intervinientes, como también analizó la documentación vinculada a la relicitación de las tres obras sobre la Ruta Nacional N° 3, que el Grupo Báez había dejado abandonada a partir del año 2015 y que forman parte también del conjunto de las cinco obras peritadas.

Para conciliar entonces esos precios de las obras utilizadas para el estudio con las obras peritadas, Bona acudió a un programa que ofrece la DNV denominado Var Erm y actualizaciones. Asimismo, en caso no de poder establecer el precio de plaza de algún ítem, decidió dar por válidos los de los presupuestos oficiales o, en su defecto, los que determinaron las empresas adjudicatarias.

Y así explicó, con toda claridad, en la audiencia del 18 de abril del año 2022, dijo: "En cuanto a la metodología propiamente dicha en mi caso en particular, voy a hablar de la metodología para el punto a), en el cual tuve en cuenta fue buscar un comparado de obras con situación característica y localizaciones similares a las cinco obras a peritar, en el cual se ha determinado los precios y los costos de obras. Para eso lo que se utilizó es un método muy similar al que brinda el Tribunal de Tasaciones de la Nación, particularmente las normas 1.6 y 3.1 que se encuentran dentro de la página web del Tribunal de Tasación de la Nación y es de acceso público, en el cual se utiliza un método comparativo, seleccionando la información a utilizar. Entonces se extrajeron los datos del cálculo y presupuesto oficial, en el caso

que lo hubiera, o de las empresas adjudicatarias, en el caso que no existiera. Entonces, para esta tarea se utilizaron obras adjudicadas por Vialidad, el faltante de las tres obras de la Ruta Nacional N° 3 y obras de Malla de la provincia de Chubut, de los años 2011 y 2012”.

Por lo demás, para el cálculo del ítem Movilización de obra, adoptó el valor del 5 por ciento del monto total determinado según la pericia. Bona estudió los valores de plaza de la mano de obra y los comparó con lo presupuestado por las empresas del Grupo Báez, tomando como cargas sociales, los valores dados por la Cámara Argentina de Construcción.

En definitiva, a través de este procedimiento, el ingeniero Bona detectó una diferencia en sobreprecio, en dólares, entre los presupuestos de las empresas adjudicatarias y los presupuestos periciales, que sumadas las cinco obras peritadas ascendió a la suma de 198.168.776 dólares.

¿Cuál fue el método utilizado por el ingeniero Panizza? A diferencia de Bona y también de Alperovich, no dio por válidos los cálculos del ítem “Cantidades”. Es decir, Bona dio por válidos esos cálculos; Panizza no los dio por válidos, sino que él procedió a recalcular las cantidades basándose en las especificaciones técnicas obrantes en los pliegos de cada una de las obras analizadas.

Al respecto, el perito Panizza explicó en este juicio oral, en la audiencia del 18 de abril del año 2022, lo siguiente: “Fui desarrollando la pericia obra por obra, la cual figura en el expediente, observando que no solamente debía referirme al precio unitario, ya que estas obras se contrataban por el sistema de unidad de medida. O sea, una unidad de medida, el sistema indica cantidad y valor unitario; entonces, también en base a los presupuestos que había adentro de los pliegos, procedí a hacer un análisis de los cálculos métricos para los cuales se llegaba al precio definitivo”. Aclarando más adelante, “Traté de ver si había sobrecálculos aparte de los sobreprecios, porque en definitiva un sobrecálculo me llevaba a un sobreprecio final”. “Un sobrecálculo me llevaba a un sobreprecio final”. Quedémonos con esto. Les pido que nos quedemos con esto, porque después vamos a retomar.

En definitiva, bajo estos parámetros, el ingeniero recalculó los volúmenes, las superficies resultantes, los ítems más significativos dentro de los presupuestos, respetando para eso los cálculos geométricos de largo, ancho y alto de los diferentes componentes del paquete estructural y obras complementarias de cada una de las rutas peritadas. Luego, cotejó y comparó esas cantidades obtenidas pericialmente con las indicadas en los pliegos oficiales y en la planilla de las ofertas.

Y quiero destacar especialmente este aspecto del peritaje del ingeniero Roberto Juan Panizza, dado que fue lo que llevó a este profesional a entregarlos, a nuestro modo de ver, una respuesta más íntegra, una respuesta más completa y acabada en torno al punto de pericia planteado por el Tribunal.

Y recordemos que se les había pedido a los peritos determinar si existieron sobrepuestos, por lo cual nos resultó verdaderamente valorable este enfoque por parte del ingeniero Panizza, este enfoque que él le dio a esta cuestión, porque evidentemente si las cantidades de ítem fijadas en el presupuesto oficial y de oferta estaban exageradas o no tenían justificación, ello indefectiblemente se traduciría en un mayor precio final y, por lo tanto, en mayores sobrepuestos.

En definitiva, lo que nos ha ilustrado el ingeniero Panizza es sencillamente que un sobrepuesto puede generarse no solamente a través de la exageración de los precios unitarios de los ítems, sino también a partir de la exageración de las cantidades. Fue por dos vías. Y esto es muy interesante.

Por eso, esta Fiscalía, sin desmerecer el trabajo que hizo el perito de la Corte Suprema de Justicia, va a seguir en este alegato el dictamen de este ingeniero. Insisto: sin perjuicio de la prolija labor que desplegó también el ingeniero Bona.

Ahora bien, luego de recalcular las cantidades, Panizza a los fines de establecer un precio de plaza de cada uno de los ítems, tomó los valores publicados en una revista centenaria, "El Constructor", correspondiente justamente a las fechas de cada uno de los llamados a licitación. Explicó en la audiencia del 18 de abril del año 2022: "Cuando un organismo oficial prepara un presupuesto testigo para llamar a un concurso, lo hace no como una empresa, analizando los precios unitarios, tomando valores de rendimiento, etcétera, porque no los conoce, porque depende de cada empresa, sino que toma valores de revistas especializadas. En el caso de obras civiles, lo más común es la revista 'Vivienda', o como en el caso de las obras viales, el diario 'El Constructor', que es una edición centenaria que se viene utilizando como para determinar a priori precio testigo o precio base para la imputación de fondos y el llamado a concurso".

Es importante destacar en este punto que Panizza, al igual que su colega Bona, en caso de no hallar el precio de un rubro específico de "El Constructor", adoptó un valor proporcional a un ítem similar del presupuesto oficial o del presupuesto de adjudicación. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando no encontraba en "El Constructor" el precio, se quedaba con el precio del presupuesto oficial o el presupuesto de adjudicación. ¿Está bien? Y esto muestra que su tarea fue absolutamente noble porque, cuando

no encontraba directamente el precio en “El Constructor”, se lo daba lo que decía el presupuesto oficial o el presupuesto de adjudicación.

Incluso en caso de no obtener valor alguno a través de los métodos anteriores, adoptó un valor idéntico al del presupuesto oficial. En estos términos lo explicó en el juicio, en la audiencia del 19 de abril del año 2022. El doctor Mola le preguntó si en la publicación de “El Constructor” halló el precio de todos los ítems que era objeto de cotejo o si es que no halló alguno, cómo suplió esa ausencia. Y Panizza contestó: “En los casos en que no había un precio en el diario ‘El Constructor’, se colocaba el precio de la oferta adjudicada directamente”.

Finalmente, a todo esto le añadió a su precio el costo máximo de mano de obra en zona Austral: más 18 por ciento conforme a las tablas salariales de la UOCRA. Y a su vez, multiplicó todo eso por el coeficiente de pase de las empresas adjudicatarias: 1,76, en el caso de Austral Construcciones; 1,70, en el caso de Kank y Costilla.

A través de esta metodología, el ingeniero Panizza detectó una diferencia en sobreprecios, en dólares, entre los presupuestos de la empresas adjudicatarias y los presupuestos periciales, que sumadas las cinco obras peritadas ascendió a la suma de 202.140.616 dólares.

Ahora bien, más allá del número final aquí presentado, no quiero soslayar algunos hallazgos relevantes que obtuvo el ingeniero Panizza a través del ya mencionado recálculo del cómputo de ítems, cantidades, previstos en los presupuestos de obras.

Y en este sentido, resaltó el ingeniero que existió un ítem al que tanto en los presupuesto oficiales -digo, los presupuesto de AGVP-, como en las ofertas de las empresas adjudicatarias del Grupo Báez, se le asignó una llamativa preponderancia por sobre todos los demás. Me refiero a los terraplenes con compactación especial.

Cabe aclarar muy brevemente que estos terraplenes son ni más ni menos las bases sobre las cuales se asientan los caminos y que, una vez concluida cada obra, quedan sepultados debajo del asfalto. Tengamos en cuenta esto.

Al perito le llamó la atención un ítem determinado, la preponderancia que tiene un ítem determinado sobre otros ítems de las obras. Justamente, terraplenes con compactación.

Como dije, son las bases sobre las cuales se van a asentar los caminos y, una vez que concluye la obra, queda sepultado abajo. Por ese motivo, es allí donde suelen albergarse los mayores abusos y los mayores fraudes en materia de obras públicas, porque

es como esconder la basura debajo de la alfombra, como dice el refrán.

Ahora bien, no pocas fueron las sorpresas con las que se topó el ingeniero Panizza tras recalcular las cantidades de estos costosísimos terraplenes. Veamos qué sucedió en cada uno de los cinco casos.

Expediente 13.191, obras básicas y pavimento de Ruta Nacional N° 3, tramo Circunvalación Caleta Olivia. El cómputo oficial para esta obra indicaba que la Avenida Circunvalación Caleta Olivia demandaría la construcción de 434.390 metros cúbicos de terraplenes con compactación. Lo cual, a su vez, requeriría de una inversión mayor a los 23 millones de pesos, tomando que el costo unitario del terraplén es de 53,31 metros cúbicos. Lo estamos viendo acá.

Todo esto transformaba el ítem “Terraplenes con compactación especial” en el más costoso de toda la obra al insumir el 15,85 por ciento del presupuesto total previsto para la obra. Y digo, es importante, porque tras proceder al recálculo de las cantidades de este ítem -escuchen bien- el ingeniero Panizza detectó que, en rigor de verdad, solo se precisaban 229.675 metros cúbicos de terraplén, lo cual requeriría una inversión real de 4.803.283 pesos, si se tiene en cuenta que 20,91 pesos sale el metro cúbico.

Fíjense las diferencias. Y fíjense que, con esto, la incidencia de los terraplenes en el costo de la obra bajaba radicalmente de 15,85 por ciento a 4,49 por ciento, pasando así de ser el primer ítem de más costo al séptimo lugar en la clasificación general de ítems. Veamos la tabla comparativa que estamos analizando.

En la Licitación 16957, Autopista Autovía en Ruta Nacional N° 3, kilómetro 1.864 - kilómetro 1.908, el cómputo para esta obra indicaba que la Autovía sobre la Ruta Nacional 3, tramo kilómetro 1.864 – 1.908, demandaría la construcción de 1.280.649 metros cúbicos de terraplenes con compactación especial, lo cual a su vez requeriría una inversión mayor a los 71 millones de pesos, si tenemos en cuenta que el precio unitario del terraplén es de 55,55 pesos el metro cuadrado. Todo esto, por supuesto, transformaba al ítem “Terraplenes con compactación” en el más costoso de toda la obra, porque insumía un 23 por ciento del presupuesto total.

Ahora bien, tras proceder al recálculo de las cantidades de este ítem, el ingeniero Panizza detectó que, en rigor de verdad, solo se precisaban 798.720 metros cúbicos de terraplén para la construcción de esta obra y una inversión real de 17.417.207 pesos. Es decir, 21,81 pesos por metro cúbico. Fíjense las diferencias, eh. Con esto, por supuesto, la incidencia de los terraplenes en el costo total de la obra bajaba radicalmente del

23 por ciento al 9 por ciento, pasando así de ser, del primero, al quinto en la clasificación general de los ítems según su incidencia en el presupuesto total de la obra.

Pero continuemos y sigamos viendo la Licitación 18.295. El cómputo oficial para esta obra indicaba que la autovía sobre la Ruta Nacional 3, tramo Rada Tilly - kilómetro 1.867, demandaría la construcción de 953.914 metros cúbicos de terraplenes con compactación especial. Lo cual, a su vez, requeriría de una inversión de 56.767.432 pesos; precio unitario del terraplén, 59,51 por metro cuadrado. Todo esto también transformaba el ítem terraplenes con compactación en esta obra, en el más costoso de toda la obra, al insumir el 27 por ciento del presupuesto total previsto para la obra.

Ahora bien, tras procederse al recálculo de las cantidades de este ítem, el ingeniero Panizza detectó que, en rigor de verdad, solo se precisaban 589.056 metros cúbicos de terraplén para la construcción de esta obra, lo cual requería una inversión real de 12.407.286 pesos. Estamos hablando de 21,06 pesos por metro cúbico. Con esto, la incidencia de los terraplenes en el costo total de la obra bajaba radicalmente del 27 por ciento al 10 por ciento, pasando así del primero al quinto lugar en esta clasificación general de ítems según la incidencia en el presupuesto total de la obra.

Vayamos entonces a la obra 10.563. Fíjense que en esta obra el cómputo oficial para esta obra indicaba que los trabajos sobre la Ruta Provincial 47 demandarían la construcción de 1.619.100 metros cúbicos de terraplenes con compactación, lo cual a su vez requeriría una inversión mayor a los 209 millones de pesos, si tenemos en cuenta el precio unitario del terraplén a 133,32 el metro cúbico. Todo esto transformaba el ítem de "Terraplenes con compactación" en el más costoso de toda la obra, porque insumía aproximadamente 34,38 por ciento del presupuesto total previsto.

Ahora bien, cuando se recalculan las cantidades de este ítem, el ingeniero Panizza detecta nuevamente que, en rigor de verdad, solo se precisaban 971.460 metros cúbicos de terraplén para la construcción de esta obra y una inversión real de 40.622.427 pesos, si tenemos en cuenta que el metro cúbico sale 50,05 pesos. Con esto, entonces, la incidencia de los terraplenes en el costo total de la obra bajaba radicalmente del 34,38 por ciento al 11,17 por ciento, pasando del primero al cuarto lugar en esta clasificación general de ítems que tiene según la incidencia en el presupuesto total de la obra.

Y fíjense la última de las obras que analizó el perito. En el Expediente 20.178, obras básicas y pavimento en la Ruta Nacional 288, tramo Estancia La Julia - Tres Lagos, Sección 1, Estancia La

Julia - kilómetro 75, el cómputo oficial para esta obra indicaba que los trabajos sobre la Ruta Nacional 288 demandarían la construcción de 1.828.224 metros cúbicos de terraplenes con compactación, lo cual a su vez requeriría de una inversión de 258.821.671 pesos. El precio unitario del terraplén se calculaba 141,57 pesos el metro cúbico. Todo esto transformaba el ítem "Terraplenes con compactación especial" en el más costoso de toda la obra al insumir el 44 por ciento del presupuesto total previsto para la obra.

Una vez que se recalculan las cantidades de este ítem, el ingeniero Panizza detectó que, en rigor de verdad, solo se precisan 239.238 metros cúbicos de terraplén para la construcción de esta obra, lo cual requería una inversión real de 39.532.695 pesos, si tenemos en cuenta que el metro cúbico sale 53,48 pesos. Con todo esto nuevamente vemos que la incidencia de los terraplenes en el costo bajaba radicalmente de 44 por ciento al 13 por ciento, pasando del primero al tercer lugar.

En este caso, tal como ha podido observarse, la diferencia entre la cantidad de terraplén calculada en el cómputo oficial y la calculada en el cómputo pericial ha sido sumamente notable. Fíjense los montos. Fíjense los montos: cuál fue el cómputo oficial, cuál fue el cómputo de peritaje. Fíjense los montos en juego: 258 millones frente a 39 millones. 259 millones.

Fíjense que tanto es así que, de haberse construido la cantidad de terraplenes que indicaban los cálculos oficiales, la altura de esta sección de la Ruta Nacional 288 habría superado a una persona de 1,88 de estatura, señores jueces. Así debería ser el terraplén si tenemos en cuenta que hicieron eso, que utilizaron esa cantidad de terraplenes con compactación. Fíjense lo que les estamos diciendo. Con esta ilustración ustedes lo pueden comprender. Y fíjense la cantidad de terraplén. Así debería ser la ruta.

Sin embargo, cuando en el año 2016 esta sección de la Ruta Nacional 288 fue inspeccionada por el personal de la Unidad de Auditoría Interna de la DNV, tales funcionarios pudieron constatar in situ -fíjense lo que es la calzada- que esa calzada apenas se levantaba unos pocos centímetros del ras del suelo.

Señores jueces, es algo evidente, notable. Mírenlo. Es una foto del año 2016. ¿Dónde está levantada la ruta en 1,80 metros? Son cuestiones evidentes, las estamos viendo. Incontrastables.

Volvamos ahí. Así debía ser la ruta. Creo que no supera la suela del zapato del inspector. No supera la suela del zapato. Mírenlo, está más alto él. Ahí debía haber 1,80 metros. Realmente, escandaloso, señores jueces, desde todo punto de vista. Escandaloso.

En definitiva, como anticipamos, la pericia o peritaje elaborado por el ingeniero Panizza detalló que justamente aquel ítem tan particular, los terraplenes, alrededor del cual la experiencia indica que suelen concentrarse los mayores abusos tendientes a esconder esos gastos injustificados, fue precisamente el que en estos cinco casos estudiados más incidió en el valor final de la obra.

Fíjense: 16 por ciento en Circunvalación Caleta Olivia; 23 por ciento en la Autovía sobre la Ruta Nacional 3; 27 por ciento en la Autovía Rada Tilly; 35 por ciento en la Ruta Provincial 47; 44 por ciento en la Ruta Nacional 288.

Y en este sentido, cabe recordar según lo determinado por este mismo perito, semejante incidencia de los terraplenes careció de toda justificación habida cuenta de que, tras recalcular los cálculos del ítem, el ingeniero Panizza reconstruyó que los terraplenes con compactación especial no debieron haber incidido en un más 11 por ciento en promedio sobre el costo total de cada una de las rutas estudiadas.

Semejantes hallazgos muestran que los presupuestos oficiales y los de las ofertas de las empresas del Grupo Báez no fueron elaborados con parámetros técnicos -ya lo estamos viendo de todas formas-, sino más bien con el afán de acaparar ilegítimamente la mayor cantidad de recursos públicos como fuera posible. A tal punto esto es así que en tan solo 5 de las 51 obras analizadas en este juicio lograron quebrar la triste barrera de 200 millones de dólares de sobreprecio. Y esto no solo emergió a partir del descalabro detectado con los terraplenes, sino también, por ejemplo, a partir de la inocultable dispersión de precios por kilómetro construido que evidencian las estimaciones de costos justamente proporcionados por la comitente y la contratista.

Por ejemplo, en el marco de dos obras similares que compartían la misma tipología. Estamos hablando de rutas de calzada única. Me refiero concretamente a la Ruta Provincial 47 y la Ruta Nacional 288. La misma empresa contratista, Austral Construcciones de Lázaro Báez, cotizó 1.467.106 dólares por kilómetro a construir en la Ruta Provincial 47 y 2.038.850 dólares por kilómetro a construir en la Ruta Nacional 288. Es decir, hubo entre ambas obras una millonaria diferencia de más de 500.000 dólares por kilómetro, cuando – reitero- se trataba de obras similares que compartían la misma tipología. Y además las ofertas fueron formuladas a solo siete días de distancia de una y la otra. Y la oferente era la misma empresa en ambas licitaciones: Austral Construcciones.

Insisto: son obras simultáneas y hay una diferencia de 500.000 dólares por kilómetro. ¿Se dan cuenta lo que les estoy diciendo?

La ingeniera Adriana Alperovich, perita de parte por parte de la defensa de Cristina Fernández, no adoptó ninguno de los procedimientos que siguieron sus colegas ingenieros. En primer lugar, optó por focalizar su análisis en una selección de ítems, ítems que fueron seleccionados por ella misma. Es decir, a diferencia de sus colegas Bona y Panizza, no analizó la totalidad de los ítems que figuraban en el presupuesto oficial, en los presupuestos de oferta, de adjudicación de las obras peritadas, sino que limitó su análisis a ciertos ítems que ella misma escogió por considerarlos principales. Y esto fue resaltado como un grave inconveniente por parte de su colega ingeniero Bona, quien al ser invitado en este juicio a emitir opinión sobre las metodologías empleadas por sus colegas, manifestó: "Yo un poco le comenté en mi presentación. Entendí que mi metodología era más homogénea y más precisa al tomar todos los ítems de las distintas obras. Utilicé una sola fuente de información, como fue tanto en las obras adjudicadas por Vialidad Nacional, como los coeficientes que brinda la misma Vialidad Nacional para la readecuación o redeterminación de precios. Y entiendo que de esa manera se cumple con el objetivo solicitado por el Tribunal en cuanto a ser lo más preciso y representativo. Me parece a mí que tomar todos los ítems es más representativo que tomar solo algunos de ellos". Y claro, sí, por supuesto que esto es así.

Con respecto a los cálculos, cantidades de ítems, Alperovich se plegó sin más a lo que figuraba en los presupuestos oficiales y adjudicación. Con relación al valor de plaza de los ítems, Alperovich refirió que debía recalcular primero el precio de los insumos que componen cada uno de los ítems, y para eso consideró necesario -escuchen bien- obtener el valor de cada insumo, el origen o fábrica, y añadirle el costo del transporte a la zona de obra. Valor de cada insumo en origen o fábrica y añadirle el costo de transporte a la zona de obra. Además, introdujo como variable a considerar la potencia y rendimiento de las máquinas utilizadas para completar cada una de las tareas.

Todos estos particulares procedimientos emprendidos por la perita de la defensa también fueron objeto de una serie de críticas y discrepancias por parte del ingeniero Panizza, que dijo en la audiencia del 18 de abril del año 2022: "La ingeniera Alperovich dijo 'Bueno, hagamos análisis de precios de los ítems'. Yo no estuve de acuerdo porque le dije que se trataba de obras que se usaban precios de referencia o precios testigos, que en general los organismos lo hacían mediante las publicaciones oficiales a

las que hice referencia, diario 'El Constructor', la revista 'Vivienda', etcétera. ¿Entonces qué ocurre? Que usamos un criterio, como acaba de decir el ingeniero Bona, homogéneo, y no tomar como consideró la ingeniera precios de distintas fuentes. O sea, ella dijo 'Bueno, el rendimiento de esta máquina Caterpillar me da tanto', pero resulta que la máquina utilizada era Umaxu". Eran dos máquinas distintas.

En definitiva, a través de esta tan cuestionada metodología, la perita por la defensa llegó a la conclusión de que las ofertas del Grupo Báez en las cinco obras peritadas fueron 71 millones de dólares más económicas que los precios de plaza determinados pericialmente por ella.

Acá en este cuadro podemos observar muy bien las diferencias. Fíjense las diferencias que existen entre las ofertas del Grupo Báez y los precios de Alperovich. Miren la diferencia. Es decir que el Grupo Báez cotizó por abajo, perdió plata. Para la perita, prácticamente perdió plata. Yo no sé para qué se presentó a estas licitaciones. Casi que le tendríamos que devolver plata si tenemos en cuenta esto.

Señaló la ingeniera Adriana Alperovich, en referencia a su propia labor pericial, que a los efectos de aproximar los cálculos se seguirá la metodología que se explica en los párrafos siguientes, lo cual constituye una estimación con un alto grado de aproximación y no exactamente el precio de plaza al momento de la oferta. "Aproximar cálculos". Lamentablemente del dictamen entregado por esta profesional no surge de manera explícita hacia dónde o hacia qué cosa la ingeniera pretendía aproximar los cálculos. Sin embargo, de su trabajo y de su declaración se desprenden numerosos indicios que nos permiten determinarlo claramente. Se ha observado en el marco del punto de pericia aquí abordado tendiente a determinar la existencia o no de sobreprecios, Alperovich basó sus conclusiones en el análisis de precios forzados y ajustados a la necesidad de llegar a un número final, alejándose por completo de la labor pericial tendiente a reflejar la verdad, la realidad histórica de lo acontecido.

Fue muy claro en este sentido, muy gráfico en este sentido el ingeniero Panizza en la audiencia del 16 de abril del año 2022 cuando durante el juicio explicó: "O sea, yo veo que los precios unitarios están forzados para llegar a un resultado. Era, si me permite, como cuando uno usaba el manual de ingreso al colegio secundario donde le daban los problemas, decía el resultado y uno trataba de forzar el resultado para llegar a ese número. Yo por lo que veo en el análisis de los precios de la ingeniera, con todo el respeto, no coincido porque veo que son resultados ajustados a la

necesidad de llegar a un valor similar a los precios adjudicados. Eso es lo que estoy observando”.

En línea con todo esto, lo cierto es que al analizar exhaustivamente el peritaje elaborado por Adriana Alperovich nos hemos topado con graves desajustes en los cálculos, graves desajustes, y por supuesto que esto derivó en los resultados que nos terminó entregando. Y entre otras cosas hemos visto serias falencias en la determinación de los costos de los terraplenes con compactación. Justamente en el tema en el cual Panizza profundizó y arribó a la conclusión de que había sobrecómputos.

Consideramos que esto último para nosotros obviamente no es casual, porque los terraplenes constituyeron el ítem que más incidencia tuvo en la conformación de los precios finales de cada una de las obras, según los cómputos y presupuestos oficiales. Estos desajustes de Alperovich no resultaron inocuos sino que repercutieron profundamente en el valor final de su trabajo, al entregarlo después de todo su derrotero pericial un resultado que a esta altura podríamos definir como coloquialmente lo que se dice algo dibujado. Como decía Panizza: “Tuvo que llegar a un número, y llegó a este número”.

Repasemos algunas planillas, algunas se las exhibimos incluso a Alperovich, repasemos algunas planillas elaboradas por la ingeniera referidas justamente a terraplenes con compactación. Vamos al ítem “Cantidad de mano de obra”. En primer lugar, según esta perita, la cantidad de mano de obra que se necesita para la realización de una unidad diaria de terraplenes curiosamente iba variando de una obra a la otra. Por ejemplo, para las obras sobre la Ruta Nacional 3, tramo circunvalación Caleta Olivia y Rada Tilly, kilómetro 1867, DNV 13.191, DNV 18.295, Alperovich indicó que se necesitaban 20 hombres: 8 oficiales especializados, 7 oficiales, 5 ayudantes, para completar una unidad diaria de ese ítem. Veamos las planillas anexas -que estamos mirando-, en lo que se expresa justamente esto. Acá las tenemos en pantalla.

Sin embargo, para la obra contigua a las dos anteriores, Ruta Nacional 3, kilómetro 1867, 1907, expediente 16.957, que en rigor de verdad era un tramo más de esta autovía que uniría Caleta Olivia con Comodoro Rivadavia -“uniría” porque justamente esto nunca sucedió-, la misma perita indicó que eran necesarios 26 hombres para llevar a cabo la misma tarea. 9 oficiales especializados, 12 oficiales, 5 ayudantes. Véanlo ustedes en la planilla. A su vez, al efectuar idéntico cálculo, pero esta vez para la obra adjudicada al Grupo Báez sobre la Ruta Provincial 47, DNV 10.563, la ingeniera volvió a cambiar el criterio y precisó en este caso que ahora se necesitaban 24 hombres para completar la

misma cantidad del mismo trabajo. 5 oficiales especializados, 14 oficiales, 5 ayudantes. Lo están viendo ustedes en la planilla.

Y finalmente al analizar la obra de la Ruta Nacional 288 la perita Alperovich cambió nuevamente su criterio. Ahora afirma en esta oportunidad que, para completar unidad de terraplenes con compactación, se precisaban 33 hombres. 6 oficiales especializados, 19 oficiales, 8 ayudantes. Lo están viendo ustedes en pantalla.

En el gráfico que vamos a exhibir ahora nos va a quedar un poquito más clara esta cuestión. Ahí lo tenemos. La misma perita calcula para igual ítem terraplén diferentes cantidades de manos de obra. Claro, cuando fue preguntada en este juicio sobre estos desajustes, concretamente en la audiencia del 2 de mayo del año 2022, Alperovich no logró dar una respuesta. Se remitió primero a una supuesta respuesta anterior y luego hizo referencia a una respuesta genérica, el tema de los análisis de precios son diferentes. Pero bueno, nosotros no nos conformamos con esto y empezamos a mirar otros ítems. Vamos al ítem "Potencia y rendimiento de los equipos". Digo, continúo entonces con el derrotero del ítem "Terraplenes con compactación especial", curiosamente según el peritaje de la ingeniera la potencia de equipos necesaria para la realización de una unidad de terraplenes también fue variando de una obra a otra obra. Según surge de su dictamen, en noviembre del año 2011 habría sido necesario un 34 más de potencia de equipos que en mayo del 2011 para construir la misma cantidad de los mismos terraplenes. Lo estamos viendo ahí, en el gráfico queda clarísimo.

En la Ruta Provincial 47, DNV 10.563, licitada en mayo del año 2011, Alperovich afirmó que se necesitaba unos 3500 HP de potencia al cuadrado para completar una unidad de ítem terraplén con compactación.

En la licitación sobre la Ruta Nacional 288, DNV 20.178, licitada en noviembre del año 2011, seis meses después, la misma perita calculó que para la realización de una unidad de terraplenes ahora se precisaban 4745 HP. Acá vemos las diferencias.

Bueno, sigamos con terraplenes y vayamos al rendimiento. También se verificaron entre una obra y otra llamativas discrepancias en torno al rendimiento de los equipos para construir los citados terraplenes con compactación. Fíjense que para la obra... ¿No sé si se escucha bien? Yo tengo una sirena acá, por eso, es la hora en la que suena la sirena. Bueno, para la obra sobre la Ruta Nacional 3, Avenida Circunvalación Caleta Olivia, la DNV 13.191, Alperovich afirmó que se precisaba que las máquinas rindieran a razón de 35,77 metros cúbicos por hora, lo

que equivale a decir 287 metros cúbicos por día para completar una unidad de terraplenes con compactación especial. Como vemos, curiosamente en este caso, la perita por la defensa midió el rendimiento de los equipos en metros cúbicos por hora, lo que dificultó su comparación con los rendimientos plasmados por las otras obras peritada que fueron expresados en metros cúbicos por día. Se escucha bien, ¿no? Yo estoy gritando mucho, pero porque... Si quieren, esperamos 5 minutitos.

PRESIDENTE.- Se lo escucha bien, doctor. Pero si usted por una mayor comodidad de su parte, hacemos 5 minutos de cuarto intermedio. Como usted prefiera.

FISCALÍA (Luciani).- No, no.

PRESIDENTE.- Se lo escucha bien y muy de fondo se escucha esa sirena a la que acaba de hacer referencia.

FISCALÍA (Luciani).- Okey. Bueno, perfecto entonces. Sigo, continúo.

PRESIDENTE.- Puede continuar.

FISCALÍA (Luciani).- Continúo. Entonces como le dije, curiosamente en este caso, la perito por la defensa midió el rendimiento de los equipos en, como dije, metros cúbicos por hora. Y esto obviamente dificulta también la comparación porque en otras obras lo que hizo fue medirlo en metros cúbicos pero por día.

Miremos. Si tomamos en cuenta entonces 35 metros cúbicos por 8 horas diarias, nos daba algo así como 287 metros cúbicos. ¿Sí? Entonces tenemos que pasarlo a 287 metros cúbicos. Quédense con eso. Cuando Alperovich realiza idéntico cálculo, pero a las obras o dos obras contiguas a la anterior -esto me refiero a la 18.295 y la 18.957-, ya no expresó los rendimientos en metros cúbicos por hora sino que lo hizo por día y afirmó, en ese sentido, que para completar los terraplenes, en lugar de necesitar lo que les dije -esta suma que yo hice, 287 metros cúbicos-, ahora precisaban 700 y 830 metros cúbicos por día respectivamente. Acá lo van a ver más claro: 700 y en el siguiente por día. Y en el siguiente gráfico lo van a ver más claro.

Quiero resaltar que de lo antes expuesto surge palmariamente cómo la perita por la defensa ha intentado matizar la amplísima e injustificada dispersión que exhibían sus números en torno al rendimiento de los equipos necesarios para hacer exactamente lo mismo, esto es los terraplenes. Fíjense las diferencias. Cuando se le preguntó en juicio por estas diferencias, concretamente en la audiencia del 2 de mayo del año 2022, Alperovich no logró dar una respuesta clara y nuevamente se remitió a respuestas genéricas, a los análisis de precios.

Pero vayamos al precio de los terraplenes, porque además de esto -y ya por supuesto yendo a contramano del contexto

inflacionario en el que se desarrollaron las obras analizadas, que obviamente fue ampliamente aprovechado por los contratistas porque justamente han solicitado constantemente redeterminaciones de precios-, Alperovich estimó en su peritaje que el ítem “Terraplenes” resultó más económico en noviembre del 2011 que en mayo de ese mismo año. Concretamente su dictamen exhibe una diferencia del precio de los terraplenes de un 26,15 por ciento menos entre una fecha y la otra. En un caso, estoy hablando noviembre de 2011 y el otro en mayo. ¿Alguien me puede explicar esta diferencia? ¿Alguien me puede explicar por qué un terraplén o el ítem “Terraplén” resulta más económico en noviembre del año 2011 que en mayo de ese mismo año? ¿No había inflación en el país?

Al analizar la obra sobre la Ruta Provincial 47... Porque si no había inflación, por qué en todo caso redeterminaron precios. Al analizar la obra Ruta 47, Alperovich estimó que en mayo del 2011 el metro cúbico de terraplenes costaba 187,43 pesos. Sin embargo, al analizar la obra sobre la Ruta Nacional 288, la misma perita estima que en noviembre del 2011 esa misma cantidad de terraplenes costaba 138,42. Inexplicable.

Cuando se le preguntó en juicio por estas graves incongruencias, concretamente en la audiencia del 2 de mayo, Alperovich una vez más no logró dar una respuesta clara y se remitió esencialmente, como si se tratara de una muletilla, a los análisis de precios. Acá ven algunas de las cuestiones que hizo mención. Y también, en torno a estos costos, a estos costosos terraplenes, se ha detectado la inconsistencia de que para la misma perita, en la misma fecha, para las obras del mismo tipo, el mismo ítem le arrojaba valores diferentes.

Fíjense, por ejemplo, vamos a tomar la Ruta Nacional 3, tramo kilómetro 1867-1908, licitada en agosto del año 2007, la perita Alperovich calculó un valor por unidad de terraplenes de 88,13 pesos; mientras que para el tramo contiguo, esa obra sobre la Ruta Nacional 3, Rada Tilly, kilómetro 1867, el expediente 18.295, también licitado en agosto del año 2007, la misma perita calculó un valor por una unidad, bastante inferior, 74,63 pesos.

Desafortunadamente -acá lo pueden ver bien claro-, respecto de todos estos puntos opacos que hemos detectado, Alperovich no ofreció ninguna explicación o aclaración lógica, lo cual resulta realmente desconcertante, toda vez que se trata de las mismas cantidades: una unidad, el mismo ítem “Terraplenes con compactación especial” que debía ser ejecutado sobre el mismo tipo de obras, obras viales en la provincia de Santa Cruz, tres de las cuales eran contiguas una y otra.

Pero también hemos detectado otras inconsistencias en su dictamen. En el caso particular de la obra de la Ruta N° 288, se

observó que mientras la contratista Austral presentó un presupuesto similar para los ítems “banquinas enripiadas” y “carpeta asfáltica”, el peritaje de Adriana Alperovich arrojó un resultado de 65 por ciento mayor a la banquina enripiada que a la carpeta asfáltica para el tramo de esa ruta. Lo están viendo ustedes acá.

Esto último que estoy haciendo mención, además de implantar un serio manto de duda en torno a la veracidad de las cotizaciones brindadas por Austral Construcciones, también resulta francamente singular desde el punto de vista técnico, toda vez que con ello Alperovich ha dado a entender que la banquina enripio resultaba ser varias veces más cara que la carpeta asfáltica. Es decir que la cinta por donde van a circular los vehículos, cuestión que resulta realmente un auténtico contrasentido.

Cuando se le preguntó en juicio por esta incongruencia, concretamente en la audiencia del 2 de mayo del año 2022, Alperovich una vez más no logró dar una respuesta clara y se remitió a esta ya muletilla “análisis de precios”. Ustedes pueden ver ahí la contestación de lo que dijo, pero por si todo ello no fuera suficiente para por supuesto descalificar el dictamen de la perita, según Alperovich el ítem “carpeta asfáltica” de 5,6 centímetros de espesor fue más económico en noviembre del 2011 que en mayo del mismo año. Concretamente en mayo del 2011 en el marco de la obra que se realizaba en la Ruta Provincial 47, la carpeta asfáltica de 5,6 centímetros de espesor, costaba para Alperovich 90,77 pesos el metro cuadrado. Sin embargo, en noviembre del año 2011 y en el marco de la obra que se desarrollaba sobre la Ruta Nacional 288, según Alperovich la misma carpeta asfáltica de 5,6 centímetros de espesor costaba mucho menos 81,74 pesos el metro cuadrado. No sé si en ese tiempo no hubo inflación, pero la verdad que no lo podemos entender. No lo podemos entender. Los números son muy claros. Es lo que dice ella.

Evidentemente, como venimos indicando, algo no cuadra en los cálculos de la ingeniera Alperovich. Pero hay más. A su vez para el ítem “Sub base drenante” en la Ruta Nacional 3, tramo kilómetro 1867-1908, licitada en agosto del año 2007, la perita Alperovich calculó un valor por unidad de 151,13 pesos. Ítem “Sub base drenante.”

Sin embargo, el tramo contiguo de esta obra, Rada Tilly kilómetro 1867, también licitada en agosto del año 2007, la misma perita calculó un valor por unidad de 177,27 pesos. Cuando se le preguntó también en juicio sobre esta incongruencia, Alperovich una vez más no logró dar una respuesta clara y se remitió a respuestas genéricas pocas precisas que había brindado con anterioridad.

En definitiva, y tal como se anticipó, los análisis de precios efectuados por la perita Alperovich estuvieron con toda evidencia forzados y desajustados a la necesidad de presentar un número final, con lo cual, claramente se ha alejado de la manda pericial de reconstruir la realidad histórica de lo acontecido o cuanto menos intentar aproximarse. Voy a volver sobre los dichos del ingeniero Panizza en la audiencia del 18 de abril del año 2022, cuando en referencia al dictamen de su colega Alperovich, explicó con notable claridad: “O sea, yo veo que los precios unitarios están forzados para llegar a un resultado. Yo, por lo que veo en los análisis de precio de la ingeniera, con todo respeto, no coincido, porque veo que son resultados ajustados a la necesidad de llegar a un valor similar a los precios adjudicados. Eso es lo que estoy observando”.

En concreto, la ingeniera Alperovich presentó en esta causa un dictamen basado en apreciaciones claramente sesgadas, erróneas, una metodología incorrecta que claramente derivaron en incongruencias manifiestas. Pero no obstante esto, quiero detenerme en otras cuestiones, porque claro, en un pasaje de su dictamen Alperovich afirmó que la primera diferencia entre la obra definida por la Cámara es que las obras motivo de análisis corresponden a la tipología de autovía con un perfil compuesto de dos calzadas separadas, banquetas, puentes, alcantarillas, etcétera. Tal apreciación aparentemente negativa respecto de la obra tipo proporcionada en las publicaciones de la Cámara Argentina de Construcción, luego la hizo extensiva también a la obra tipo que adopta la centenaria publicación El Constructor. Todo ello bajo la velada pero evidente intención de desacreditar de alguna manera los valores de referencia tomados por el ingeniero de este Ministerio Público Fiscal. En primer lugar, es importante remarcar que resulta abiertamente inadmisibles que la perita de parte al formular aquella afirmación haya omitido, sin más tener en cuenta, que las obras de la Ruta Provincial 47 y la Ruta Nacional 288, que también fueron parte del peritaje en el que ella participó, lejos de ser autovías, son rutas de calzada única y que, por lo tanto, no se diferencian de las obras tipo presentadas en justamente las publicaciones de la Cámara Argentina de Construcción y El Constructor, las cuales precisamente se refieren a rutas de calzada única.

Con respecto a este tema, las tipologías de las obras, también quiero recordar que se ha determinado en este juicio que las circunstancias de que una obra sea autovía y otra de calzada única, no da lugar por sí misma a grandes diferencias en lo tocante a la determinación de los precios unitarios de los ítems. Y quiero clarificar este punto porque se ha hecho mención sobre

esta circunstancia, un metro cuadrado de carpeta asfáltica no cambia su precio por el solo hecho de ser aplicado sobre una autovía o sobre una ruta de calzada única; por el contrario, el valor unitario de ese ítem probablemente sea muy similar en ambos tipos de obra y en todo caso lo que sí puede variar son las cantidades a aplicar. Y todo esto fue explicado con gran claridad por los ingenieros Bona y Panizza en la audiencia del 18 y 19 de abril del año 2022, quienes al ser interrogados específicamente sobre este tema por la presidencia del Tribunal expusieron de manera conteste. El presidente le preguntó: “¿Calzada única o autovía hay alguna diferencia?”, Bona contestó: “Yo entiendo que en la composición del ítem no hay diferencias, más allá de alguna cuestión muy particular que pudiera haber en cuanto al tipo de... digamos, de piedra o algo especial que tenga que utilizarse. Si se utilizan cementos comunes, cementos asfálticos comunes, no hay mayores diferencias”. El presidente le volvió a preguntar en cuanto a la diferencia por una obra construida y una obra a mantener, “No, los precios son muy similares”. Lo mismo dijo Panizza. El presidente en aquella oportunidad le preguntó: Sí, lo que le preguntó el fiscal es si estos precios referenciales de constructor serían tanto para la calzada única como obras de autovía, “Sí, porque el terraplén, por ejemplo, es un trabajo único; la banquina es un trabajo único. Excepto lo que mencioné: puentes, rotondas, cantero central, luminarias, ese tipo de cosas, columnas de indicaciones de la ruta. Esas son cosas que bueno, yo tomé directamente el precio de la empresa”. Fíjense que cuando no encontraba el precio Panizza, iba al precio de la empresa.

Como vemos, Alperovich ha basado su labor pericial sobre premisas falsas para justificar justamente y sin real fundamento la evidente dispersión de valores y de resultados que exhibe su trabajo. Y tanto es así que la mentada dispersión, tal como lo hemos expresado largamente, se extendió incluso en el dictamen de Alperovich hacia obras que compartían la misma tipología. Y acá lo estamos viendo. Misma perito calcula en un contexto inflacionario en el año 2011 precios a la baja del ítem “carpeta asfáltica”.

Miren, hemos detectado -también en terraplén, por supuesto- que ha habido un intento de desacreditar esta revista El Constructor. Porque en otro segmento de su dictamen, la misma perito manifestó que si se compara el modelo de obra básica utilizada por el periódico El Constructor con la obra referencia, se aprecia una diferencia importante en la incidencia de los ítems significativa de obra de presupuesto, lo que hace que no sea comparable en forma directa el precio de dichos ítems. Esto no es más que otra cara de la misma argucia a la cual ha apelado esta profesional para intentar desacreditar sin éxito ni fundamento

alguno los valores de referencias originadas en aquella publicación El Constructor, y que vale decir es un referente incuestionable en el ámbito de las construcción y de las obras. Por ejemplo, el ingeniero Juan Chediak, testigo de este juicio y titular de una de las empresas constructoras más importantes del país, en la audiencia del 4 de octubre del año 2021, destacó El Constructor como un diario muy especializado, reconociendo que los constructores de obra pública lo utilizan.

Véase también que hasta los propios imputados en esta causa, mientras desempeñaban altos cargos públicos con injerencia en el rubro de la obra pública, se expresaban dentro de esta reconocida y centenaria revista y publicación. Fíjense la importancia que tiene esta revista. Evidentemente, por algún motivo que nosotros desconocemos, la utilización de esta revista especializada inquietó a la ingeniera Alperovich, al punto tal que tanto su dictamen como las audiencias del juicio de las que participó, mostró un particular encono para con los valores de referencia que proporcionaba la revista; encono que al fin de cuentas la llevó a incurrir en graves errores, en graves inconsistencias.

Cuando estábamos cerca de culminar este debate oral y público, la perita de la defensa acusó a su colega de haber aplicado valores de ítems del periódico El Constructor que no correspondían, puesto que se referían a rubros que no existían en las obras peritadas. Tal situación quedó perfectamente patentizada en la audiencia del 26 de abril del año 2022, cuando Alperovich con vehemencia inusitada, pero falazmente le achacó a Panizza haber hecho comparaciones tomando El Constructor, el ítem denominado “sub-base cal, sub-base suelo cal”. Le dijo: “Usted había hecho comparaciones tomando el Constructor, el ítem denominado éste, sub-base, sub-base cal, que no existe en nuestras obras”. Ahora digo, nada más alejado de lo que pasó en verdad. Lo cierto es que tal ítem sub-base suelo cal jamás, pero jamás, fue utilizado por Panizza en su trabajo. Jamás hizo esa comparación. Este profesional, siguiendo la metodología que con toda claridad explicó, tanto en la versión escrita de su dictamen como en la audiencia oral con Alperovich sentada al lado, cuando no encontraba un ítem igual en la Revista El Constructor, adoptaba directamente el precio de la oferta. Tanto es así que con solo cotejar las planillas presentadas por el ingeniero Panizza, observamos no sólo que jamás contempló en sus cálculos el ítem sub-base suelo cal sino que para dicho rubro, la sub-base Panizza aplicó precios unitarios iguales e incluso muy superiores a la de las ofertas de las empresas del Grupo Báez. Acá lo podemos ver bien claro. Todo esto, a diferencia de lo que postuló Alperovich, demuestra la absoluta ecuanimidad con la que ha trabajado este

verdadero profesional. Fíjense: cuando no encontraba el precio, le daba el precio que ofertaba la empresa e incluso algunos superiores. Basta repasar el peritaje para advertir esto.

Fíjense que recién la ingeniera Alperovich cesó en esta evidente y grave equivocación cuando a través del interrogatorio que le cursó la Fiscalía tomó noción del sinsentido de esa objeción claramente. No voy a reiterar ese diálogo, acá si quieren lo pueden ver. Ya me remito a lo que sucedió en la audiencia que todos vimos y todos sabemos de que se trató.

Y quiero hacer un breve paréntesis, una referencia a la cuestión del costo de transporte. Porque esto sí me parece relevante. Es que al proceder según Alperovich en torno a este tema fue... el tema (...) fue como verdaderamente zigzagueante, fue muy confuso, a tal punto que llegó a confusión no solamente a esta parte sino también al propio presidente de este Tribunal. Primero, Alperovich en su dictamen ponderó este tópico que estamos hablando, costo de transporte, ponderó este tópico como algo trascendental y hasta, digamos, dirimente, dado que una vez más afirmó que el costo de transporte debía ser recalculado para determinar correctamente los precios de plaza. Dijo, concretamente, "El precio de plaza al momento de la oferta, sólo puede determinarse con los precios de cada uno de los componentes que integran los ítems del presupuesto, puestos en la obra, es decir, en el lugar geográfico donde se juntan los trabajos y en el momento de la oferta, el cual considera el costo de oportunidad. La consideración del valor de plaza de cada uno de los ítems que componen la obra licitada poseen los siguientes componentes: fletes del mismo hasta la obra. Y luego citó un modelo de estudio de la CAC en el cual se precisaba cómo calcular el precio del transporte, argumentó al respecto: "Es importante aclarar que teniendo en cuenta que la obra se emplaza a una instancia entre 1800 y 2000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, a los precios indicados debe agregarse la incidencia del transporte hasta llegar al lugar". A su vez, al referirse a la estructura de costos unitarios, volvió a mencionar el transporte como uno de los tópicos a considerar y agregó "A los fines de determinar algunos insumos, los precios en obras se calculó el precio de transporte". A su vez, precisó los precios de los insumos correspondientes a los ítems que contienen derivados de petróleo cuyo proveedor es YPF, fue solicitado a través del Tribunal a la firma YPF por lo que para su evaluación se tomaban los precios informados por dicha empresa conformados por el precio de insumo de origen más el precio de transporte por tonelada de producto. Y dijo expresamente: "Se realizó un cálculo del costo de flete para los principales insumos de una obra vial". Además acompañó el anexo

IV, con respecto al cual expresó “figura el cálculo del transporte en su metodología”.

Señores jueces, es increíble lo que yo voy a decir, pero a pesar de que en reiteradas e insistentes ocasiones hizo referencia al transporte, lo cierto es que finalmente Alperovich nada de todo aquello tuvo en cuenta en su dictamen. Sí, señores jueces, intempestivamente y sin dar mayores explicaciones, la perita por la defensa de pronto dejó de lado todo lo relativo a los costos del transporte al formular los cálculos finales. Y acá sí necesito brevemente aunque sea repasar lo sucedido en la audiencia. Le pregunté: “Le estoy preguntando sobre el transporte, usted viene mencionando sobre el transporte, ¿no es así? Digo qué toma o qué datos toma para calcular el transporte, cuáles son los ítems de las obras peritadas que tienen costo de transporte”. “Mire, le diría que todos tienen transporte. Vuelvo a decir, el hecho de que porque una cosa que sucedió es la siguiente: la información solicitada a YPF con el dato del producto y su transporte llegó así casi al final, no me acuerdo exactamente la fecha, entonces había tomado el precio del insumo de la materia prima pública”. Luego le pregunté, porque no me había contestado, “Le pregunto entonces, ingeniera, concretamente, qué ítems de las obras peritadas tienen costo de transporte”. “Bueno, ahora no recuerdo, pero creo que no le he sumado el costo de transporte casi a nada”. Ante esto volvemos a pedir una explicación para que se aclare algo incomprensible de acuerdo a lo que mencionaba. A ver si podemos entender, “¿Le sumó el costo de transporte o no le sumó el costo de transporte a todos los ítems?” Alperovich: “No, y por eso, eso está en la aclaración. Dice: ‘se aclara que debía sumarse’, no que se consideró. “¿En ningún ítem -le pregunté- se consideró el costo de transporte?”, “No, creo que no”.

Estas, digo, estas vidriosas explicaciones de la perita confundieron incluso al presidente del Tribunal. El presidente del Tribunal le dijo: “El precio del transporte entiendo que está... A ver si lo puede aclarar, ingeniera. Ahora me desconcierta. Yo tomé como lo único que había valorado en términos de transporte era lo de YPF. Y en ese caso...”, “No, no, yo había hecho un cálculo de transporte, pero está hecho de acuerdo a las normas de Vialidad para evaluar el tema del material”.

Después volvemos entonces a pedirle una aclaración y finalmente nos da una respuesta algo más precisa. “A ver si me queda claro entonces, ¿usted este costo de transporte no lo utilizó en el cálculo del precio del ítem?”, “No”.

Evidentemente Alperovich, en este afán de aproximar los valores periciales a los de las empresas adjudicatarias, se topó con esta sorpresa que el recálculo de los costos del transporte no

le arrojó en definitiva los frutos que estaba esperando y por eso no tuvo más remedio que omitir estos costos de transporte en sus cálculos.

Me quiero ir a otro tema acá que tiene que ver ya -esto lo vamos a pasar-, que tiene que ver más con la causa fuente de las incongruencias en las que incurrió Alperovich. Determinado ya algunos graves errores conceptuales de los que impartió la perita de la defensa, vale ahora determinar cuál fue la causa fuente de esta saga de desaciertos. En este sentido advertimos que la divergencia de criterios, procedimientos y metodologías sobre los que la perita de parte ha basado su labor en comparación con la labor de sus colegas, se explica justamente por la absoluta falta de experiencia en materia de presupuestación de obras públicas viales por parte de la profesional; extremo que justamente se reveló durante este juicio a partir de una serie de preguntas que le hizo esta Fiscalía a la ingeniera. Le había preguntado si había intervenido en alguna ocasión anterior en esta causa como perito con relación a temas vinculados a la obra pública vial, manifestó que no. Le pregunté si había realizado alguna especialización vinculada a la obra vial, y dijo “a la obra pública vial en particular no”. Le pregunté si había trabajado en la elaboración de presupuesto de obra pública vial, “En presupuesto de obra pública vial no específicamente, pero he trabajado sí en presupuestos de obra”. En la elaboración de ofertas para la licitación de obras públicas vial, vuelve a decir “no, en obra pública vial en particular no. De otras obras en general no me tocó nunca una obra vial”.

Ahora bien, lógicamente lo que se espera de una persona que no cuenta, evidentemente ya por lo que nos estaba diciendo, con una determinada experticia es que mínimamente escuche a sus colegas, asista a todas las reuniones periciales, aplique procedimientos y metodología conocidos y se apoye en bibliografía consultada, si es que no tiene experiencia. Sin embargo, en este caso la evidente falta de experiencia en la compleja materia a la que se la convocó, Alperovich la combinó con algunos procedimientos un tanto que entendemos inadecuados, algunos de los cuales incluso le fueron marcados por sus colegas en tiempo oportuno. Y en este sentido vemos que la dispersión de las fuentes de información sobre las cuales basó su labor, desoyendo en este aspecto las claras advertencias en contrario que le transmitieron oportunamente sus colegas Bona y Panizza, quienes fueron contestes en afirmar la cardinal importancia que tiene en la labor pericial el hecho de utilizar fuentes de información homogéneas. También el haber acotado su análisis a una selección de ítems definidas por ella misma casi arbitrariamente, sin contemplar la totalidad de

las categorías que figuraban en los presupuestos oficiales y ofertas, sin duda, y tal como lo postuló Bona, le resta esta representatividad al estudio realizado. El alto grado de ausentismo de la propia perita a las reuniones del Colegio. Faltó, no iba a las reuniones que hacía el Colegio. Luego de analizar cada una de las actas que le fueron exhibidas labradas por el colegio pericial, hemos detectado que de un total de 30 reuniones que fueron celebradas por los peritos, Adriana Alperovich se ausentó en 16 oportunidades. Faltó. Esto es en más de la mitad. Durante estas reuniones a las que la perita se ausentó, no fue, a la que sí asistieron sus colegas, se hablaron temas muy relevantes: análisis de cómputos y presupuestos, intercambio de información y continuación en los áreas de cómputos, entrega de documentación procedente de Vialidad, intercambio de información de planillas indemnizadas, consideración sobre los puntos de pericia, intercambio de información, consideraciones sobre el punto b), exposición de grado de avance en relación al punto c), lectura de borrador del punto b), c) y d) de deliberación entre los peritos. En definitiva, en nada de todo aquello participó la perita Alperovich.

Y quiero recalcar que cuando en la audiencia del 2 de mayo del año 2022 se le preguntó específicamente por ese preocupante nivel de ausentismo, la perito nos contestó, casi les diría desinteresadamente, que tales ausencias habrían obedecido probablemente a que primero estaba relevando información y luego dijo me fui de vacaciones y finalmente concluyó no fui porque tenía médico. Esas fueron las respuestas. Y en este aspecto nos ha llamado la atención, por ejemplo, que la semana siguiente a la reunión número 24, celebrada el 16/05/2019, a la que sí asistió Alperovich, en la cual se leyeron las respuestas del ingeniero Bona que proyectaba justamente brindar en los puntos a) y b), que esto es sobreprecios y capacidad, esto es el 24 de mayo de 2019, la defensa de Cristina Fernández presentó ante el Tribunal un pedido de recusación contra el perito Bona. Justamente en la reunión celebrada el 16/05/2019 en donde se leen las respuestas de Bona, sobreprecios y capacidad, el 24, ya a la semana siguiente, 24/05/2019, la defensa de Cristina Fernández presentó ante el Tribunal una recusación del perito Bona. Por supuesto, fue rechazada por todas las instancias esta recusación.

Y por último, nos llamó mucho la atención la evidente endeblez de la bibliografía sobre la cual basó gran parte de su trabajo. Fíjense: entre ellas se destaca la tesis de un alumno de apellido Guevara, de la Universidad Piura de Perú. Esta es la bibliografía consultada. La tesis de otro alumno llamado Elvis Leonardo Chávez Romero de Cajamarca, Perú. El trabajo del alumno

Pedro Gustavo Gómez Figueroa de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Una guía elaborada por la alumna Luz Marina López Orozco de la Universidad de Medellín, Colombia.

Quiero aclarar que no está en nuestro ánimo desmerecer el trabajo de los alumnos recién mencionados obviamente pero desconocemos la rigurosidad con la que esos estudiantes pudieron haber elaborado esos documentos, máxime teniendo en cuenta que estaban claramente destinados a ser considerados en un ámbito académico y no para sustentar juicios de valor dentro de un peritaje judicial de altísima complejidad. Y por lo demás tampoco conocemos si aquellos trabajos fueron aprobados o desaprobados, señores jueces; y menos aún qué similitudes o diferencias pueden llegar a presentar las obras públicas realizadas en países como Perú, Guatemala, Colombia con las obras realizadas en la Patagonia Argentina por el Grupo Austral.

En definitiva, con todo esto entendemos que la aludida combinación de inexperiencia en la materia y desaciertos de la perita, la llevaron a diversificar fuentes de información, a acotar los análisis a menos ítems que los reales, a ausentarse gran parte de las reuniones del colegio pericial y a utilizar una bibliografía de dudosa rigurosidad académica, si se quiere. Y todo esto ha sellado la suerte de la labor pericial de Alperovich, que al fin de cuentas entregó al Tribunal y a las partes un trabajo con serias inconsistencias.

La ingeniera evidenció un grado de desorientación tal que, por ejemplo, durante su reciente comparecencia a juicio no fue capaz de evacuar una consulta elemental para la Fiscalía y le pregunté si sabía si un sobrecómputo podía devenir en un sobreprecio. ¿Y saben qué nos dijo? “Desconozco”.

Ciertamente a todas estas graves falencias que aquí nos hemos encargado de marcar puntillosamente, sin lugar a dudas responden finalmente a las grandes diferencias que se presentan en el dictamen justamente de Alperovich y sus dos colegas, el ingeniero Bona y Panizza. Y con todo lo expuesto hasta aquí, esta representación del Ministerio Público entiende que el dictamen pericial de la ingeniera Adriana Alperovich, perita propuesta por la defensa de Cristina Fernández, carece de la rigurosidad pretendida y presenta falencias severas que impactaron de lleno en la verosimilitud y credibilidad de los números y conclusiones por ella aportados.

Me quiero detener en las palabras de Panizza: “Forzó los números para llegar a un resultado”. Y de esta manera concluimos que su trabajo no ha logrado conmover ni un ápice las conclusiones a las que por caminos diversos arribaron el perito oficial Bona, el perito designado por este Ministerio Público Fiscal, quienes

-vale recordar- siguiendo sus respectivas metodologías coligieron que los presupuestos de las cinco obras peritadas contuvieron sobreprecios por una suma cercana a los 200 millones de dólares.

Ahora, de todo esto que nosotros hemos analizado, la UIF no dijo absolutamente nada, por eso entiendo que es necesario realizar algunas reflexiones sobre sus ponderaciones en cuanto a los sobreprecios. Y llamativamente este punto del peritaje fue especialmente atacado por una de las querellas que aún se mantienen presentes en este juicio. Me refiero a la Unidad de Información Financiera, organismo que -vale recordar- depende del Poder Ejecutivo Nacional, más precisamente el Ministerio de Economía de la Nación.

En mis más de 10 años como fiscal general, es la primera vez que me veo obligado a invertir parte del acotado tiempo que tengo asignado para alegar a los efectos de abordar un planteo realizado por una parte como es una parte acusadora. Generalmente le contestamos o contestamos a las defensas, muy pocas veces le contestamos a una parte acusadora. La postura que ha asumido la UIF hace también que debamos ocuparnos en esta parte del alegato de la actuación, esta actuación o parte del alegato por parte de la UIF. Concretamente hemos visto que la UIF, en el marco de su particular alegato absolutorio, se ha limitado a valorar de manera aislada y por orden de la superioridad a solo tres elementos probatorios, omitiendo considerar los otros cientos de pruebas de cargo que también integran el plexo probatorio de este proceso. En concreto, los representantes de la UIF únicamente se pronunciaron tan solo sobre uno de los cinco puntos del peritaje y luego tomaron en forma descontextualizada un puñado de oraciones extractadas de las auditorías practicadas por la UAI de la DNV del año 2003-2016, únicamente en eso consistió el esfuerzo valorativo de la UIF tras más de tres años de debate oral y público.

En definitiva, basta sólo detenerse en la cantidad de prueba acumulada al proceso que la UIF deliberadamente omitió ponderar para comprender el porqué de esta sesgada intervención de un organismo encargado justamente de prevenir el lavado de activos y delitos precedentes. Aun así, vamos a referirnos a aquello que sí fue valorado por la UIF, esto es el punto a) del peritaje relativo a sobreprecios. Y en este sentido resulta importante ponderar en primer término cómo y quién valoró en nombre de la UIF esa única prueba. Tal labor recayó en el abogado el doctor Ventura, respecto de quien tampoco podemos pasar por alto que ingresó, o por lo menos lo vi en este juicio, a último momento. Es que en 2 años de instrucción y más de 3 años de juicio, realmente no lo había visto antes al doctor Ventura. No lo conocíamos.

Ahora, este abogado de la UIF dedicó la mayor parte de su intervención a criticar con extrema dureza el laborioso trabajo desarrollado por los peritos en torno al punto a), calificando la labor pericial con duros términos, como inentendible, inconsistente y hasta dijo arriesgada, entre otros adjetivos. En función de todo ello concluyó que esa pieza le había generado más dudas que certezas, lo cual en definitiva lo conminaba a pedir la absolución en orden al delito de defraudación en perjuicio de la Administración Pública.

Ahora bien, al ahondar un poco más en los fundamentos que ofreció el doctor Ventura hemos notado que para asumir esta posición se habría basado en diversos extractos bibliográficos de la especialidad de la ingeniería, sobre los cuales quiero enfatizar y recalcar. En primer lugar, no han formado parte del plexo probatorio admitido para este debate oral y público, tanto es así que el propio doctor Ventura admitió que esa información se la habrían proporcionado algunos profesionales idóneos que consultó para que le pudieran explicar. Y esto lo podemos ver en el minuto 33 de su audiencia. Todo ello en definitiva, digo esto, ¿no? La información sobre la cual se basó para solicitar la absolución dice que consultó algún profesional. Y todo esto nos lleva a nosotros inevitablemente a preguntarme qué profesionales asesoraron al doctor Ventura. Nos lleva a preguntarnos también qué autoridad, título habilitante o grado de especialización poseían esos supuestos profesionales para emitir opiniones y juicios de valor acerca de los complejos hechos ventilados en estas actuaciones; qué conocimientos tenían sobre el complejo peritaje aquí realizado que demandó a los peritos al menos 10 meses; qué constancia dejaron como funcionarios públicos acerca de esta intervención; con qué grado de profundidad pudieron esos supuestos profesionales conocer los más de 100 cuerpos de esta causa, las más de tres toneladas de documentación relevante, está pesada la documentación, cuando se remitía se pesaba esta documentación; quién les dio acceso a esas pruebas digo. Me pregunté en un momento: ¿fueron al Edificio de la Armada, donde está a resguardo gran parte de la prueba?, ¿qué vieron en concreto? Y de cuánto tiempo dispusieron para efectuar este estudio. Todo eso, señores jueces, lo desconocemos. Sin embargo, ellos fundaron la absolución en ese supuesto asesoramiento.

Y ya refiriéndonos concretamente a la UIF como organismo, tampoco puedo dejar de remarcar algo que finalmente pone a la vista una incoherencia en su accionar, por cuanto si tantas dudas tenía ese organismo con relación al peritaje, me pregunto por qué motivo el doctor Irachet, durante el extenso coloquio de los peritos ingenieros, que recordemos duró casi un mes, fueron siete

largas audiencias desarrolladas desde el 18 de abril al 17 de mayo, no hizo ni una sola pregunta a los peritos actuantes. Y lo reitero, porque esto me resulta increíble a la luz de lo que ahora viene a plantear la propia UIF. A lo largo de un mes de audiencias con los peritos, sus representantes no le hicieron ni una sola pregunta aclaratoria, pero ellos afirman que tenían muchas dudas respecto al peritaje.

Y quiero, ya para finalizar este apartado, y si quieren hacemos un breve cuarto intermedio, quiero rememorar que al contrario de la pasiva postura que decidió asumir la UIF frente a los peritos en esas mismas audiencias, esta Fiscalía aprovechó al máximo cada sesión haciéndoles múltiples preguntas aclaratorias a cada uno de los peritos. En definitiva, eso nos dejó la certeza de que en 5 de las 51 obras peritadas existieron sobrepagos por alrededor de 200 millones de dólares.

En definitiva de todo esto, quiero dejar bien en claro que lo único inentendible, inconsistente y hasta arriesgado, no fueron el peritaje ni las metodologías empleadas por los peritos sino más bien la temeraria actitud asumida por la UIF.

Señor presidente, si estima adecuado hacer cinco minutitos o dos minutos de un cuarto intermedio...

PRESIDENTE.- Sí, doctor, vamos a disponer un cuarto intermedio de cinco minutos para reanudar el último tramo de la audiencia del día de la fecha.

FISCALÍA (Luciani).- Gracias.

- *Se pasa a cuarto intermedio.*

- *Transcurrido el cuarto intermedio:*

PRESIDENTE.- Reanudamos la audiencia.

Doctor Luciani, tiene la palabra para reiniciar su alegato, con la limitación horaria que le indiqué al iniciar este bloque.

FISCALÍA (Luciani).- 16:45, ¿no?, señor presidente.

PRESIDENTE.- Sí, señor fiscal.

FISCALÍA (Luciani).- Gracias.

Bien, a continuación nos vamos a dedicar a exponer una cuestión que ha quedado plasmada en este juicio y que seguramente nos ha impactado a todos y nos ha sorprendido a todos los que asistimos a este juicio, una situación que la UIF tampoco tuvo en cuenta y no contempló. Y tiene que ver con cómo la Administración pública benefició de manera impropia y avasallando los más básicos principios de igualdad al Grupo Báez con los famosos pagos anticipados creados a medida de Lázaro Báez.

La obra pública es el resultado de un contrato de ejecución prolongada de trabajos que insumen costosos fondos, y es por ello que la Administración financia la obra abonando a los contratistas antes de que estos le entreguen la obra terminada. Es decir que la

obra pública se va pagando según se ejecuta a largo del tiempo. De esa forma se establece entre las partes una corriente financiera fluida que permite la ejecución de la obra y se materializa en un procedimiento de certificación y pago de la obra pública.

Parra señala que una certificación periódica significa velar por la continuidad de la ejecución de la obra. Y destaco esto porque me parece relevante: una certificación periódica significa velar por la continuidad de la ejecución de la obra. Lo quiero destacar esto, porque a pesar de que a las empresas de Lázaro Báez se les pagaba los anticipos financieros, se les pagaba movilizaciones de obra con una celeridad inusitada, y las certificaciones se pagaban antes de su vencimiento y con prelación a cualquier otro contratista del Estado, las obras no se ejecutaban. Le daban todo. Le daban todo, tal como lo señaló el ingeniero Panizza.

Y veremos a continuación no sólo cómo estas 51 obras fueron financiadas por DNV al abonar certificaciones mensuales, sino que además respecto de las empresas controladas por Lázaro Báez muchos de esos pagos se efectuaron incluso antes del vencimiento de sus certificados, mientras se demoraban pagos de certificados a otros contratistas, transgrediendo un nuevo principio -ya son muchísimos los principios transgredidos-, el de igualdad. Y esto fue así porque los jefes de la organización así lo dispusieron.

Miren, vamos a hablar sobre esto que se denominó anticipación en los pagos. De acuerdo a lo establecido en los pliegos licitatorios, el pago de los certificados debía ser realizado dentro de un determinado plazo, contado desde la recepción de los certificados en el Distrito 23.

A modo de ejemplo y para graficar, vamos a tomar al azar cualquier obra. En este caso, decidimos tomar la 11.573. ¿Qué es lo que dice el artículo 8°? "Vialidad Provincial llevará a cabo la inspección y foja de medición mensual de los trabajos que acrediten la efectiva ejecución y medición de la misma y las recepciones provisionales y definitivas, incluidos sus correspondientes certificados, remitiendo una copia de toda la documentación al Distrito 23 de Vialidad Nacional para gestionar el pago a la empresa contratista de los montos correspondientes de cada certificado emitido. Vialidad Nacional estará facultada para supervisar y/o auditar todos los aspectos relativos a la ejecución de los trabajos. La documentación relativa a los certificados de obra e informes mensuales deberá ajustarse a la normativa vigente Vialidad Nacional. Vialidad Nacional abonará el importe de los certificados dentro de los 30 días corridos a partir de la fecha cierta de recepción de los mismos en el Distrito 23 de Santa Cruz.

Este plazo será de 120 días cuando se trate de certificación final”.

Esto es lo que determina la norma. ¿Qué pasaba realmente? Porque más allá de lo que establecían los pliegos -el deber ser-, se ha acreditado que, en la práctica, DNV fue morosa en el cumplimiento de esa obligación con todos los contratistas. En algunos casos, por más de seis años, a excepción de Lázaro Báez, que tenía un canal preferencial y privilegiado.

Sí, sí, también tenía un canal preferencial y privilegiado en los pagos. En el caso de las empresas controladas por Lázaro Báez, los pagos no solamente no se atrasaban como sucedía respecto de otros contratistas, sino que además se implementó un procedimiento exclusivo para Lázaro Báez que permitió que cobrara incluso antes del vencimiento de los certificados, o mejor dicho permitió que la Administración abonara antes del vencimiento. Y lo digo de esta manera porque, en definitiva, lo que promovía e instaba la realización inmediata de estos pasos era la propia Administración.

Una de las medidas tomadas para cumplir la orden de los responsables políticos de pagar de inmediato a las empresas de Báez fue la creación de la Resolución 899/2010, suscripta por Periotti y utilizada de manera ilícita e indebida.

La ilegitimidad de la utilización de esta herramienta salta a la vista cuando reparamos en la declaración testimonial de Losi, que aseguró que hubo momentos en los certificados y cobraban con una demora de 90, 120, 150 días. Se llama discrecionalidad esto. Se llama desigualdad esto. Y esta resolución fue la que permitió esta desigualdad. Esta resolución es la que permitió abrir un canal privilegiado para Lázaro Báez con dinero de todos los argentinos.

Es más, ubicó esa demora a fines del año 2009 y la asoció a problemas presupuestarios y financieros de la DNV.

Como veremos a continuación, no obstante estos supuestos problemas presupuestarios, los fondos existentes sí se asignaron de manera prioritaria a las empresas conducidas por Lázaro Báez.

Miren, el 17 de noviembre del año 2010 se formó el Expediente 6.807, cuyo responsable primario fue la Gerencia de Administración de la Dirección Nacional de Vialidad a cargo de Passacantando. El expediente se inició con la Nota 679 -acá lo estamos viendo- del 17/5/2010, del administrador general de DNV Nelson Guillermo Periotti, dirigida al gerente de Administración, contador Sergio Passacantando. Fíjense, acá lo están viendo.

Estamos hablando del 17 de mayo del año 2010. “Tenga a bien elaborar un mecanismo que permita agilizar los pagos que el suscripto entienda pertinente debido a situaciones ajenas a esta repartición y no contempladas con anterioridad al desarrollo de la

obra, como ser inundaciones, veda climática, terremoto, razones de fuerza mayor". Es decir, le pide a Passacantando que abra un canal para que se pueda pagar antes en caso de inundaciones, veda climática, terremoto, razones de fuerza mayor.

Y hay un dato que no podemos soslayar: Periotti, en definitiva, le indica a Passacantando, el gerente de Administración nombrado en forma directa por Néstor Kirchner cuando no tenía ninguna gestión o experiencia en la gestión pública y que venía de trabajar en Inverness, que armara un mecanismo para pagar antes de tiempo a las empresas que entendiera pertinente. Esto ya de entrada nos marca la discrecionalidad, ¿no? "A la que él entendiera pertinente", no igualmente para todos los empresarios.

Pero sigamos, porque la orden se cumplió. Ese mismo día, Passacantando remitió la nota -la estamos viendo acá- dirigida al subgerente de Asuntos Jurídicos para que emitiera dictamen. Nuevamente, la velocidad con que se van realizando las cosas, porque al día siguiente, es decir el 18 de mayo del año 2010, el subgerente de Asuntos Jurídicos, Keumurdji, emitió el dictamen sin realizar objeciones. El 19/5/2010, nuevamente con la sorprendente celeridad, Periotti dicta la Resolución 899/2010.

Rapidito, en tan solo dos días, había creado un canal preferencial de pago que tenía en apariencia, más allá de la discrecionalidad, un fin noble. Tenía un fin noble, porque se destinaría a las empresas que sufrieran una circunstancia extraordinaria, fuerza mayor, pero como veremos nuevamente, fue utilizado por las empresas de Báez en forma casi exclusiva sin que existieran esas circunstancias. ¿Escucharon bien? Este fin noble se nos cae a pedazos. El fin noble que tenía la resolución se cae a pedazos. Solamente se benefició a Lázaro Báez y no existían esas circunstancias que estamos haciendo mención.

Vuelvo. Recordemos: se hablaba que se pagaba de manera anticipada por cuestiones de fuerza mayor, esto es inundaciones, terremotos, nevadas.

Con esta resolución, en definitiva, se creó una herramienta para que ningún funcionario de menor jerarquía obstaculizara la acción de los jefes de la asociación ilícita. Se trató de una herramienta para poder justificar, al menos en apariencia... Nuevamente volvemos a la apariencia. ¿Cuántas veces repetimos "apariencia"? Todo es apariencia. Se utilizan fórmulas legales para aparentar, para justificar la preferencia de las empresas de Báez a la hora de realizar pago de certificados. Una herramienta para que los recursos asignados, que son limitados, se destinaran en forma preferente a las empresas de Báez.

El objetivo fue, ni más ni menos, que proporcionar a la burocracia de la DNV una herramienta que habilitara a las empresas de Báez a cobrar en plazo o antes del vencimiento mientras las demás veían diferidos sus cobros.

Ustedes se preguntarán seguramente por qué semejante privilegio. Porque Lázaro Báez era Néstor Kirchner y Lázaro Báez era Cristina Fernández. Y no queda ninguna duda de esto que afirmamos si se analiza la prueba exhaustivamente como la estamos haciendo nosotros, como lo está haciendo este Ministerio Público Fiscal. Y no hay duda; es algo obvio. Y esto va a quedar aún más claro cuando analicemos las operaciones comerciales llevadas a cabo entre estas personas mientras se le otorgaba a Lázaro Báez la obra pública vial de manera ilegal y el beneficio que recibían, los expresidentes, de las empresas de Báez. Pero mientras tanto sigamos analizando cómo se aplicó esta resolución para dejar establecido que esta acción tenía nombre y apellido: buscaba beneficiar a Lázaro Báez, y por ende, beneficiar a los expresidentes.

Veamos cómo funcionó este canal preferencial creado mediante la Resolución 899/2010. A partir de esta herramienta, Periotti -escuchen bien- concedió discrecionalmente, asimismo, la facultad de ordenar a los funcionarios de DNV que dieran tratamiento prioritario a los casos que él mismo indicara.

Periotti sacó una resolución, Periotti dice “Yo voy a decidir a quién le pago y a quién no”, y bajó una línea a sus inferiores jerárquicos.

De acuerdo a la documentación agregada en la instrucción suplementaria, cajas H.I, la División Contabilidad, Claudia Bellofatto, enviaba nota a la Comisión Permanente de Verificación de Deudas Corrientes informando que, por disposición de la superioridad (Periotti) -lo estamos viendo acá- determinados expedientes debieran ser abonados en una determinada fecha anterior al vencimiento de la obligación, e indicando cuáles eran las fechas de los vencimientos reales para que se procediera al descuento por pago anticipado.

Como consecuencia de ello, la Comisión Permanente de Verificación y Actualización de Deuda Corriente a cargo de Héctor López, procedía a efectuar el cálculo de intereses utilizando para ello la fecha de vencimiento y de pago indicadas en la nota de la División Contabilidad.

Por otro lado, las empresas contratistas lideradas por Báez celebraban convenio con el gerente de Administración de DNV, Sergio Passacantando, en el que se indicaba que “contando la solicitud de pago de la empresa con el visto bueno del

administrador general, las partes acordaban la deducción de los correspondientes intereses”. Acá lo estamos viendo en pantalla.

Así de fácil y así de sencillo se crea un canal para que solo fueran beneficiados de este pago anticipado las empresas de Lázaro Báez.

En el debate prestó declaración María Celina Betrano, quien a partir del año 2011 se desempeñaba en la Comisión Permanente de Verificación de Deuda, la oficina en la que se hacía, en definitiva, el cálculo de detracción de intereses por pago anticipado. Al escuchar su declaración, pudimos ver que se trataba de una tarea mecánica: recibían de la Gerencia de Administración la orden de calcular intereses, los calculaban de forma urgente utilizando una planilla de Excel que ya estaba armada, y donde los operadores solamente cambiaban los datos.

La testigo ni siquiera conocía la Resolución 899/2010, que era la que habilitaba para hacer esos pagos. Dijo que era todo muy mecánico y que no había tiempo para analizar. El jefe le decía que sí o sí se pagaba antes de tiempo y ellos hacían el cálculo urgente.

Individualizó en tal ocasión a las empresas que recibían pagos anticipados. Todas las nombradas son del Grupo Báez. Dijo que cuando ella llegó a su oficina era nuevita, que no revisaba la legalidad de las licitaciones; solamente realizaba un análisis formal. Lo que le decía el jefe lo hacía, nunca se lo cuestionaba.

Recuerdo que, frente a esta declaración, en su oportunidad el abogado de Lázaro Báez le preguntó a la testigo si alguna vez le pidieron que hiciera algo para beneficiar a un empresario, a lo que contestó que no. Digo, se han hecho varias preguntas de estas a los testigos, y esta pregunta lo único que intenta es desviar el foco de la atención. Nadie le dijo “Beneficiá a Lázaro Báez”. Eso hubiera sido una grosería, eso hubiera sido exponer a los ejecutores de la maniobra, correr un riesgo innecesario. La orden la dan de otra manera, y ya la estamos viendo: le crean un canal preferente de pago a Báez. Nombrar a una persona nuevita, conforme a lo que dijo ella, para procesar los pedidos de pago, y la pusieron a trabajar en un sistema ya aceitado, incluso con un programa Excel al que solo había que agregar los datos. ¿Para qué decirle que beneficie a Lázaro Báez, si la orden venía de arriba? No nos desviemos de esto. Nos tratan de correr el foco; no nos desviemos.

La combinación de todo eso hizo que la testigo solamente realizara, conforme ella misma lo señaló, un análisis de coherencia. Por eso, señores jueces, era importante la apariencia de legalidad.

Miren, similar pregunta formuló el mismo abogado a Bellofatto. Le preguntó si alguien le pidió que hiciera pagos sin respetar la normativa, a lo que por supuesto la testigo dijo que no.

Señores jueces, esa fue otra pregunta también dirigida a desviar el foco de atención. Nadie le pido concretamente a ella que hiciera pagos sin respetar la normativa. Había una normativa, había una normativa emanada por Periotti. No hacía falta. Había una normativa y tenía que cumplir con esa normativa. Dictaron una resolución general para lograr el objetivo buscado, con apariencia de legalidad.

Recuerdo también el testigo Semino, quien describió la rapidez con la que debían realizar el trabajo. Indicó que había presión para que los expedientes salieran rápido, en horas, y dio un ejemplo: recibía el expediente a las 10 horas y tenía que estar a las 11:30 horas, porque a las 14 tenía que ir a Economía. Así se tramitaban estos expedientes. También individualizó a las empresas respecto a las cuales liquidó pagos anticipado. Todas aquellas que pertenece al Grupo Austral.

También, en este mismo sentido, se expidió Bellofatto, tanto en la etapa de instrucción como en el juicio, y declaró que la declaración de instrucción fue íntegramente ratificada. Destaco esto porque fue íntegramente ratificada durante la declaración que luego brindó en el debate. La nombrada expuso claramente que cuando consignaba que el cálculo de intereses se hacía por orden de la superioridad, se refería concretamente a lo dispuesto en la Resolución 899/2010. Y fue muy esclarecedor cuando afirmó: “No había otra manera de hacer esa solicitud, porque la teníamos que hacer porque esto venía de un convenio, y para hacer un convenio había que tener una resolución. Todo se ejecuta por resoluciones”. Clarísimo.

La Resolución 899/2010 fue una herramienta que proporcionó Periotti para que los de abajo pudieran pagar anticipadamente a las empresas de Báez, para que los inferiores no tuviesen ningún resquemor en pagar. Había una orden, había una orden de Periotti, y en realidad lo relevante no era tanto el pago anticipado, sino la preferencia en el pago respecto de los demás contratistas.

Otro testimonio interesante fue el del testigo Héctor Francisco López, que por haber fallecido se incorporó al debate. Este estuvo a cargo de la Comisión Permanente de Verificación y Actualización de Deudas durante todo el período en que se ejecutaron los hechos de esta causa. Y concretamente cuando se le preguntó si la metodología de pago anticipado era excepción o si para ello se invocaba alguna causal específica que lo justificara, contestó de excepción, “porque se procedía con esas empresas

solas, las del Grupo Austral. No, ninguna causal, nada más se invocaba el convenio y que por disposición de superioridad, se determinaba el pago". Ustedes lo están viendo ahí.

Y en igual sentido se expidieron la testigo Silvana Paula Maiorana y Bellofatto. Esta última, Bellofatto, cuando se le preguntó cuáles fueron las empresas que cobraban por anticipado, no dudó en decir: "Todas empresas del Grupo Austral". También declaró que no sabía si las empresas alegaban alguna cuestión de fuerza mayor.

En el mismo sentido, Bellofatto... Perdón, recién les mencioné Bellofatto; ahora les voy a mencionar Maiorana. Refirió a qué empresas se les hacía estos pagos anticipados y mencionó también a las empresas del Grupo Austral.

En estas condiciones, la Resolución 899/2010 y su aplicación fueron una maniobra dirigida a adaptar formalmente los pagos a la legalidad, lo cual favoreció la opacidad del hecho delictivo.

Miren, hay algo que es importante tener en cuenta. La resolución, y las decisiones administrativas adoptadas en consecuencia, tuvieron como finalidad inventar un procedimiento que apareciera como formalmente correcto y que permitió, en definitiva, vulnerar los más básicos principios de actuación de la Administración pública. Estamos hablando, nuevamente, y los vamos a mencionar durante todo el alegato: transparencia, publicidad, igualdad, entre tantos otros. Y a esta altura está claro que la resolución escondió, de alguna manera enmascaró, un canal preferente construido únicamente para el beneficio de las empresas del Grupo Báez. Un canal que permitió, no sólo el pago anticipado, sino pagarle a Báez rápidamente aparentando fuerza mayor, a pesar de que no cumplía con los plazos de los contactos, como lo hemos establecido a lo largo de este alegato. Todo esto mientras se mantenía una situación de mora con otros contratistas.

Pero la Resolución 899/2010 tuvo la particularidad que la hizo muy eficaz para el fin buscado: la absoluta discrecionalidad. Lo dijimos apenas arrancamos. Y esto también fue planeado, pues en los considerandos -como vimos recientemente- de la resolución, sin disimular, se consigna que se pagará en los casos en que el suscripto entienda pertinente. Concepto, dentro de la Administración pública, muy vago, muy impreciso.

Por decisión de uno de los integrantes de la asociación ilícita -esto es, el administrador general- y, por supuesto, por orden de su superior jerárquico, se habilitaron estos pagos; y de esta manera se cumplió con la orden emanada por los jefes de la asociación ilícita, de pagar a Báez de inmediato. Y es gravísimo, es muy grave, observar que los pagos anticipados se efectuaron sin

invocar justificación alguna. Es decir, en ningún caso se invocaron las causales de emergencia establecidas.

Ni siquiera las empresas de Báez se esforzaron por aparentar alguna circunstancia de fuerza mayor. Era tal la impunidad que tenían, que no la necesitaban, y de hecho se ocultaba el pedido realizado por la empresa.

Y fíjense, Héctor Francisco López, en su declaración testimonial, expuso que los trámites eran de las empresas de Austral, Kank y Costilla, Loscalzo, Sucesión de Adelmo Biancalani. “El único contratista que firmó convenio de pago anticipado, que yo recuerde, fue el Grupo Austral. Y yo tomaba conocimiento cuando la administración, oportunamente, en el tiempo que ellos disponían, me lo enviaba. Me enviaban la copia del convenio. O si no, me decían que estaba aprobado.

Pero hay aún algunas cosas mucho más graves, señores jueces. Más allá de que los únicos beneficiados de este canal que benefició a Lázaro Báez, es muy importante también una cuestión, porque hace a la transparencia de una gestión administrativa, ¿no?, hace a la transparencia de una gestión administrativa sana, a la falta de publicidad y difusión de semejante resolución. Digo, una resolución de estas características debiera comunicarse a todo el público en general, a todos los posibles oferentes. Bueno, hubo una ausencia total de publicidad de esta resolución. Cuando analizamos esta parte de la maniobra delictiva, nos llamó la atención y nos preguntamos ¿por qué otras empresas contratistas no reclamaron pagos anticipados conforme la Resolución 899/2010 y solo lo hizo el Grupo Báez? La respuesta, como quedó patentizado en este juicio, es porque las restantes empresas no tuvieron conocimiento del sistema de pago anticipado creado por la Resolución 899/2010.

¿Se entiende a lo que estamos haciendo referencia? Su existencia le fue ocultada deliberadamente. Aunque no lo crean, la Resolución 899/2010 no fue publicada en el Boletín Oficial ni en la página web de la DNV. Tampoco fue comunicada a la Cámara Argentina de Construcción, no fue comunicada al Registro de Constructores. Tampoco se informó a la totalidad de las empresas contratistas. La clandestinidad, la opacidad y la ausencia de difusión nos da una idea y nos muestra claramente el uso ilegal que le dieron a esta herramienta. Por eso la mantuvieron oculta.

Fíjense, y hay algo que es importante, ¿no?, porque la Ley 19.549 de Procedimiento Administrativo establece normas de procedimiento que se aplican ante la Administración pública nacional centralizada y descentralizada, incluso ante los entes autárquicos, como es la DNV. Y concretamente establece requisitos generales de eficacia de los actos, entre ellos al caso de los

actos de alcance general, por supuesto, la notificación y la publicación.

El artículo 11 de esta ley dispone: “Para que el acto administrativo de alcance particular adquiera eficacia debe ser objeto de notificación al interesado, y el de alcance general, de publicación. Los administrados podrán antes, no obstante, pedir el cumplimiento de esos actos si no resultasen perjuicios para el derecho de terceros”.

La Dirección Nacional del Registro Oficial es el órgano de la Administración nacional que tiene principalmente a su cargo dotar de autenticidad, obligatoriedad, a las publicaciones oficiales. Y como dije, de manera opaca, de manera sombría, en el año 2010 no se publicó en el Boletín Oficial y tampoco tuvo conocimiento de ella la Cámara Argentina de la Construcción.

Por el contrario, esta última institución, al ser consultada, informó que no le fue notificada esa resolución y que las empresas líderes del sector tampoco fueron notificadas de la existencia. Y esto se puede ver claramente en el informe de la Cámara Argentina de Construcción obrante a foja 520, en el que se afirma: “Ni la Resolución 899/2010, ni el Expediente 6.807 fueron notificadas ni comunicadas por ningún medio a esta Cámara. En consecuencia, la Cámara no lo comunicó a sus asociados ni la publicó en su página web. De acuerdo con las constancias obrantes en la Cámara, no hubo empresas asociadas que tomaran ni que le fuera ofrecida modalidad de pagos anticipados”.

Inclusive, ante una primera encuesta realizada -dicen- en el día de la fecha entre las empresas líderes del sector vial, surge que ninguna de ellas fue notificada de aquella resolución y de la existencia del sistema de pagos anticipados. Por no conocer el sistema de pagos anticipados, la Cámara no se pronunció al respecto ni realizó gestiones ante funcionarios.

Las expresiones y gestiones de la Cámara ante esos funcionarios a partir del año 2010 estuvieron relacionados, justamente, con los atrasos en los pagos a los contratistas. Mientras que a algunos la atrasaban, a otros la adelantaban.

Finalmente, confirmaron lo que venimos señalando en cuanto al trato desigual, porque expresamente hacen referencia a que, con posterioridad a la asunción del nuevo gobierno, se tomó conocimiento mediante una entrevista con la autoridad de la Dirección Nacional de Vialidad, de desigualdades de plazo en la percepción de sus créditos entre diversos contratistas.

En definitiva, de este informe surge que el mayor gremio empresarial del sector de la construcción de la República Argentina no había tomado conocimiento de la existencia de algo

tan atractivo para cualquier empresario como cobrar sus créditos antes de la fecha del vencimiento.

¿Se imagina si toman conocimiento la algarabía que hubiesen tenido, la alegría que les hubiesen dado? No tomaron conocimiento.

Ello, a pesar de que conforme surge del informe de la Cámara Argentina de la construcción, de la fecha del dictado de la Resolución 899/2010, esto es mientras se realizaban pagos anticipados a Lázaro Báez, sus gestiones ante los funcionarios estuvieron relacionados con atrasos en los pagos de los contratistas.

Para que se entienda bien, mientras a Báez se le pagaba por adelantado, al gremio de la construcción o el gremio de la construcción tuvo que intervenir debido a los atrasos en pagos a los contratistas.

Miren, hemos escuchado a Juan Cheiak. Él aseguró que tuvo conocimiento de la Resolución 899/2010 cuando, siendo presidente de la Cámara Argentina de la Construcción, recibió una notificación de la Justicia en la que se le solicitaba que informara si había sido notificado de esa resolución. Obviamente, en esa oportunidad respondió que no, y obviamente tampoco circularizaron esta resolución entre los socios.

Informó además que para contestar ese requerimiento consultó a las seis o siete empresas más importantes, y ninguna conocía la resolución. Es más, dijo que había atrasos importantes en los pagos y que esa era una de las quejas generalizadas.

Escuchen bien, señores jueces. Dijo, en lo que concierne, en lo que él sabe, que hubo atrasos hasta de 600 días en los certificados vencidos, que no pagaban intereses por mora y que tuvo que hacer reclamos judiciales.

Yo creo que queda en evidencia... "Yo creo"... Es de una certeza clara, de la clara desigualdad, y también se puede advertir que esta desigualdad no se le ocurrió a Periotti solamente. Esta desigualdad, mejor dicho este beneficio a Lázaro Báez, existió porque esta persona representaba los intereses de los expresidentes de la Nación. A tal punto es así que el testigo Gerbi afirmó que hubo demoras en los pagos y que nunca reconocieron sus intereses. Es más, mencionó la existencia del estado de pago prioritarios. En concreto, dijo que Passacantando, a quien Periotti le había encargado que proyectara la resolución, le habló de un listado que le transmitía el ingeniero López -ya lo vimos esto, ya quedó acreditado- en el que le indicaba quiénes eran los contratistas a los que debían pagar.

El testigo Losi, de la empresa Luis Losi Hermanos, dijo que no conoció la Resolución 899/2010 y aseguró de manera enfática que el atraso en los pagos afectaron a su empresa, porque cuando no se

paga en término, se afecta el funcionamiento de la obra, el pago a proveedores, y no se puede mantener el ritmo de la obra.

Agregó, incluso, que hicieron reclamos administrativos para cobrar y algunos hasta se judicializaron. Hasta Carlos Wagner, en audiencia del 12 de octubre de 2021 dijo, respecto de esta Resolución 899/2010 de pagos anticipados, que no la conocía, que a Esuco nunca se la aplicaron. Y dijo que debió ser algo muy excepcional. Por supuesto, era muy excepcional para todos menos para Lázaro Báez.

Este tipo de resoluciones -dijo- se anoticiaban con el contacto diario en la propia repartición, con los equipos técnicos, con leer el Boletín Oficial. Esa era la manera de enterarse. Ángelo Calcaterra, en la audiencia del 19/10/2021 dijo que no conoce la Resolución 899/2010 de pagos anticipados certificados.

Y fíjense, ¿no?, porque esta resolución se dictó, o en el caso se dictó, o se intentó presentar, como una resolución de alcance general; y si uno analiza su letra, y sí, claro, parecería que está dirigido a cualquier contratista. Sin embargo, el carácter general de esta norma no fue más que aparente, fue una ficción, se fingió algo que realmente encubría una verdad que sale a la luz cuando se analiza cómo fue utilizado este recurso.

Y ustedes verán cada uno de los pasos que va dando la asociación. Y fue una herramienta para pagar rápidamente a las empresas lideradas por Báez, con preferencia temporal respecto a las restantes contratistas, mientras justamente estas últimas se demoraban en los pagos.

Miren, hemos escuchado a algunas defensas, hemos escuchado a la defensa de Periotti, hay un escrito a fojas 527/8 que intenta mitigar el peso de esta prueba. Se remitió a otra resolución que nada tiene que ver con lo que venimos analizando. Concretamente, señaló: la Resolución 982/03 del 17 de diciembre del año 2003, dictada por mi defendido al comienzo de su gestión en la Dirección de Vialidad, cuyo texto se adjunta, contemplaba la posibilidad de hacer pagos anticipados. Y con esto intentan demostrar que el pago anticipado no es una anomalía sino una circunstancia que suele darse en los contratos de obra pública, que existen numerosos actos administrativos y marcos normativos de carácter general, tanto a nivel nacional como a nivel provincial, que lo respaldan, y del grado también de difusión de dicha modalidad que ha tenido esto.

Señaló, además, que esa Resolución 982/03 ha estado publicada en el sitio... Estamos hablando de una resolución diferente, ¿no? ¿Se entiende lo que estamos diciendo, no? Ha sido resolución publicada en el sitio web de la DNV durante trece años.

Más allá de que se trata otra resolución, nos obliga de alguna manera a analizar el texto de la Resolución 982/03. Del año 2003. También suscripta por Periotti, cuya copia fue agregada a fojas 522/6, a fin de establecer si realmente se autorizaban pagos anticipados.

En primer lugar, debemos aclarar que se trata de una resolución en la que se introdujeron modificaciones y aclaraciones a lo establecido por una resolución anterior mediante la cual se reglamentaba la presentación de facturas en contratos de obra pública o de servicios de consultoría.

Esta resolución, la 982/03, tiene un Anexo 1, que aprueba y está titulado "Reglas para la presentación de facturas en contrato de obra pública o en servicio de consultoría DNV". Y cierto es que uno de los artículos del anexo, cuando se refiere a las deducciones que deben realizarse sobre el monto bruto de los certificados, menciona entre los ítems deducibles -lo estamos viendo- los importes ya pagados a la contratista por cualquier concepto, pago anticipado, anticipo financiero, y que formen parte del precio del contrato en tanto ya se haya emitido o debido emitir la factura de ese monto.

Sin embargo, esto que nos quieren presentar como una prueba de que esto ya es algo que se hacía, dista mucho, mucho, de significar que se están regulando los pagos anticipados, porque es obvio que si se facturó un pago anticipado, este debe ser deducido, porque de lo contrario implicaría facturar dos veces el mismo concepto. Pero esto es una obviedad, cuya mención en una resolución que reglamenta la presentación de facturas de ninguna manera puede otorgar a los contratistas derechos a obtener pagos anticipados. ¿De dónde sale esto?

Menos aún regula en qué condiciones. Pero además, nos resulta realmente increíble que el mismo imputado haya presentado este reglamento en su defensa. Este reglamento es posiblemente una caja de herramientas, también construida por Periotti, que proporcionaba apariencia de legalidad a la demora de los pagos.

La Resolución 982/03, invocada por Periotti, no sólo es ineficiente para demostrar los extremos que ese imputado pretendió acreditar con ella, sino que además demuestra el diferente tratamiento que tuvieron ambas resoluciones en cuanto a la publicidad. Nos da un elemento esencial de cómo se publicó una y cómo se publicó la otra. Nos da un elemento esencial para conocer el dolo, la intención de ocultar, porque fíjense que la Resolución 282/2003 se dispuso la publicación en la página web y se ordenó notificar a todos los distritos de la DNV para que notificaran a todos los contratistas de las obras cuya documentación tramitara por el distrito. En cambio, la Resolución 899/2010 se mantuvo en

secreto, nadie tuvo acceso, nadie la conoció, sólo los integrantes de la asociación ilícita.

Algunas defensas realizaron preguntas a testigos vinculadas a una cláusula en el pliego licitatorio que hace alusión a casos en que se haya realizado un pago anticipado. Esto, evidentemente, con la intención de tratar de mostrar que el pago anticipado de un certificado ya estaba previsto en los pliegos. Sin embargo, los pliegos de ninguna manera prevén la posibilidad de solicitar pagos anticipados en los términos de la resolución en trato. Y ciertamente el artículo 39 del pliego regula lo relativo a los pagos, la compensación de créditos y las deudas, y entre otras cuestiones, a qué sucede en los casos en que se realicen pagos en exceso, cómo se deducen los importes en el primer certificado.

Y en este marco, fíjense lo que establece: “Todo anticipo que se registre en el plazo fijado para el pago de los certificados de obra, dará derecho al comitente a retener de dicho pago los intereses correspondientes al lapso adelantado”.

La pregunta que debe formularse es si seriamente se puede interpretar que esto otorga a los contratistas el derecho a solicitar pagos anticipados. Claramente, no. Lo que prevé, y hasta me resulta una obviedad decirlo, es un marco en el cual se regula cómo reajustar pagos ya efectuados. Y dice... En un término muy llano estoy hablando, eh. “Si se pagó antes del vencimiento, hay que detener los intereses correspondientes a la anticipación”. Esto es lo que está diciendo la resolución.

Entonces, en estas condiciones, ni la Resolución 982/03 ni los pliegos licitatorios establecían derecho alguno a solicitar pagos anticipados de los certificados que fueron autorizados por la Resolución 899/2010.

Otro de los argumentos de las defensas, que se vincularon o que se mostraron en el juicio, se realizaron preguntas tendientes a mostrar que los pagos anticipados no generaron un perjuicio para el Estado porque se descontaron los intereses por el pago antes del vencimiento.

Esto nuevamente no más que un intento de desviar la atención para redirigirlo hacia aspectos que son realmente irrelevantes, que poco tienen que ver con el tema, porque nuevamente el perjuicio que ocasiona es a los principios básicos que regulan cualquier contratación con el Estado, y demuestra un beneficio o un privilegio a un contratista del Estado estrechamente ligado a los expresidentes de la Nación. Y con esto, señores jueces, se siguieron avasallando y pisoteando los principios de transparencia, de publicidad, de difusión, de igualdad, en cada fase. En cada proceso esto lo fuimos advirtiéndolo, y todo esto para beneficiar a Lázaro Báez.

Lo relevante es que esta maniobra servía para crear un canal preferencial de pago y para dar trámite prioritario a los pagos de los certificados de Lázaro Báez, dándole prioridad a ellos por sobre los contratistas u otro contratista del Estado.

En definitiva, se benefició a Lázaro Báez porque Lázaro Báez era Néstor Kirchner y era Cristina Fernández. Y se lo benefició a pesar de que los fondos destinados a la obra pública eran escasos.

Periotti también, en su declaración indagatoria, hizo algunas manifestaciones para intentar justificar lo injustificable. Periotti dijo en su indagatoria que la Resolución 899/2010 se dictó en circunstancias muy particulares -escuchen bien- pues hubo un alud en Comodoro Rivadavia que generó un gran desastre, con desprendimiento del Cerro Chenque; este avanzó sobre la ciudad de Comodoro Rivadavia, sobre la Ruta 3, y generó una situación de emergencia.

Ahora bien, tenemos que señalar que la única obra que pasa cerca de Comodoro Rivadavia, de las que tenemos nosotros, es la que se contrató mediante la Licitación 18.295. Es más, de la revisión de los expedientes vinculados a esta licitación surge que no se ha invocado ese desastre natural como causa de un problema, atraso o mayores horas de trabajo en esa obra.

Pero hay algo más, señores jueces. Tampoco existe coincidencia temporal entre el alud y el dictado de la Resolución 899/2010. El alud se produjo el 18 de febrero del año 2010, mientras que la resolución se dictó el 19 de mayo del año 2010. Por otro lado, en los considerandos de la Resolución 899/2010 ninguna referencia se hace a este desastre natural en cuestión.

Digo, ya acá uno puede empezar a pensar que para justificar esto utilizan lo que sea. Para tratar de justificar lo injustificable hasta se han aprovechado de un hecho trágico. Se han aprovechado de un hecho trágico que ocurrió para justificar una maniobra de corrupción.

Y fíjense, señores jueces, porque de acuerdo a la nota periodística de Página/12, afectó a 600 viviendas, obligó a evacuar 70 personas, alojarlos en los gimnasios, se produjeron tres muertes.

Miren, sabemos que la corrupción muchas veces no tiene escrúpulos, pero esto es demasiado, señores jueces. Periotti se aferró a semejante tragedia para justificar una defraudación contra el Estado. ¡No hay límites! ¡No hay límites para justificar lo injustificable! La realidad fue otra. La realidad fue otra: se quiso beneficiar al Grupo Báez pagándole anticipadamente los certificados de obra. Pero sobre todo las manifestaciones de Periotti relativas al alud, como causa justificante, no fueron más que excusas ensayadas para justificar, ahora en el juicio, la

creación ilegal de este canal exclusivo y de privilegio de pagos. Por eso, buscaron un acontecimiento sucedido unos meses antes; una tragedia que afectó a la población.

Una reflexión sobre este tema, especialmente teniendo en cuenta, tal como lo expuso el testigo Chediak, que esto es legal, pagar dentro del término establecido, considero necesario hacer una aclaración. Este Ministerio Público no está cuestionando si correcto o no pagar un certificado antes de que venza el plazo para hacer el pago. El ideal para todos los contratistas del Estado debería ser ese; sin embargo, lo que está planteando es que la Resolución 899/2010 fue una herramienta ilegal creada y utilizada para beneficiar exclusivamente a Báez y solamente a algunos pocos más en detrimento de otros contratistas. Lo ilegal es la intención, hacia dónde va la desigualdad. Mientras a los otros contratistas se le demoraban los pagos hasta 600 días, a Báez se lo adelantaban. Y la resolución sirvió para que la burocracia de DNV no obstaculizara la maniobra, el plan diseñado por los jefes de la organización.

Miren, ya casi estoy cerrando, no me queda mucho más. Quiero hacer algunas referencias, porque la circunstancia de que el casi único beneficiado con esta resolución fue Lázaro Báez nos vuelve a colocar en el centro de la escena a estas relaciones comerciales con los entonces presidentes de la Nación y la empresa delictiva montada con subordinados que, sin lugar a dudas, afectan el orden público.

Señores jueces, les voy a pedir que presten atención especialmente a las pruebas agregadas en la caja H-I de la instrucción suplementaria. Y les voy a pedir también, si es que lo quieren hacer todas las defensas, ustedes van a poder advertir sin mayores esfuerzos que este canal de pago anticipado, en el casi 99 por ciento de los supuestos, fue utilizado exclusivamente por las empresas lideradas por Báez. Y si prestan atención y leen cada una de las constancias de pago, como lo hizo meticulosamente y exhaustivamente este Ministerio Público Fiscal, van a poder observar lo que a continuación estoy mostrando en un cuadro, para una mejor ilustración.

Acá tenemos las estadísticas de qué empresas fueron beneficiadas con la Resolución 899/2010. Fíjense el número. Se aplicó esta resolución para las empresas de Lázaro Báez en 1.319 oportunidades. Acá lo estamos viendo.

Y algo muy notable -me quiero quedar con este cuadro acá-, porque a pesar de que Lázaro Báez elaboraba los certificados a tiempo, e incluso antes del vencimiento de los certificados, la ejecución de las obras injustificadamente se dilataba en el tiempo, como ya hemos apreciado.

En definitiva, y para ir cerrando, intentar cerrar 16:45 como me pidió la Presidencia, el 19 de mayo del año 2010, cuando Cristina Fernández era presidenta de la Nación, el administrador general de Vialidad dictó la Resolución 899/2010, que en apariencia era para contar con un mecanismo que permitiera agilizar los pagos de certificados en forma adelantada en aquellos casos en que situaciones ajenas a la repartición, como ser fuerza mayor, inundaciones, terremotos, nevadas, se considerara pertinente, pero que escondió el fin ilícito de beneficiar nuevamente a Lázaro Báez.

Recordemos que esta resolución se vinculaba exclusivamente a casos graves -inundaciones, terremotos, nevadas o cuestiones de fuerza mayor-, un fin noble, y nunca fue publicada en el Boletín Oficial ni en la página web, tampoco fueron notificadas las empresas contratistas que tenían obras en ejecución, ni fue comunicada a la Cámara de Construcción, ni al Registro Nacional de Constructores; por lo cual, al conjunto de las empresas que tenían obras en ejecución les era imposible conocer dicha norma. En definitiva, prácticamente ninguna empresa utilizó esta herramienta a excepción de las que pertenecían a Lázaro Báez, que nunca invocaron las razones de una urgencia o fuerza mayor establecidas en la propia resolución, y a pesar de eso hicieron un uso indiscriminado de la herramienta.

Cuando una norma no se aplica a la generalidad de los ciudadanos, y como en este caso a la generalidad de las empresas, aparece la arbitrariedad, aparecen los privilegios que no deben admitirse ni tolerarse dentro del ámbito de la Administración pública.

Cuando se recurre a disposiciones vagas y de excepción que solo terminan beneficiando a un grupo minúsculo de empresas, existe una prueba contundente que detrás de este acto en apariencia se esconde un fin espurio, un pacto venal, incompatible con una sana y correcta gestión y administración pública. Y eso, por supuesto, señores jueces, vulnera los principios de actuación más básicos de la Administración pública. Ese pacto venal ha quedado patentizado en este juicio a medida que vamos avanzando con este alegato, señor presidente.

Con esto creo que cumplí con el pedido que hizo. 16:45 doy por finalizado este segmento del alegato. Muchas gracias.

PRESIDENTE.- Muy bien, doctor. Gracias por respetar los horarios.

Con esto concluimos la actividad procesal prevista para la audiencia del día de la fecha. Los convoco para la próxima audiencia del día viernes a las 8:30 horas. Cuarto intermedio hasta el viernes 8:30 horas. Buenas tardes a todos.

- Fin de la desgrabación.
- Duración: 8 horas 9 minutos.

** Figuran escritas fonéticamente aquellas palabras acompañadas con un asterisco, generalmente nombres propios, debido a que su grafía no se ha podido constatar.*