



Ministerio Público de la Nación

SOLICITAMOS INDAGATORIAS – REQUERIMOS INHIBICIÓN
GENERAL DE BIENES

Sr. Juez:

Gerardo D. Pollicita e Ignacio Mahiques, fiscales en representación de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11, nos presentamos ante V.S en la causa N° **5048/16**, caratulada “*Grupo Austral y otros s/ abuso de autoridad y violación de los deberes de funcionario público*” del registro de la Secretaría N° 19 del Juzgado Federal N° 10 a vuestro digno cargo, y respetuosamente manifestamos:

I.- OBJETO

Que venimos a través del presente dictamen a solicitarle a V.S. la recepción de la declaración indagatoria de Cristina Elisabet FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, Julio DE VIDO, José Francisco LÓPEZ, Carlos Santiago KIRCHNER, Graciela Elena OPORTO Raúl Víctor RODRÍGUEZ, Hugo Manuel RODRÍGUEZ, Abel Claudio FATALA, Nelson PERIOTTI, Julio ORTIZ ANDINO, Sandro FÉRGOLA, Carlos Joaquín ALONSO, Francisco LEÓN, Norma Beatriz VILLAREAL, Sergio PASSACANTANDO, Víctor Francisco FARRÉ, Jorge Eduardo GREGORUTTI, Eduardo LENCE, Gustavo GENTILI, Fernando ABRATE, Ernesto Eduardo MORILLA, Juan Carlos VILLAFANE, Raúl Osvaldo DARUICH, Mauricio COLLAREDA, Gustavo César TORRES, Juan José Ramón BERRAONDO, Héctor René Jesús GARRO, Raúl Gilberto PAVESI, José Raúl SANTIBÁÑEZ, Lázaro Antonio BÁEZ, Martín Antonio BÁEZ, Julio MENDOZA, Fernando Javier BUTTI y Myriam COSTILLA en orden al suceso que se describirá a continuación.

Asimismo, en virtud de la relevancia de los hechos imputados, su contenido patrimonial y el origen público de los fondos y existiendo motivos suficientes que permiten sostener el peligro en la demora, habremos de solicitar a V.S. que disponga la inhibición general de bienes sobre cada una de las personas acusadas.

Por último, teniendo en cuenta que los hechos sobre los que se basan las causas nro. 8635/16 y 8636/16 se encuentran comprendidos dentro del objeto del presente expediente y a los fines de concentrar y organizar la labor investigativa, habremos de requerir a V.S. que acumule materialmente a las primeras a este legajo.

II.- INTRODUCCIÓN

II.a. Antecedentes

La investigación que se encara en el marco de la causa 15.734/08 y sus conexas está orientada a determinar la existencia de una *asociación ilícita* dirigida desde la más altas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional, en primer término por el ex presidente Néstor Kirchner y luego por su esposa, la ex primer mandataria Cristina FERNANDEZ de KIRCHNER, quienes conjuntamente con funcionarios de distintas reparticiones del Estado y un reducido número de *empresarios amigos*, entre los que se puede mencionar a Lázaro Antonio BÁEZ, se habrían dedicado de manera *sistemática y constante* a llevar a cabo negocios espurios con el objetivo de apropiarse de fondos públicos, evidenciando de esta manera una *matriz de actuación propia*, en lo que la comunidad internacional ha definido como *hechos de corrupción*.

Como consecuencia de la complejidad y amplitud de la maniobra descripta, desde el inicio de la pesquisa, se han ido formando y acumulando distintos expedientes tendientes a investigar los diferentes hechos que habría cometido la



Ministerio Público de la Nación

organización enunciada con el fin de sustraer el dinero de las arcas públicas y en este lineamiento es que se ha avanzado en la investigación del otorgamiento de beneficios impositivos indebidos a empresarios amigos (causa n° 4943/16), irregularidades en la licitación de los corredores viales nacionales (causa n° 1212/09), compra de vagones de subte con sobreprecios (causa n° 1219/09), irregularidades en la exploración petrolera (causa n° 8718/13), negociados en el seno del fideicomiso con la República Bolivariana de Venezuela (causa n° 1217/09), y el posible retorno del dinero ilegítimo pagado a aquéllos a la familia presidencial en concepto de alquiler de maquinaria (causa n° 8284/16) o en carácter de alquiler de hoteles (causa “Hotesur” n° 11.352/14).

A lo largo de este dictamen se ahondará sobre una nueva operatoria criminal vinculada con las personas denunciadas y el objeto procesal originario por medio de la cual desde el Poder Ejecutivo Nacional y los organismos de la administración estatal con intervención en materia de *obra pública* —en este caso, el Ministerio de Planificación, la Secretaría de Obras Públicas, la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz— se montó una estructura funcional orientada a la sustracción de fondos públicos por medio de la asignación *discrecional* de **prácticamente el 80%** de las obras viales adjudicadas en la provincia de Santa Cruz, lo que representó contratación del Estado en favor de Lázaro Antonio BÁEZ por más de **16 mil millones de pesos**.

De esta manera, mientras el amigo y socio comercial de la ex familia presidencial era el *más beneficiado* en los procesos de *licitación, adjudicación y control* de obra pública vial que eran asignados a las empresas de su grupo económico —entre ellas, AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA, GOTTI y SUCESION DE ADELMO BIANCALANI—, *paralelamente* le

garantizaba a los Kirchner, ingresos millonarios a partir del alquiler de sus establecimientos hoteleros lo que evidencia que esta maniobra podría tratarse del *paso previo* de la hipótesis de *lavado de dinero* que se investiga en la causa conexa denominada “Hotesur” (expediente N° 11.352/14).

Tal afirmación resulta del conocimiento directo del objeto procesal de aquella causa, cuya investigación también se encuentra delegada a los suscriptos, así como también y de otros procesos en trámite ante este fuero (v.gr. causas sobre enriquecimiento ilícito de José Francisco LÓPEZ y Julio DE VIDO, la hipótesis de lavado de activos de Lázaro BÁEZ en la causa comúnmente conocida como “Ruta del dinero K”, el expediente Los Sauces S.A.) y otros en el resto del país, lo que permitirá tener una visión amplia y acabada del real alcance de las maniobras y de sus partícipes, facultando en el futuro una posible investigación o juzgamiento conjunto tal como lo postulara la Sala II de la Excma. Cámara del Fuero.

II.b. Aspectos generales de la maniobra

La extensión temporal y complejidad de los sucesos que se investigan ameritan una exposición inicial que sirva como introducción al desarrollo de la maniobra, en tanto permitirá contextualizar y comprender acabadamente cómo durante los últimos doce años existió una *decisión* desde la cúpula del Poder Ejecutivo de enriquecer con fondos públicos al empresario Lázaro Antonio BÁEZ y cómo su planificación tuvo origen *días antes* a la asunción del ex presidente Néstor Carlos KIRCHNER en el año 2003.

La modalidad escogida para lograr el fin buscado fue a través de la adjudicación *irregular* de múltiple y millonaria *obra pública vial* en la provincia de Santa Cruz, en donde desde el año 2003 y hasta el 2015 el empresario Lázaro A. BÁEZ recibió contratación con fondos públicos por más de 16 mil millones de



Ministerio Público de la Nación

pesos, lo que significó que prácticamente el 80% de las obras adjudicadas en esa provincia fueran en favor de un amigo del matrimonio KIRCHNER.

Dicho ello, la maniobra investigada fue edificada sobre *cuatro pilares*:

- 1) la inmersión inicial del amigo presidencial en el negocio de la construcción vial;
- 2) la *exportación* de una estructura provincial montada con gente de confianza a un nivel nacional;
- 3) la mayor concentración económica de obra pública vial de nuestro país en la provincia de Santa Cruz, y
- 4) el direccionamiento de la adjudicación de la obra pública y el diseño de un *esquema de beneficios exclusivos* en favor del empresario Lázaro A. BÁEZ, en detrimento de las arcas del Estado.

II.b.1. La inserción del amigo personal en el negocio de la construcción

El **primer eslabón** cronológico de la maniobra investigada fue la *colocación* del amigo personal de la ex familia presidencial al cual buscaba enriquecerse en la *industria de la construcción*, lo cual aconteció alrededor de *dos semanas antes* de la asunción del ex presidente Néstor Carlos KIRCHNER, con fecha 25 de mayo de 2003.

Precisamente, cuando los principales periódicos y medios de comunicación del país presagiaban que su contrincante en la segunda ronda electoral —forzada en función de las elecciones llevadas a cabo el 27 de abril del 2003— se daría de baja del *ballotage* para evitar la derrota que todas las encuestas aseguraban que ocurriría, el acusado Lázaro A. BÁEZ —que por aquel entonces era un monotributista— constituyó el día 8 de mayo de 2003 junto con otros dos socios¹ la firma AUSTRAL

¹ Guido Santiago BLONDEAU y Sergio Leonardo GOTTI (hijo de Vittorio GOTTI, dueño de GOTTI S.A.).

CONSTRUCCIONES S.A. mediante el aporte de tres mil pesos (\$3.000), lo que representaba el 25% del capital social de la empresa que apenas ascendía al mínimo legal de doce mil pesos (\$12.000).

Los pasos seguidos por el nombrado a los efectos de posicionarse en el rubro a los fines de la consecución del plan ideado serán expuestos a lo largo del dictamen en el acápite III.b. con el objeto de no extenderse en demasía en esta sección de la presentación.

II.b.2. La exportación de la estructura provincial a nivel nacional

Así, una vez inmerso quien resultaría el *mayor beneficiario* en materia de obra pública vial, era indispensable un **segundo paso**: la *instauración* de una estructura institucional nueva que fuera *funcional* en el propósito criminal buscado y la *designación* de una serie de funcionarios públicos de confianza del ex matrimonio presidencial que los acompañaban desde la intendencia de la ciudad de Río Gallegos y la gobernación de la provincia de Santa Cruz para cubrir los *puestos clave* en materia de *elaboración de la política nacional en obra vial*, y de *adjudicación, ejecución y control de las obras públicas*.

Para ello, *un día antes* de la asunción del ex presidente, a través de la modificación de la Ley de Ministerios, se procedió a la creación de un nuevo órgano dependiente del Poder Ejecutivo Nacional, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en donde **Néstor C. KIRCHNER** nombró al Arq. **Julio Miguel DE VIDO** —que hasta allí era su Ministro de Gobierno de la provincia de Santa Cruz— como *cabeza* de un *engranaje estable* que, con los mismos nombres y durante los doce años, garantizaría el éxito del fin buscado².

² Decretos PEN N° 1283/03 y N° 6/03.



Ministerio Público de la Nación

A su vez, para llevar adelante la maniobra, se le transfirió a esa cartera ministerial un área clave en materia de obra pública y, puntualmente, en la *elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en obra vial*: la Secretaría de Obras Públicas, en donde se colocó al Ing. **José Francisco LÓPEZ**, que hasta ese momento era presidente del Directorio del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de la provincia de Santa Cruz³.

En un segundo nivel de la Secretaría de Obras Públicas, se colocó a la Subsecretaría de Obras Públicas⁴ como encargada del *contralor* de la Dirección Nacional de Vialidad, en donde se designó al Ing. **Nelson Guillermo PERIOTTI** —que hasta allí era Presidente de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz—; y, tiempo después, se redobló la injerencia en la D.N.V. a través de la creación de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal, a donde se nombró al primo del ex presidente de la Nación, **Carlos Santiago KIRCHNER**⁵.

II.b.3. La concentración económica de la obra pública

De este modo, ya montada la estructura de funcionarios nacionales que garantizarían los beneficios derivados de la obra pública, la **tercera etapa** derivó en la *selección del territorio* en donde se llevaría a cabo, que como dijimos, consistió en la *concentración económica* de la mayor cantidad de recursos públicos en materia de *obra vial* en un solo lugar: Santa Cruz, precisamente, la provincia de la que los ex presidentes son oriundos, la que Néstor KIRCHNER gobernó durante tres mandatos y la que además administran gente de confianza en los últimos 12 años.

³ Decretos PEN N° 1283/03, N° 27/03, N° 1142/03, N° 69/03 y N° 955/04.

⁴ A cargo de Arq. Graciela Elena OPORTO, luego de Ing. Raúl Víctor RODRIGUEZ, seguido de Arq. Hugo Manuel RODRIGUEZ y finalmente del Ing. Abel Claudio FATALA (decretos PEN N° 67/03, N° 133/05, N° 23/07, N° 688/07 y N° 1412/08).

⁵ Decretos PEN N° 1142/03, N° 27/03, N° 73/03, N° 907/05, N° 913/05 y N° 23/07.

Tal como se desprende del informe de la Dirección Nacional de Vialidad⁶, la provincia de Santa Cruz fue la provincia *más beneficiada* en la transferencia de fondos públicos para la realización de obras viales con un 11,2% del presupuesto total. Para tomar real dimensión de lo que ello implica, se le destinó lo que en conjunto se asignó para ocho provincias: La Pampa, Tierra del Fuego, Jujuy, San Luis, Catamarca, Tucumán, Neuquén y Misiones; e incluso un monto por encima del 11% ejecutado en la provincia de Buenos Aires, la más poblada y extensa de nuestro país con conocidas necesidades en la materia, cuestión que será profundamente profundizada más adelante del dictamen.

Para garantizar que esos fondos públicos fueran para el Grupo BÁEZ, se designó a nivel provincial como jefe del Distrito N° 23 (Santa Cruz) a personas de confianza del Director Nacional de Vialidad, Ing. PERIOTTI⁷, al igual que aconteció en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a donde se nombró gente del círculo íntimo del ex Presidente de la Nación y de Lázaro A. BÁEZ: Héctor René Jesús GARRO, Juan Carlos VILLAFANE —ex intendente de Río Gallegos—, Raúl Gilberto PAVESI y José Raúl SANTIBÁÑEZ.

II.b.4. El direccionamiento de la adjudicación y el diseño de un esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro Báez

Así, con el amigo personal inmerso en el negocio de la construcción, con la estructura de gente de confianza designada a nivel nacional y provincial y con los fondos concentrados en Santa Cruz, la **cuarta etapa** consistió en llevar adelante un plan *sistemático y permanente* para beneficiar a Lázaro A. BÁEZ mediante la asignación direccionada de la obra pública vial de la provincia de Santa Cruz.

⁶Gráfico N° 1 del Informe Final de “Gestión de obras en Santa Cruz” (N° 3/16), elaborado con obras con certificación enero de 2010 en adelante.

⁷ Primero a Ernesto Eduardo MORILLA (2003-2004), luego a Juan Carlos VILLAFANE (2005) y a Raúl Osvaldo DARUICH (2006-2008) y finalmente a Mauricio COLLAREDA (2009-2015).



Ministerio Público de la Nación

Para ello, se montó una *matriz general de actuación* basada en el desapego de las buenas prácticas de la administración pública que exigen el manejo eficiente y transparente del erario público y el respeto a las normas que regulan las compras y contrataciones del Estado que presentaba como características de relevancia.

Por el contrario, las contrataciones se caracterizaron por la concurrencia de varias empresas del conglomerado societario a una misma licitación y la alternancia en las adjudicaciones⁸, el otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de contratación y ejecución anual asignada por el Registro Nacional de Constructores y de firmas Consultoras de Obras Públicas, la asignación de nuevas obras públicas pese a que existía un incumplimiento *sistemático* de las condiciones de contratación de las obras anteriores, la presencia de sobrepuestos y la existencia de adjudicaciones de obras viales en tiempos *record* y en las que existía únicamente un único competidor.

Lo expuesto hasta aquí, repercutía sensiblemente en el monto que el Estado debía destinar a cada una de las obras públicas, en tanto siempre eran las mismas empresas que se presentaban y cotizaban con escasa diferencia en las ofertas, funcionando como *holding* e imponiendo un precio superior al presupuesto oficial⁹, subiendo considerablemente los costos de la inversión pública ante una total pasividad del Estado contratante.

Sin embargo, no solamente existió un direccionamiento en la asignación de la obra pública vial en Santa Cruz en favor de las firmas del GRUPO BÁEZ, sino que además se implementó un sistema de beneficios exclusivos y permanentes en la

⁸ Sobre este punto, se destaca que desde la creación de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, el empresario Lázaro A. BÁEZ se dedicó a la adquisición estratégica de las principales empresas constructoras del Sur de nuestro país (GOTTI S.A. en 2004, KANK Y COSTILLA S.A. en 2007, LOSCALZO Y DEL CURTO, entre otras).

⁹ Generalmente, cercano al 20%.

fase de ejecución, tanto en el *pago* como en el *control* de las obras viales *interesadamente* adjudicadas al empresario amigo.

Los *privilegios en el pago de las obras* se concentraron, además de la existencia de pagos de certificados por obras no ejecutadas, como por ejemplo en la Ruta Provincial N° 9, en la presencia un *esquema de cobro privilegiado* que evidenciaba que el empresario Lázaro BÁEZ era al único que se le abonaban certificados de obra por adelantado, era el constructor al que más rápido se le pagaba y era al único que no se le adeudaba al término de la gestión anterior. Veamos.

Por un lado, se logró establecer que en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, al amparo de una resolución supuestamente de índole general y de excepción, se enmascaró un verdadero **canal preferente de pago** que funcionaba en forma *exclusiva* para este conglomerado societario, lo cual permitía que sus empresas gozaran del pago de certificados de obra *con antelación* al vencimiento contractualmente pautado (Resolución N° 899/10).

Por otra parte, también se verificó un **trato preferencial** en relación a la *fecha de pago* de las contratistas, por cuanto mientras por ejemplo, en el año 2015, la demora aproximada en el pago de los certificados de obra a las empresas del GRUPO BÁEZ en la provincia de Santa Cruz era de 34 días —con un mínimo de 8 días—, el retraso promedio en el pago para las restantes firmas constructoras ascendía a 231 días —con un mínimo de 73 días— (ver informe de auditoría N° 3/16 de la D.N.V.)¹⁰.

Por último, se pudo demostrar que, al término de la anterior gestión de gobierno, de la nómina de las 30 primeras constructoras de nuestro país, las empresas del GRUPO BAEZ eran las **únicas** a las que la Dirección Nacional de

¹⁰ Estos parámetros se repitieron durante los años anteriores.



Ministerio Público de la Nación

Vialidad **no les debía absolutamente nada** por las obras públicas en ejecución al 30 de noviembre de 2015.¹¹

La **ausencia total de controles** en las obras viales adjudicadas fue otro de los *privilegios* que, por intermedio de los funcionarios de los organismos estatales, se otorgó al empresario Lázaro A. BÁEZ en la ejecución de obras en la provincia de Santa Cruz, en tanto se permitió un incumplimiento *sistemático, reiterado y permanente* en los plazos de finalización y en la entrega de las obras terminadas.

En efecto, de las cuarenta y nueve (49) obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ, solamente dos (2) fueron terminadas en el plazo previsto en el contrato originario¹², mientras que en las restantes cuarenta y siete (47) se excedieron holgadamente los términos temporales previstos para la finalización y entrega de la obra, verificándose casos en los que por ejemplo una obra que debía realizarse en 3 años, en la actualidad, lleva más de 11 años y tan solo se construyó un 43% de la misma (ver listado N° 6).

El incumplimiento de los plazos previstos para la finalización de las obras viales indudablemente también repercutía en el volumen de fondos que el Estado debió destinar para aquellas, en tanto la prorrogación *constante e irregular* de los términos de entrega provocó una actualización de los precios originarios que derivó en que en lugar de abonar los montos inicialmente estipulados en los contratos (7.900 millones de pesos), el Estado Nacional tenga obligaciones con las empresas del GRUPO BÁEZ por más de 16 mil millones de pesos, es decir: el doble del valor por el que el Estado contrató.

Como contracara de ello, se observa además que pese a haberse ejecutado más del 100% del presupuesto inicial contemplado contractualmente, al día de la

¹¹ Ver listado de ranking de deuda.

¹² Se trató de una obra de escasa relevancia, cuyo objeto fue la “*remediación de canteras*”: proceso mediante el cual se busca suavizar los bordes de los huecos que se forman a partir de la extracción de material para la realización del pavimento.

fecha, menos de la mitad de las obras adjudicadas al GRUPO BÁEZ se encuentran finalizadas y registran un grado de avance del 100%, existiendo casos en los que por ejemplo, habiendo transcurrido el triple del plazo inicial y habiéndose pagado la totalidad del contrato originario, únicamente se realizó el 27% de la ruta (ver listado N° 6).

III.- DE LA MANIOBRA ILÍCITA Y SU ESQUEMA

III.a. El contratante - la administración pública

Los hechos tal como se expusieron en el apartado precedente, no constituyen un acto aislado como pudo haber sido un funcionario que en un pacto espurio decidiera beneficiar a un empresario determinado, sino que por el contrario nos enfrentamos a un plan *complejo y permanente* instrumentado por más de doce años desde las más altas esferas del Poder Ejecutivo Nacional, con el fin de sustraer fondos públicos a través de la adjudicación de obra pública a un empresario en concreto: Lázaro Antonio BÁEZ.

En virtud de ello, el análisis de la maniobra aquí descripta deberá iniciar —por una cuestión de orden expositivo y de responsabilidad en el desarrollo de los hechos— desde el *rol* que ocuparon en el devenir de la empresa criminal los ex presidentes de la nación, Néstor y Cristina Kirchner, para luego ir descendiendo en la estructura del Estado desde los funcionarios del Ministerio de Planificación, de la Dirección Nacional de Vialidad hasta los funcionarios de la Agencia de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz, quienes —cada uno en virtud de las atribuciones y funciones de los cargos públicos que ocupaban— realizaron su aporte a la maniobra orquestada, cooperando para su consecución según el rol asignado en el plan ideado.

Lógicamente, tal como ha sido desarrollado en el apartado precedente, al tratarse de un complejo caso de corrupción en el ámbito del Estado, cada uno de los



Ministerio Público de la Nación

funcionarios públicos que intervinieron en el diseño y desarrollo de la presente empresa criminal, utilizaron la propia estructura del Estado con el fin de cubrir con un velo de legitimidad la maniobra delictiva.

Sin embargo, el escollo que ello necesariamente conlleva, es ampliamente superado cuando se analiza el devenir del suceso delictivo con una visión integral, que permite comprender la verdadera magnitud del mismo, lo que implica vislumbrar el carácter *permanente y sistemático* en el que los funcionarios públicos que participaron en la misma, se interesaron en beneficiar a las empresas de Lázaro Antonio BÁEZ, en perjuicio de las arcas del Estado.

Es por ello que, a lo largo de este apartado, se analizarán las funciones de cada uno de los agentes que intervinieron en el desarrollo de la maniobra ilícita, se individualizará a las personas que durante el período investigado cubrieron los diferentes cargos con competencia en materia de *obra pública* y se explicará cómo las máximas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional “exportaron” desde Santa Cruz toda una estructura institucional con gente de confianza que llevarían a cabo el plan de acuerdo a lo ideado.

III.a.1. El Estado Nacional – Presidencia de la Nación

III.a.1.i. La decisión política

Los ex presidentes de la nación fueron el eje central sobre el que se asentó la presente maniobra, desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional, se ideó y dirigió el desarrollo del plan destinado a beneficiar con contratos multimillonarios a las empresas de su socio y amigo personal Lázaro Antonio BÁEZ.

A partir de las facultades que la propia Constitución Nacional les otorgaba a quienes ostentaron la primera magistratura, los KIRCHNER más allá de diseñar la

maniobra y de elegir a su amigo personal como contratista del Estado, realizaron aportes fundamentales al devenir del accionar delictivo. Veamos.

- **La elaboración del presupuesto**

En efecto, la maniobra orquestada jamás hubiera sido posible, sin que desde la presidencia de la nación, primero Néstor y luego Cristina KIRCHNER, tomaran la decisión política de favorecer a la provincia de Santa Cruz con inversiones millonarias en obra pública vial, dotaran por diferentes medios de fondos a la Dirección Nacional de Vialidad con el fin de que aquella pudiera pagar sus obligaciones —las que luego los demás miembros de la organización se encargaban de hacer llegar a las empresas del GRUPO BÁEZ—, y crearan una estructura institucional con personas de su íntima confianza que junto con ellos llevarían a cabo el plan criminal diseñado.

Como ya se ha venido enfatizando, no resulta azaroso que la provincia de Santa Cruz —de la que son oriundos los dos ex presidentes y en donde desde hace más de 25 años que ellos o sus allegados la gobiernan— fuera de todo el país la provincia en la que se ejecutó, es decir el Estado pagó, la mayor cantidad de dinero en obra pública vial, así como tampoco es casual que dicha provincia, luego de Buenos Aires, fuera por lejos la provincia en la que el Estado Nacional licitó la mayor cantidad de dinero en obras —\$21.269.045.836,54—.

Ambas decisiones de corte macro político, corresponden a la máxima autoridad del Poder Ejecutivo Nacional, que es quien diseña el presupuesto nacional año a año en el que se proponen las inversiones a realizar en las diferentes provincias, es decir, es quien elabora la política económica y de inversiones en las diferentes jurisdicciones, siendo que en los presupuestos de los gobiernos de Néstor y Cristina KIRCHNER la provincia de Santa Cruz resultó ser una de las más



Ministerio Público de la Nación

beneficiadas en materia de obra pública vial (v. al respecto las leyes 25.827, 25.967, 26.078, 26.198, 26.337, 26.422, 26.546, 26.728, 26.784, 26.895, 27.008 y el decreto n° 2053/2010 y sus respectivos anexos).

- El dictado de decretos de necesidad y urgencia

A ello debe aunársele el hecho que de manera sistemática durante sus presidencias primero Néstor KIRCHNER y luego Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER, decidieron aumentar —sin intervención del órgano legislativo—, a través del método excepcional del decreto de necesidad y urgencia, las partidas presupuestarias para afrontar las erogaciones del Ministerio de Planificación Federal, en general, y en particular los gastos de la DNV.

De esta manera, la DNV recibió a través de los DNU nro. 678/06, 1108/07, 1856/07, 1472/08, 1801/09, 2052/10, 1764/11, 2436/12, 1170/13 y 1246/14 desde el año 2006 hasta el 2014 un flujo multimillonario “extra” otorgado por disposición directa de los ex primeros mandatarios, el que si se tiene en cuenta que la provincia de Santa Cruz era el lugar donde más se ejecutaban obras y que de esas obras prácticamente el 80% correspondían a las empresas de Lázaro BÁEZ, la conclusión resulta simple, los ex presidentes otorgaron directamente a través de los DNU dinero a favor de su amigo personal.

Lo expuesto no es una mera aseveración de esta parte, sino que puede ser corroborado si se analizan aquellos DNU en los cuales los ex presidentes indicaron específicamente a qué obras irían dirigidos los fondos.

A modo de ejemplo, se puede citar el DNU n° 1856/07, a través del cual Néstor KIRCHNER, pese a las irregularidades que presentaban las obras adjudicadas, destinó una gran cantidad de fondos para pagar rutas que habían sido asignadas a las empresas de su amigo Lázaro BÁEZ y que son objeto de la presente

imputación, entre ellas, dispuso de: i) **más de 9 millones de pesos**¹³ para hacer frente al tramo “Rospentek – Guer Aike” de la Ruta Nacional n° 40 licitada a favor de la firma Austral Construcciones; ii) de **más de 16 millones de pesos**¹⁴ para la empresa Austral Construcciones por el tramo de la Ruta Nacional n° 3 “Fitz Roy – Gran Bajo de San Julián”; iii) **más de 6 millones de pesos**¹⁵ para pagar parte de la Ruta Nacional n° 281 en el tramo “Pto. Deseado-Emp. R. 3” adjudicada a la empresa Kank y Costilla S.A.; iv) **más de 4 millones de pesos**¹⁶ para pagar la Ruta Provincial n° 12 en el tramo “Emp. R.P.N°25-Pico Truncado" adjudicada a la UTE Biancalani-Austral Construcciones; y v) **un millón de pesos** para pagar la Ruta Nacional n° 40 en el tramo “28 de noviembre-Rospentek” adjudicada a la UTE Biancalani-Austral Construcciones, la que debía llevarse a cabo en tan solo 18 meses y que hoy habiendo pasado más de diez años de su inicio no ha sido finalizada.

Del mismo modo, si analizamos el DNU dictado por Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER en el año 2008 —nro. 1472/08— se puede observar que la ex presidente remitió una suma importantísima de dinero a la DNV en concepto de “disminución de préstamos” y, además, que se destinarían: i) **6 millones de pesos** para pagar parte de la Ruta Nacional n° 281 en el tramo “Pto. Deseado-Emp. R. 3” adjudicada a la empresa Kank y Costilla S.A.; ii) **4 millones de pesos**¹⁷ para hacer frente al tramo “Rospentek – Guer Aike” de la Ruta Nacional n° 40 licitada a favor de la firma Austral Construcciones; y iii) **5 millones de pesos** para la empresa Austral Construcciones por el tramo de la Ruta Nacional n° 3 “Fitz Roy – Gran Bajo de San Julián”.

¹³ \$9.410.000
¹⁴ \$16.424.000
¹⁵ \$6.600.000
¹⁶ \$4.765.000
¹⁷ \$9.410.000



Ministerio Público de la Nación

- **La utilización de los fondos del fideicomiso del Decreto n° 976/01**

Pero ello no es todo, en los casos en los que el dinero para las obras de vialidad, en las que insistimos BÁEZ era uno de los más beneficiados, no provenía del presupuesto o de la ampliación del mismo decretada a través de los DNU, los KIRCHNER, con el fin de dotar de recursos la realización de obras públicas viales, recurrieron al fideicomiso creado por el decreto n° 976/01, que crea un fondo con lo recaudado en concepto de tasa a la venta de gasoil, que es de uso discrecional del presidente de la nación.

En este sentido, Néstor KIRCHNER dictó el decreto n° 140/04 mediante el cual teniendo en cuenta “...la ejecución de diversas obras en rutas que integran la Red Troncal Nacional, ubicadas en jurisdicción de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ, respecto de las cuales la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL dependiente del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS PÚBLICAS de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ tomó a su cargo el estudio, proyecto, llamado a licitación, contratación, inspección y pago de los certificados, en virtud de los Convenios suscriptos entre dicha Administración General y la referida Dirección Nacional de Vialidad...”, dispuso la inclusión como beneficiaria del referido fideicomiso a la DNV, para hacer frente a las erogaciones de la Ruta Nacional n° 3.

Del mismo modo, a través del decreto n° 508/04 amplió las rutas a las cuales se podía pagar con fondos del fideicomiso alcanzando también a las Rutas Provincial n° 5, Nacional n° 288 y Nacional n° 40, todas ellas en sectores ubicados en la Provincia de Santa Cruz y cuya administración había sido delegada por la DNV a la Agencia de Vialidad de la mencionada provincia.

Así, fue finalmente Cristina Fernández de Kirchner, quien en el año 2009, terminó dándole vía libre a la Secretaría de Obras Públicas y a la DNV para que pudieran hacer uso de los fondos del referido fideicomiso.

En efecto, la ex presidente, a diferencia de su esposo, que incluía las obras específicas por las cuales el referido organismo podía utilizar los fondos del fideicomiso analizado, decidió a través del decreto n° 54/09 facultar por razones de “*celeridad y economía procesal*” a la DNV a ejecutar dinero del fideicomiso en forma directa o a través de convenios con entes nacionales, jurisdicciones Provinciales (como la AGVP de Santa Cruz) y/o Municipales para obras viales.

De esta manera los funcionarios de la DNV —bajo el control de la Secretaría de Obras Públicas de José López a quien Cristina Kirchner le delegó la facultad de dictar las normas interpretativas, aclaratorias y complementarias del decreto— contaron con una partida que podían utilizar discrecionalmente por fuera del presupuesto.

- Las reasignaciones presupuestarias discrecionales por el Jefe de Gabinete de Ministros

Por último, cuando los recursos del presupuesto no eran suficientes y no era nutrida la DNV a través de los aumentos de presupuesto dictados por DNU o los fondos del fideicomiso, de manera *sistemática* y constante los ex presidentes de la nación, recurrieron a las facultades legales de los sucesivos Jefes de Gabinete de Ministros (funcionarios designados directamente por la Presidencia de la Nación) quienes recurrieron al mecanismo de la reasignación presupuestaria, autorizada en algunas ocasiones por la propia ley de presupuesto y en otras por el mecanismo establecido en la ley 26.124, re



Ministerio Público de la Nación

direccionó recursos económicos de otras carteras a favor de la Dirección Nacional de Vialidad con el fin de que se pagara a los proveedores, entre ellos, las empresas de Báez, que como ya se dijo, era el único contratista que cobraba en término y al que no se le adeudaba dinero.

La habitualidad de este recurso queda cabalmente demostrada si se tienen en cuenta las numerosas Decisiones Administrativas, que los sucesivos Jefes de Gabinetes durante las presidencias de Néstor y Cristina Kirchner dictaron a través de las cuales transfirieron fondos a favor de la Dirección Nacional de Vialidad, pueden citarse como ejemplos las D.A. N°: 482/05, 494/06, 788/06, 878/06, 202/07, 262/07, 598/08, 168/09, 410/09, 285/10, 730/10, 765/10, 1003/10, 1330/11, 19/11, 1200/12, 150/13, 837/14, 1107/14, 1205/14 y 940/15.

En definitiva, Néstor y Cristina Kirchner en virtud de las atribuciones de su cargo, ya sea por la “vía ordinaria” del presupuesto nacional en el que incluían numerosas obras en Santa Cruz, a través de la reasignación presupuestaria que realizaba el Jefe de Gabinete, en virtud del dictado de decretos de necesidad y urgencia que ampliaban el presupuesto, o como consecuencia de la transferencia de fondos que se encontraban a su exclusiva disposición, nutrieron a la DNV de la Secretaria de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal con importantísimos fondos con el fin que se licitaran y ejecutaran un gran número de obras de infraestructura vial en la provincia de Santa Cruz.

Para tomar dimensión de lo aquí expuesto, según se desprende del informe de auditoría realizado por el ex presidente de la Auditoría General de la Nación, Dr. Leandro Despouy, tan solo en el año 2012, la DNV devengó \$14.243.984.782,61, lo que representa prácticamente el doble de lo que el

Estado Nacional —a través del Ministerio de Salud de la Nación— gastó ese mismo año en materia de salud pública¹⁸ (v. documentación reservada).

Así, en simultáneo con la decisión política de invertir en obra pública vial, la consecuente provisión de fondos y la concentración en la provincia de Santa Cruz, los ex presidentes de la nación, nombraron a personas que junto con ellos llevarían a cabo el plan criminal tendiente a beneficiar con ese profuso canal de recursos a las empresas del GRUPO BÁEZ.

III.a.1.ii. La designación de funcionarios adecuados para la ejecución del plan

Para ello, escogieron en los puestos centrales para la administración de los fondos multimillonarios que representa la *obra pública*, a personas de su extrema confianza, que venían acompañando a Néstor KIRCHNER desde sus tiempos como intendente de la ciudad de Río Gallegos y gobernador de la Provincia de Santa Cruz, que estarían de acuerdo en formar parte de esta red de corrupción.

En efecto, quienes fueron elegidos en la administración nacional para ocupar los puestos centrales en materia de *obra pública* fueron, **Julio DE VIDO**, Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2003-2015), **José Francisco LÓPEZ**, Secretario de Obras Públicas (2003-2015), **Graciela Elena OPORTO** (2003-2005), **Raúl Víctor RODRÍGUEZ** (2005-2007), **Hugo Manuel RODRÍGUEZ** (2007-2008) y **Abel Claudio FATALA** (2008-2015) Subsecretarios de Obras Públicas, **Carlos Santiago KIRCHNER**, Subsecretario de Coordinación de Obra Pública Federal (2005-2015), **Nelson PERIOTTI**, Administrador de la DNV (2003-2015) quienes en su mayoría habían realizado similares tareas en la

¹⁸ Según surge del informe, en el año 2012, el estado destinó al Ministerio de Salud de la Nación \$8.488.480.740,04



Ministerio Público de la Nación

provincia de Santa Cruz durante la gestión de Néstor Kirchner por aquella jurisdicción.

En definitiva, de lo que hablamos aquí es que se habría “exportado” toda una estructura que ya se encontraba montada, respecto de las personas que se encargarían de adjudicar, controlar y pagar las millonarias contrataciones del Estado Nacional, quienes sin lugar a dudas formarían parte del plan elucubrado desde la presidencia de la nación, realizando cada uno desde el papel que le otorgaba su cargo en la administración pública su aporte a la empresa criminal que tenía por finalidad favorecer al amigo y socio de los ex presidentes.

- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

El 24 de mayo de 2003, tan solo un día antes de que asumiera Néstor Carlos KIRCHNER, su predecesor, Eduardo DUHALDE, a través del dictado del DNU n° 1283/2003 modificó la ley de ministerios del estado, creando el **Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación**, al que le asignó, entre otras atribuciones, todas las cuestiones relacionadas con las *obras públicas y la actividad vial* (cfr. art. 3).

A cargo de la cartera ministerial con competencia en materia de obra pública, Néstor y Cristina KIRCHNER, nombraron a **Julio DE VIDO**, una persona de su íntima confianza, que había iniciado su carrera política en 1989 al ser nombrado por el propio KIRCHNER a cargo de la Dirección General de Obras Públicas del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de la intendencia de Río Gallegos y que lo había acompañado como Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz (1991-1999) y Ministro de Gobierno (1999-2003) en la Gobernación de la Provincia de Santa Cruz.

Como se puede observar, la relación de DE VIDO con la *obra pública* no fue casual ni comenzó con la llegada de Néstor KIRCHNER a la primera magistratura, por el contrario, fue el hombre que los KIRCHNER desde sus inicios en la administración pública, tendrían por mano derecha en materia de contratación y manejo de fondos públicos, y por ello, su rol resulta esencial e indispensable en la estructura de la maniobra delictiva analizada.

Es por ello que, al asumir KIRCHNER, a través del decreto n° 27/03, transfirió a la órbita del ministerio a cargo de DE VIDO, la **Secretaría de Obras Públicas**, la que hasta ese entonces dependía directamente de la Presidencia de la Nación, y a cargo de la misma, designó a otra persona del círculo íntimo de la familia presidencial, nos referimos a **José Francisco LÓPEZ**, quien al igual que DE VIDO, durante los veinticinco años en los que primero Néstor y luego Cristina KIRCHNER ocuparon distintos cargos ejecutivos, se desempeñó en tareas vinculadas a la *obra pública*.

Así, Néstor KIRCHNER lo designó primero como Secretario de Obras Públicas y Urbanismo de la Municipalidad de Río Gallegos (1990-1991), luego con el ascenso de Kirchner a la gobernación fue nombrado vocal del Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz (1991-1994), y en las restantes gobernaciones de Néstor KIRCHNER ocupó el cargo de presidente del Directorio del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de la provincia de Santa Cruz (1994-2003); para finalmente, al llegar a la presidencia de la nación, ser designado Secretario de Obras Públicas de la Nación, cargo que ocupó hasta el último día de la presidencia de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER (2003–2015).

La Secretaría de Obras Públicas, según los objetivos trazados por el propio Néstor KIRCHNER en el decreto 27/2003, debía “*entender en la elaboración,*



Ministerio Público de la Nación

*propuesta y ejecución de la política nacional en todas las materias relacionadas con obras de infraestructura habitacional, **viales**, públicas e hídricas y coordinar los planes, programas relativos a dichas obras a nivel internacional, nacional, regional, provincial y municipal que correspondan a la jurisdicción” y debía “intervenir en todo lo inherente a los organismos descentralizados y desconcentrados del ámbito de su competencia [entre ellos la Dirección Nacional de Vialidad]”.*

De acuerdo a lo establecido en el citado decreto, la DNV debía ser **controlada** por la Subsecretaría de Obras Públicas que dependía *funcional y jerárquicamente* de la Secretaría homónima a cargo de José Francisco LÓPEZ; esta secretaría a lo largo de los doce años de gestión de Néstor y Cristina KIRCHNER, estuvo a cargo de distintos funcionarios: primeramente fue **Graciela Elena OPORTO** quien ejerció el cargo desde 2003 hasta 2005 —cfr. decreto n° 67/2003—, luego **Raúl Víctor RODRÍGUEZ** desde 2005 hasta 2007 —cfr. decreto n° 133/2005—, posteriormente **Hugo Manuel RODRÍGUEZ** en 2007 hasta 2008 —cfr. decreto n° 23/07 y 688/07—, y finalmente, **Abel Claudio FATALA** desde 2008 hasta 2015 —cfr. decreto n° 1412/2008—, los que como se verá en lo sucesivo, lejos de controlar a la DNV, al igual que sus superiores, omitieron de manera sistemática la función que les había sido asignada, y con ello permitieron que se sustraigan fondos públicos en perjuicio de las arcas del Estado.

Finalmente, el último puesto de la estructura central del Poder Ejecutivo con competencia en materia de *obra pública vial* fue la **Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal** —creada por Néstor KIRCHNER en el año 2005 luego de transcurridos dos años de gobierno a través del decreto n° 907/05—, esta cartera creada en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas tenía amplias facultades, que le permitían ejercer un rol clave en la administración de la

obra pública, es por ello que tanto Néstor como Cristina KIRCHNER, colocaron al frente de esta subsecretaría a un miembro de la familia, **Carlos Santiago KIRCHNER**, primo del ex presidente y quien al igual que DE VIDO y LÓPEZ, también había desempeñado funciones vinculadas a la contratación pública en Santa Cruz.

Así, Carlos S. KIRCHNER, fue designado por su primo desde 1988 hasta 1990, a cargo de la Jefatura de Departamento del Área de Estudios y Proyectos de la Municipalidad de Río Gallegos y desde aquél año hasta que fue designado a cargo de la subsecretaría de coordinación, fue nombrado vocal y presidente del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de dicha localidad.

En virtud de las extraordinarias facultades que el decreto que creó “a medida” la referida subsecretaría, Carlos S. KIRCHNER contó con amplias facultades que abarcaban desde el control de los órganos descentralizados hasta el manejo de los fondos del fideicomiso creado por el decreto n° 1377/01 y por la ley n° 24.855, para ejemplificar lo expuesto vale citar algunos segmentos de la planilla anexa al art. 2 de la referida norma que estableció los objetivos de la referida dependencia:

“SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN DE OBRA PÚBLICA FEDERAL. OBJETIVOS. 1. Coordinar e intervenir en la relación entre las distintas áreas dependientes de la Secretaría de Obras Públicas, entes desconcentrados y descentralizados [DNV] en todo lo relacionado con obras de infraestructura habitacional, viales, públicas e hídricas; 2. Intervenir (...) en la planificación territorial de la inversión pública; 3. Efectuar la evaluación y seguimiento de los planes, programas y proyectos (...) con relación a las áreas dependientes de la Secretaría de Obras Públicas, entes desconcentrados y descentralizados (...) 6. Intervenir en la aprobación y control del efectivo



Ministerio Público de la Nación

cumplimiento de los proyectos, programas, planificación territorial de la inversión pública, planes acciones que lleven adelante las diferentes áreas de la Secretaría de Obras Públicas y los entes desconcentrados y descentralizados en las obras públicas (...) 12. Participar y ejercer el contralor en todo lo relacionado con el Registro Nacional de Constructores y de firmas Consultoras de Obras Públicas; (...) 14. Intervenir en el Fideicomiso de Infraestructura Vial creado por el Decreto N° 1377 del 1 de noviembre de 2001 y participar en lo atinente a las obras a realizar o en ejecución a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional creado por Ley N° 24.855”.

Como se puede observar, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y las dependencias de esa cartera que administraban los fondos públicos destinados a la materialización de las obras públicas de infraestructura vial, cumplían un papel fundamental en la matriz creada por los ex presidentes para defraudar al Estado Nacional, ya que era el organismo responsable de la obra pública vial y el que debía ejercer el control sobre la Dirección Nacional de Vialidad y sobre el accionar de sus funcionarios.

Tal como se ha venido enfatizando, los funcionarios públicos que ejercieron los diferentes cargos en este ministerio, lejos de cumplir con las funciones y objetivos que les habían sido asignados, omitieron de manera *sistemática y constante* sus obligaciones, colaborando de este modo para que la maniobra ideada desde la presidencia de la nación pudiera materializarse de acuerdo a lo planeado, al darle vía libre a la Dirección Nacional de Vialidad para que instrumentara los beneficios hacia el GRUPO BÁEZ.

No resulta ocioso traer en este punto a colación, que López —funcionario de los Kirchner durante los últimos 25 años— ha sido recientemente procesado por enriquecimiento ilícito al ser detenido con más de 8 millones de dólares

estadounidenses en su poder, tratando de ocultarlos en un convento en la localidad bonaerense de General Rodríguez, sobre cuyo origen se refirió al momento de declarar en indagatoria en el marco de la causa n° 12.441/08 que dicho dinero “*pertenecía a la política*”.

A esta altura de esta investigación, y teniendo en consideración el marco en el que se contextualiza —la posible existencia de una *asociación ilícita*— implica que quienes nos encontramos a cargo de investigaciones por hechos de corrupción en las altas esferas del anterior gobierno, tal como sostuvo la Alzada al resolver en la causa 3318/2013, dejemos de lado visiones parcializadas y tomemos una mirada completa de los sucesos que se investigan, y por ello es posible advertir que la matriz referida al manejo de la *obra pública* que aquí se describe, podría estar estrechamente vinculada con el dinero que LÓPEZ ilegítimamente tenía en su ámbito de custodia, ya que es precisamente, la contratación y control de la obra pública nacional, la que durante los pasados doce años estuvo a cargo del nombrado.

Como se puede observar, desde la máxima autoridad del PEN, Néstor y Cristina KIRCHNER, no solo diseñaron el plan tendiente al favorecimiento del empresario amigo de la familia, con el que mantenían estrechos vínculos económicos —solo vale traer a colación que en el patrimonio de los KIRCHNER se vislumbran propiedades construidas a través de un fideicomiso entre Néstor KIRCHNER y AUSTRAL CONSTRUCCIONES o que Lázaro BÁEZ desde 2008 hasta 2013 administró y explotó sus hoteles en el sur garantizándoles pagos millonarios—, sino que además, con el fin que su designio se llevara a cabo sin resquicios, colocaron en los lugares claves a personas que sabían que participarían de esta empresa criminal y controlarían desde sus cargos en el PEN a los funcionarios de menor grado de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Agencia



Ministerio Público de la Nación

de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz, lo que les permitía asegurarse que el plan se llevara a cabo tal como había sido ideado.

- La Dirección Nacional de Vialidad

Como se ha visto, el desarrollo de la maniobra descripta se diseñó desde la propia Presidencia de la Nación y se fue instrumentando a través de las diferentes reparticiones del Estado Nacional con competencia en materia de contratación de *obra pública vial*, cuyos funcionarios por acción unas veces o por omisión otras, permitieron la contratación y la falta de control de las empresas del GRUPO BÁEZ, perjudicando a la administración pública en sumas miles de veces millonarias.

En este entramado dirigido a direccionar la *obra pública vial*, lógicamente, la Dirección Nacional de Vialidad, ocupó un rol clave en el esquema criminal diseñado, ya que desde allí, se debían licitar, adjudicar, pagar y controlar las rutas y caminos cuya contratación corresponden al Estado Nacional.

En efecto, de acuerdo a lo normado por el decreto n° 505/58, la DNV tiene a su cargo “...el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias”, es decir la DNV es el órgano específicamente encargado de administrar y ejecutar el dinero que desde el Poder Ejecutivo por las diferentes vías ya mencionadas —presupuesto, ampliación de presupuesto, reasignación de partida o fondos fiduciarios— se destina año a año a las obras públicas viales.

En función de la relevancia estratégica que implica el cargo de Administrador de la Dirección Nacional de Vialidad en el ámbito de la maniobra que tenía por fin perjudicar al estado a través del direccionamiento y falta de control en la *obra pública vial*, este organismo también fue puesto a merced de un

funcionario “exportado” desde la provincia de Santa Cruz, que venía acompañando a Néstor Kirchner desde su primer gobernación.

Así es como, **Nelson Guillermo Periotti**, que durante las gobernaciones de Néstor Kirchner en la Provincia de Santa Cruz había ocupado el cargo de Presidente de la Agencia de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz, al asumir Kirchner como presidente, fue designado a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad —decreto n° 73/03— en donde permaneció hasta el último día de gestión de Cristina Fernández de Kirchner, que lo confirmó en su cargo al asumir su primer mandato (v. decreto n° 127/08).

Sin perjuicio, que como se dijo, la DNV era el organismo que por ley estaba obligado a realizar la licitación, la adjudicación, el control y el pago de las obras viales que se respaldaban con dinero del Estado Nacional, Nelson PERIOTTI, de manera sistemática, a través de la firma de convenios, delegó las obras que dicho organismo debía llevar a cabo en la provincia de Santa Cruz a la Agencia de Vialidad Provincial de esa jurisdicción.

A través de este mecanismo, PERIOTTI vació de funciones que le eran propias a la DNV y discrecionalmente delegó la licitación, adjudicación y control de la *obra pública* en el organismo provincial que depende del Gobernador de Santa Cruz, lo que trajo aparejado a que en la práctica, fuera la Administración de Vialidad Provincial la que llevara a cabo las principales tareas en más del 90% de las obras, es decir, en la asignación de 19 mil millones de pesos.

Sin embargo, esta circunstancia, que puede intuirse respondía a la intención de diluir la responsabilidad, de dificultar los controles y neutralizar eventuales denuncias que acarrearía el marcado direccionamiento y favorecimiento que se realizaba a favor de las empresas del GRUPO BÁEZ, no desliga de responsabilidad a las máximas autoridades y a las gerencias de la DNV sin los cuales no hubiera sido



Ministerio Público de la Nación

posible que se instrumentara de modo permanentemente una matriz de beneficios y erogaciones excesivas a favor de las empresas de Báez.

Ya que los funcionarios de la DNV estaban obligados a informarse *directamente* sobre la ejecución de las obras realizadas en territorio provincial con fondos nacionales —a través de los funcionarios apostados en el Distrito N° 23 de Santa Cruz—, ejerciendo el contralor técnico y de inversiones pautadas incluso cuando se delegara por convenio la fase inicial de adjudicación de la obra vial (arts. 36 y 38 del decreto n° 505/58).

Pero ello no es todo, toda vez que fueron los funcionarios de la DNV quienes realizaron los proyectos de obras en Santa Cruz con el fin de dotar a esa provincia de un abultado presupuesto, delegaron discrecionalmente sus atribuciones, omitieron controlar el direccionamiento de las licitaciones que eran llevadas a cabo por la AGVP, homologaron lo actuado por aquélla y crearon un canal de pago privilegiado para las empresas del GRUPO BÁEZ.

Para que ello fuera posible, los ex presidentes de la nación designaron a los Subadministradores, Julio ORTIZ ANDINO (2003-2007), Sandro FÉRGOLA (2007-2010) y Carlos Joaquín ALONSO (2011-2015) y a los Gerentes de Administración, Francisco LEÓN (2003-2004), Norma Beatriz VILLAREAL (2004-2007) y Sergio PASSACANTANDO (2006-2015) (quien previamente había trabajado en la firma INVERNES S.A. del GRUPO BÁEZ), a los Gerentes de Planeamiento, Investigación y Control y Gerencia de Obras y Servicios Viales, Eduardo LENCE (2003-2004), Gustavo GENTILI (2005-2008) y Fernando ABRATE (2008-2015) y a los Gerentes Obras y Servicios Viales, Víctor Francisco FARRÉ (2003-2005), Sandro FÉRGOLA (2005-2008) y Jorge Eduardo GREGORUTTI (2008-2015) (cfr. decretos n° 418/03, 127/08, 299/11, 966/03, 371/04, 1301/07, 25/03m 838/05, Res. N° 73/08, respectivamente – v. fs. 242/3).

Así las cosas, cada una de las principales reparticiones de la Dirección Nacional de Vialidad realizaron desde sus lugares un aporte a la maniobra descripta. En ese sentido, la Gerencia de Administración, encargada de realizar los pagos del organismo a favor de los contratistas y comitentes, se ocupó de garantizarle a las empresas del GRUPO BÁEZ un canal preferencial de pago por sobre el resto de las empresas contratistas del Estado. Este canal de pago como se verá a continuación, entre otras cosas incluía, adelantos por obras que no habían sido realizadas para ello el titular de la gerencia suscribió convenios con las empresas del GRUPO BÁEZ, pagos en tiempos record para lo que se agilizaron los mecanismos internos de pago y el mantenimiento de la cuenta al día con las empresas de BÁEZ mientras que a las restantes contratistas se le pagaba en plazos mucho más prolongados.

Por su parte, la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control, de la que depende la División Convenios con Provincias y la Sección Seguimientos de Convenios, se relajaron los controles que debían realizarse sobre las agencias provinciales, no se realizó un seguimiento sobre los convenios y el grado de cumplimiento de los mismos, no se mantuvo un registro de los compromisos financieros que aquéllos generaron, omitió participar en la elaboración de los proyectos de obra realizados por la AGVP, lo que le permitió a las empresas del GRUPO BÁEZ llevar adelante numerosos y reiterados incumplimientos en los contratos, lo que a la postre, terminó perjudicando económicamente en sumas millonarias a las rentas del Estado.

Por último, la Gerencia de Obras y Servicios Viales de la que depende la delegación de la DNV ubicada en el Distrito 23° —Santa Cruz—, debía supervisar y controlar en el territorio el cumplimiento del desarrollo de los contratos, y su vez, debía participar de los proyectos, licitaciones y adjudicaciones de las obras delegadas a la AGVP, al igual que con las demás gerencias, esta repartición lejos de



Ministerio Público de la Nación

llevar a cabo su tarea, permitió deliberadamente que la AGVP asignara prácticamente el 80% de la obra pública a un mismo conglomerado societario, lo que dio vía libre al órgano provincial para que se pudiera adjudicar sistemáticamente las obras a las empresas del GRUPO BÁEZ, mediante procesos atestados de irregularidades y discrecionalidades.

Corresponde aclarar que esta gerencia se encuentra compuesta además por el Jefe de Distrito y el Jefe de la División Obras del Distrito 23° —es decir los funcionarios de la DNV que se encuentran físicamente en territorio santacruceño—, que fueron quienes no llevaron a cabo la tarea de supervisión y control que les estaba asignada. Estas dependencias estuvieron respectivamente a cargo de Ernesto Eduardo MORILLA en los años 2003 y 2004, de Juan Carlos VILLAFANE en 2005 (quien luego sería presidente de la AGVP de Santa Cruz), de Raúl Osvaldo DARUICH desde 2006 a 2008 y de Mauricio COLLAREDA desde 2009 hasta 2015 como Jefes de Distrito y de Gustavo César TORRES desde 2003 hasta 2007, Mauricio COLLAREDA en 2008, Juan José Ramón BERRAONDO desde 2009 hasta 2011 y finalmente de Ernesto Eduardo MORILLA de 2012 hasta la actualidad en el cargo de Jefe de Obras.

III.a.2. El Estado Provincial – Provincia de Santa Cruz

- La Agencia de Vialidad del Estado Provincial

Tal como se expuso, la estructura destinada a favorecer a las empresas del GRUPO BÁEZ, encuentra su base en la Agencia General de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz, a la que la Dirección Nacional de Vialidad le delegó prácticamente la totalidad de la obra pública vial que se llevó a cabo durante los pasados doce años en esa jurisdicción.

La AGVP, dependiente del Ministerio de Economía y Obras Públicas de la Gobernación de la Provincia de Santa Cruz, fue la encargada de llevar a cabo la mayor parte de las irregularidades en cada uno de los expedientes administrativos correspondientes a las obras públicas viales.

En este sentido, junto con los funcionarios de la DNV los agentes de la AGVP direccionaron las licitaciones, continuaron asignando nuevas obras públicas a las empresas del GRUPO BÁEZ pese a que existían incumplimientos sistemáticos de las condiciones de contratación y que no contaban con la capacidad de realizarlas, permitieron que a las licitaciones concurrieran varias empresas del mismo grupo elevando el precio de la contratación pública, certificaron obra que al momento no había sido realizada, otorgaron adelantos fenomenales y omitieron sancionar a las empresas del referido grupo pese a que aquellas de manera sistemática alargaban los plazos en los que debían terminar las obras, todo lo cual a la postre, terminó generando un perjuicio multimillonario al Estado Nacional.

Para ello, del mismo modo que ocurrió con las restantes reparticiones que intervinieron en los pasados años en la administración de los fondos públicos destinados a la *obra pública vial*, quienes fueron designados a cargo de este organismo respondían al círculo íntimo de los ex presidentes de la nación y de Lázaro BÁEZ, y estarían de acuerdo en formar parte de esta matriz destinada a favorecer al referido empresario.

En efecto, el gobernador Sergio ACEVEDO, sucesor de Néstor KIRCHNER en la gobernación y vicegobernador del referido, nombró como presidente de la AGVP a Héctor René Jesús GARRO quien permaneció en el cargo hasta el año 2006.

Al renunciar el gobernador electo ACEVEDO —quien manifestó públicamente su disconformidad con la modalidad de contratación de la obra



Ministerio Público de la Nación

pública— y asumir el vicegobernador Carlos SANCHO —director de la empresa de la familia presidencial HOTESUR S.A.— se designó a Juan Carlos VILLAFANE quien estuvo al frente del organismo hasta el año 2007. Villafañe, el cual hasta ese entonces se había desempeñado como intendente de Río Gallegos y Jefe del Distrito 23° de la DNV, era una persona de confianza de PERIOTTI que ya participaba, desde otro lugar, en el desarrollo de la maniobra aquí descripta.

Al asumir como gobernador Daniel PERALTA —quien fue Secretario de Trabajo de Néstor KIRCHNER— nombró a cargo del organismo de vialidad provincial a Raúl Gilberto PAVESI (2007-2013) y luego el referido gobernador nombró a José Raúl SANTIBAÑEZ (2013-2015), que también resultaba del círculo de los ex presidentes y del gobernador, ya que se había desempeñado como Secretario de Trabajo durante las gobernaciones de Néstor KIRCHNER y PERALTA.

III.a.3. Colofón

Como se puede observar de lo expuesto en este apartado, en virtud de las facultades y del poder que le garantizaba la jefatura del PEN, Néstor y Cristina KIRCHNER, dispusieron las medidas de corte macroeconómico tendientes a dotar de un gran presupuesto a la DNV y eligieron a la Provincia de Santa Cruz como favorita en materia de obra pública vial. Asimismo, con el fin que su designio se llevara a cabo sin resquicios, “exportaron” una estructura institucional desde la referida provincia, colocando en los distintos puestos claves a personas que sabían que participarían de esta empresa criminal y realizarían desde sus respectivos cargos su aporte para que el plan se llevara a cabo tal como había sido ideado.

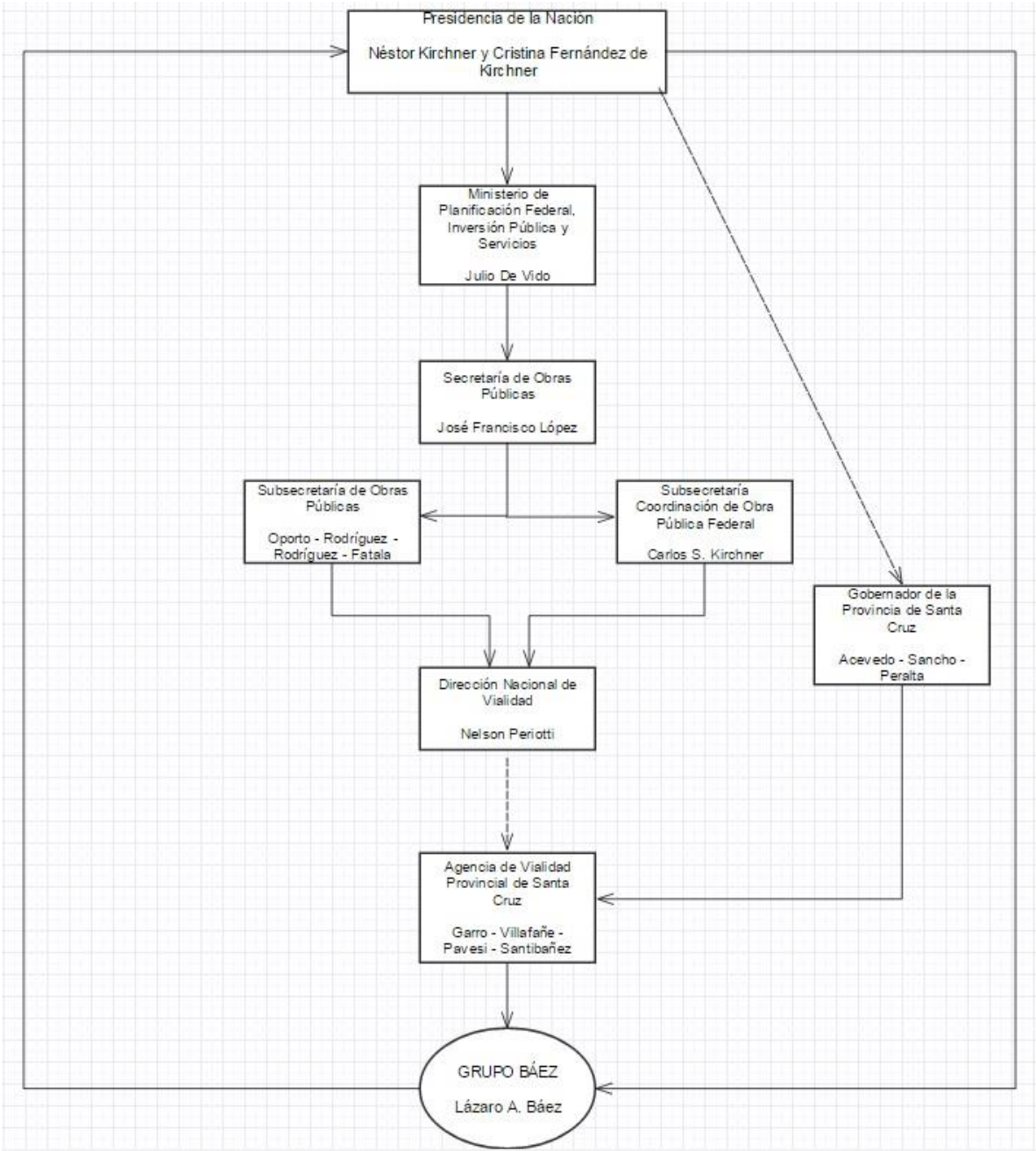
Sin embargo, el plan elaborado por los ex presidentes, no se agotaba en la estructuración desde el Estado Nacional de una matriz destinada a perjudicar a la

administración pública sino que también abarcaba la creación del empresario a favor del cual se dirigirían los fondos de la obra pública vial. Para ello, fue necesario erigir a un “empresario constructor”, ese papel como se verá en el apartado siguiente, estuvo reservado para Lázaro Antonio BÁEZ, quien en los siguientes años dejaría de ser un empleado bancario y monotributista, para convertirse en el líder de un grupo económico que contaría con ganancias millonarias.

Ello se puede observar claramente en el siguiente gráfico en el que se exhibe el esquema a través del cual se canalizó la matriz de corrupción aquí descripta y que encontraría al menos como algunas de las vías de retorno la hipótesis delictiva investigada en el marco de la causa 11.352/14 “Hotesur” —conexa a estas actuaciones—, el expediente n° 3732/16 “Los Sauces S.A.” y la causa n° 3017/13 conocida como la “Ruta del dinero K” y el legajo n° 12.441/08 enriquecimiento ilícito del ex Secretario de Obras Públicas José Francisco LÓPEZ, entre otras. Veamos.



Ministerio Público de la Nación



III.b. El contratado – Lázaro Antonio Báez

III.b.1. Su relación con las autoridades del Poder Ejecutivo Nacional

De acuerdo a lo expuesto hasta el momento, desde la presidencia de la nación, Néstor y Cristina KIRCHNER, pusieron en marcha y participaron junto con los funcionarios públicos que ellos mismos designaron en el devenir de la maniobra que tenía por fin la sustracción de fondos públicos con contrataciones millonarias de obra pública vial en la provincia de Santa Cruz en beneficio de Lázaro BÁEZ. En

este apartado, nos involucraremos en el otro lado de la contratación, es decir, en las empresas y el “empresario” que era contratado por los referidos funcionarios: Lázaro Antonio BÁEZ.

Mientras que como se ha visto, los funcionarios públicos que intervinieron en la maniobra en su mayoría fueron “exportados” desde la provincia de Santa Cruz, es decir, contaban con una carrera vinculada a la *obra pública*, quien resultó beneficiario de las millonarias adjudicaciones, no resultó ser un hombre con trayectoria en la actividad de la construcción, sino que por el contrario, hasta el año 2003 era una persona de clase media que trabajaba como empleado bancario y aportaba a la AFIP como monotributista.

Es por ello que es de suponer que como su participación en esta maniobra no se debió a su experticia en el rubro de la construcción, la misma estuvo dada simplemente por el vínculo personal y la relación de extrema confianza que lo une con los KIRCHNER, lo que le permitiría a los ex presidentes asegurarse y controlar el destino del dinero obtenido ilegítimamente.

El vínculo personal entre los miembros de la familia KIRCHNER y los miembros de la familia BÁEZ, no solo resulta innegable a partir de las decenas de fotografías en las que se visualizan a unos y a otros juntos, sino que además, ha sido reconocida públicamente por el propio acusado, Lázaro BÁEZ, en una entrevista brindada pocos días atrás, en la que manifestó ser amigo personal de la infancia del ex presidente de la nación Néstor KIRCHNER.

Por otra parte, las conexiones comerciales entre los miembros de la familia KIRCHNER y los BÁEZ, se encuentran ampliamente acreditados a partir de distintos elementos de prueba que han sido incorporados al expediente 11.352/14 caratulado “*Fernández de Kirchner, Cristina y otros s/ abuso de autoridad y otros*”



Ministerio Público de la Nación

del registro del tribunal a cargo de V.S. y también delegada en esta parte en los términos del art. 196 del ordenamiento procesal.

En el marco de aquél sumario —conexo al presente—, están reservadas copias certificadas de la escritura correspondiente al terreno de 87.000 metros cuadrados que comparten en condominio la ex presidente Cristina FERNANDEZ y la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES en la ciudad santacruceña de El Calafate desde agosto del año 2008 (ver fojas 75 de las fotocopias certificadas del expediente sucesorio, bibliorato nº 50, propiedad matrícula 5285, Fracc. CCXXXIII).

Asimismo, han sido recolectadas las escrituras de los diez departamentos en la ciudad de Río Gallegos que Néstor KIRCHNER incorporó a su patrimonio en el mes de abril de 2007 por “*transferencia de dominio por extinción de fideicomiso*” luego de que el ex presidente constituyera un fideicomiso con la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES para construir un edificio (matrículas 3817-01/10, MZ 224, Circ. II, Sec. A, Parc. 2b) (ver fojas 55/64 del expediente sucesorio).

Sumado a ello, también se encuentra acreditado que el empresario Lázaro BAEZ le vendió a Néstor KIRCHNER, en el mes de agosto de 2006, una propiedad de 366 metros cuadrados en la ciudad de Río Gallegos (matrícula 14261, MZ 213, solar B, lote 2) y un terreno de 36.562 metros cuadrados en la ciudad de El Calafate a través de su firma Austral Construcciones (matrícula 4391, Quinta 10A) (ver fojas 67 y 73 del expediente sucesorio).

Así también, en esa época, por intermedio de la empresa Austral Construcciones, Lázaro BÁEZ le alquiló a la ex familia presidencial una serie de propiedades entre las que se encuentran las fincas sitas en las calles Orkeke Nº 416, Roca Nº 952 y Brasil nº 520 todas ellas de Río Gallegos (ver contratos y facturas incautadas, Caja Q1).

A lo expuesto, se suma que desde diciembre de 2007 hasta el 28 de diciembre de 2009, el expresidente Néstor KIRCHNER mantuvo una deuda con AUSTRAL CONSTRUCCIONES por la suma de 8.329.596,50, tal como surge del libro de actas de directorio de la firma. La cancelación de esa deuda se habría realizado con la transferencia de un depósito a plazo fijo de U\$S 3.155.642,35 a nombre de Néstor KIRCHNER, monto que cubría la deuda, los intereses resarcitorios e IVA totalizando la suma de \$12.302.440,12 (ver informe aportado por la ONG Contadores Forenses).

A su vez, se agrega que la ex presidente Cristina FERNANDEZ de KIRCHNER le dio en pago a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES el Lote 2 de la manzana 801, de la ciudad de el Calafate, provincia de Santa Cruz, en pago de la obra ejecutada en la Quinta 10A de la Ciudad de esa ciudad por la suma de \$1.644.570 más IVA (ver acta de directorio de fecha 3 de abril de 2008 reflejada en el informe aportado por la ONG Contadores Forenses).

Pero sobre todo, los profusos negocios que vinculan a los KIRCHNER con Lázaro BÁEZ, encuentran su punto más trascendental en el alquiler hotelero que este último a través de la empresa VALLE MITRE S.A.¹⁹ realizó sobre los hoteles ALTO CALAFATE, LAS DUNAS y ALDEA DEL CHALTÉN, lo que le reportó a la familia presidencial ingresos millonarios. Tan solo como ejemplo y a los fines de exhibir la magnitud del negocio, entre los años 2008 y 2013, Lázaro BÁEZ pagó a la familia KIRCHNER únicamente en concepto de canon de alquiler y explotación del Hotel Alto Calafate aproximadamente cuatro millones de dólares estadounidenses y doce millones de pesos.

¹⁹ Valle Mitre S.A. pertenece en un 46% a Lázaro BÁEZ, en otro 46% Martín BÁEZ, 5% de Ricardo Leandro ALBORNOZ y 3% de Adrián BERNI.



Ministerio Público de la Nación

III.b.2. Su inmersión en la actividad de la construcción de obra pública vial

En mayo del año 2003, cuando los principales periódicos y medios de comunicación del país presagiaban que el contrincante de Néstor Kirchner en la segunda ronda electoral —forzada en función de las elecciones llevadas a cabo el 27 de abril de 2003— se daría de baja del *ballotage* para evitar la derrota que todas las encuestas aseguraban que ocurriría, Lázaro Antonio BÁEZ, amigo del futuro presidente de la nación junto con Guido Santiago BLONDEAU y Sergio Leonardo GOTTI, constituyeron la empresa que en los siguientes doce años sería la “holder” de todo un conglomerado societario que aglutinó prácticamente la totalidad de la obra pública vial en la provincia de Santa Cruz.

Es así como el 8 de mayo de 2003, con el capital mínimo legal de \$12.000, los nombrados fundaron AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., de la cual Lázaro BÁEZ en un primer momento tendría el 25% pero que, como se puede observar del cuadro que se exhibe a continuación, al poco tiempo pasaría a contar con el 95% de la empresa.

Del mismo modo, podrá advertirse de su observación que **Julio MENDOZA** se desempeñó como presidente de la sociedad en forma ininterrumpida desde el año 2004 —esto es, poco después de su constitución—, lo que implica que durante el período que aquí interesa, tuvo un papel clave en la administración de sus intereses.

AÑO	DENOMINACIÓN	% PART.	DENOMINACIÓN	CARGO
2013	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2012	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2011	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2010	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2009	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2008	BAEZ MARTIN ANTONIO BAEZ LAZARO ANTONIO	5% 95%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2007	BAEZ LAZARO ANTONIO BUTTI FERNANDO JAVIER	95% 5%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2006	BAEZ LAZARO ANTONIO BUTTI FERNANDO JAVIER	95% 5%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2005	BAEZ LAZARO ANTONIO BUTTI FERNANDO JAVIER	95% 5%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2004	BAEZ LAZARO ANTONIO DIPERNA FELIX ROBERTO	60% 40%	JULIO MENDOZA	DIRECTOR
2003	GOTTI SERGIO LEONARDO BAEZ LAZARO ANTONIO SAN GIORGIO ANA M.	40% 40% 20%	GOTTI SERGIO LEONARDO	DIRECTOR
2003 - Constitución	BAEZ LAZARO ANTONIO BLONDEAU GUIDO S. SERGIO GOTTI	25% 25% 50%	GOTTI SERGIO LEONARDO	DIRECTOR

AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., pasaría a ser una extensión de Lázaro A. BÁEZ que mantendría desde 2005 hasta la actualidad el 95% de la empresa constructora, siendo secundado por personas de su círculo de confianza y entorno familiar, primero por **Fernando Javier BUTTI**, activo miembro de los negocios del GRUPO BÁEZ, que intervendría como representante del propio Lázaro Báez en la compra de la firma KANK y COSTILLA S.A., como apoderado de las firmas del grupo LOSCALZO Y DEL CURTO S.R.L. y BADIAL S.A. y como accionista de la empresa ALUCOM AUSTRAL S.R.L.— y luego por, **Martín Antonio BÁEZ**, quien además de ser su hijo, participaba activamente en los negocios familiares como accionista y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., apoderado y director suplente de KANK y COSTILLA S.A., accionista, gerente y apoderado de la firma LOSCALZO Y DEL CURTO



Ministerio Público de la Nación

S.R.L, accionista de la sociedad ALUCOM AUSTRAL S.R.L., accionista y director suplente de DON FRANCISCO S.A., y accionista de VALLE MITRE S.A. la empresa que le alquilaba y administraba los hoteles a la familia presidencial, entre más de otras (cfr. carpeta n° 52 y 109 causa nro.11.352/14 e información remitida por la AFIP en el marco de dicho expediente).

Una vez creada la empresa que funcionaría como centro de los negocios relacionados con la obra pública, Austral Construcciones S.A. fue absorbiendo a otras empresas constructoras que eran contratistas del Estado, con el fin de, por un lado, aumentar su capacidad de contratación —la que era gestionada por el Registro de Constructores dependiente de Carlos Santiago Kirchner— y por el otro, favorecer al direccionamiento de las licitaciones, a través de la “simulación” de concurrencia de distintas empresas a los llamados licitatorios, cuando en realidad se trataba de varias empresas del mismo conglomerado societario.

Es así como Lázaro BÁEZ, que contaba con el privilegio de ser el mayor contratista del estado en la provincia de Santa Cruz y al único que el Estado Nacional le pagaba en tiempo y forma, contó con los fondos necesarios para adquirir las empresas constructoras: 1) KANK y COSTILLA S.A. —la que pertenece desde 2007 en 95% a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y 5% a Lázaro BÁEZ—, 2) LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L — adquirida en 2009 por el grupo, siendo sus accionistas en un 90% Martín BAEZ y 10% Emilio MARTÍN (también accionista de INVERNÉS S.A.) y luego en 2011 la parte de este último sería “vendida” a Leandro BÁEZ—, 3) SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI S.A. —perteneciente a Austral Construcciones²⁰—; y 4) GOTTI HERMANOS S.A.²¹ —administrada directamente por Lázaro BÁEZ²² y

²⁰ Cfr. fs. 791/92 de la causa n° 4075/12

²¹ Fue co-adjudicataria de cinco obras entre 2004 y 2007, todas ellas en UTE con Austral Construcciones.

perteneciente a Sergio Leonardo GOTTI, cofundador de Austral Construcciones S.A.—.

III.b.3. El crecimiento patrimonial del “holding” empresario de su propiedad

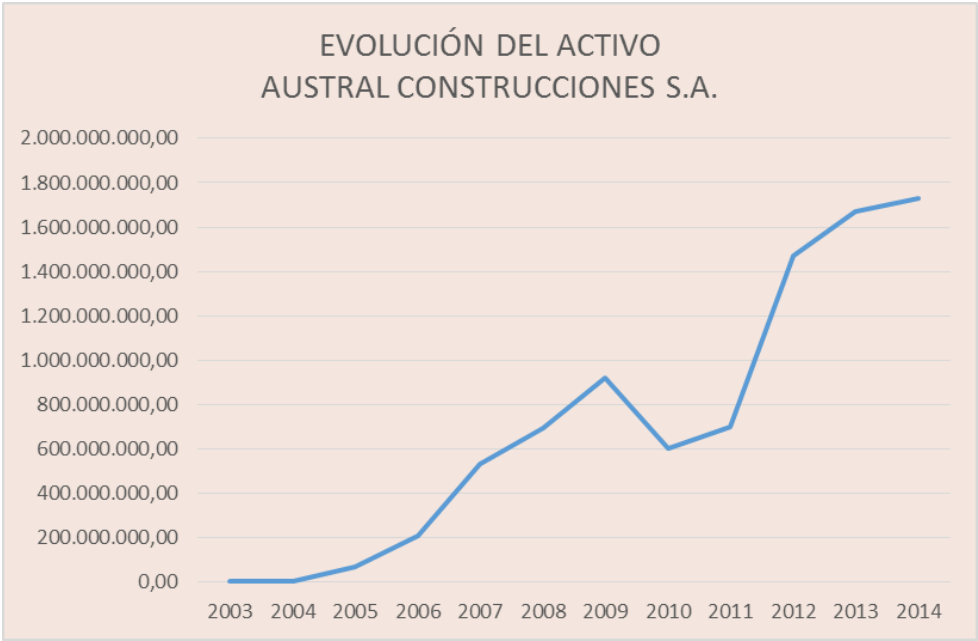
Contando con el conjunto de empresas que dependían de él, Lázaro BÁEZ, a lo largo de los pasados doce años, resultó adjudicatario del 78,12% de las obras viales que se realizaron en la provincia de Santa Cruz, **llegando a efectivamente cobrar del Estado Nacional prácticamente 9 mil millones de pesos (\$8.972.396.622,82) en este concepto y a tener contratos vigentes por más de 16 mil millones (\$16.322.073.022,58) únicamente en la referida provincia.**

De acuerdo a la información aportada por la AFIP, esta asignación monumental de obra pública, generó que Austral Construcciones S.A. —la empresa controlante del grupo— que había sido creada en el año 2003 con un capital social de apenas \$12.000, en los siguientes años viera crecer su patrimonio de manera meteórica hasta alcanzar en 2014 —últimos estados contables disponibles— activos que superaban los 1.700 millones de pesos anuales y un patrimonio neto de más de 300 millones de pesos.

²² Cfr. presentación realizada por Lázaro Báez en el marco del expte.16957/08 fs. 300

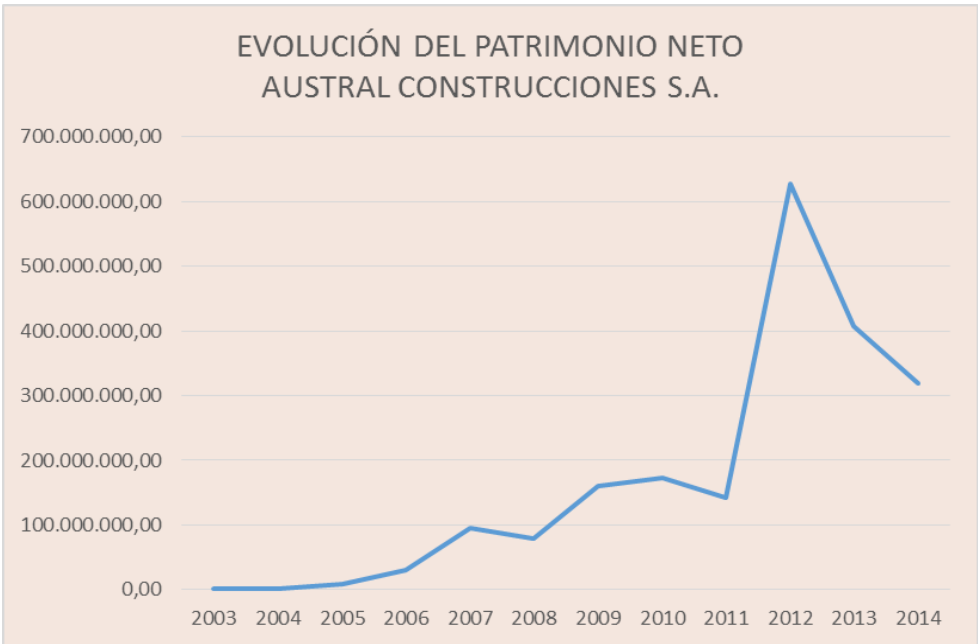


Ministerio Público de la Nación



En el gráfico que antecede se puede observar **la evolución del activo de la empresa, del mismo surge claramente su notable crecimiento, el que en tan solo 11 años creció un 42678%**, si se toma en cuenta que el primer año de funcionamiento Austral Construcciones tuvo un activo por apenas 4 millones de pesos —\$4.042.379,75— y en el año 2014 ese mismo concepto superó los 1.700 millones de pesos —\$1.729.267.669,04—.

Misma conclusión se obtiene si se observa el patrimonio neto de la sociedad, es decir las ganancias de la empresa año a año desde su inmersión en el negocio de la construcción hasta el año 2014. Veamos.



Tal como se colige del gráfico que se exhibe, entre 2003 —en donde el patrimonio neto de Austral Construcciones ascendía a poco más de un millón de pesos— y el año 2012 —cuando llegó a superar los 600 millones de pesos— la principal empresa del GRUPO BÁEZ, **vio incrementar su patrimonio en el orden del 45313%.**

El notable crecimiento de la empresa Austral Construcciones en tan solo doce años de vida, está vinculado con la asignación de obra pública vial que la referida empresa recibió en la provincia de Santa Cruz en donde de las 49 obras que le asignaron a las diferentes sociedades del GRUPO BÁEZ por un total de más 16.000 millones de pesos, la principal empresa del conglomerado resultó adjudicataria de 37 lo que representa el 75% de las obras adjudicadas a BÁEZ, contratos vigentes por más de 12 mil millones de pesos —\$12.735.974.014,24— y pagos del Estado Nacional por más de 7 mil millones —\$7.473.207.876,07—²³.

Idéntica circunstancia se vislumbra en la segunda empresa más importante del GRUPO BÁEZ, KANK y COSTILLA S.A., la que a diferencia de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, que fue fundada por el acusado, esta fue adquirida en el año 2007 por aquél, este suceso permitirá advertir a las claras el direccionamiento y el favoritismo que aquí se viene sosteniendo, ya que a partir de que la empresa es incorporada al GRUPO BÁEZ, comenzó a tener un crecimiento exponencial.

Así, mientras que la empresa en manos de sus anteriores dueños venía teniendo activos hasta 2006 por 18 millones de pesos, en tan solo un año desde que BÁEZ se había hecho cargo de la misma triplicó sus activos a más de 59 millones de pesos y al año siguiente —en 2008— los vuelve a duplicar superando los 102

²³ Austral Construcciones S.A. recibió 30 obras por sí sola y 7 en UTE con otras empresas del grupo, 5 con la firma GOTTI HERMANOS y 2 con la empresa SUCESORES DE ADELMO BIANCALANI.

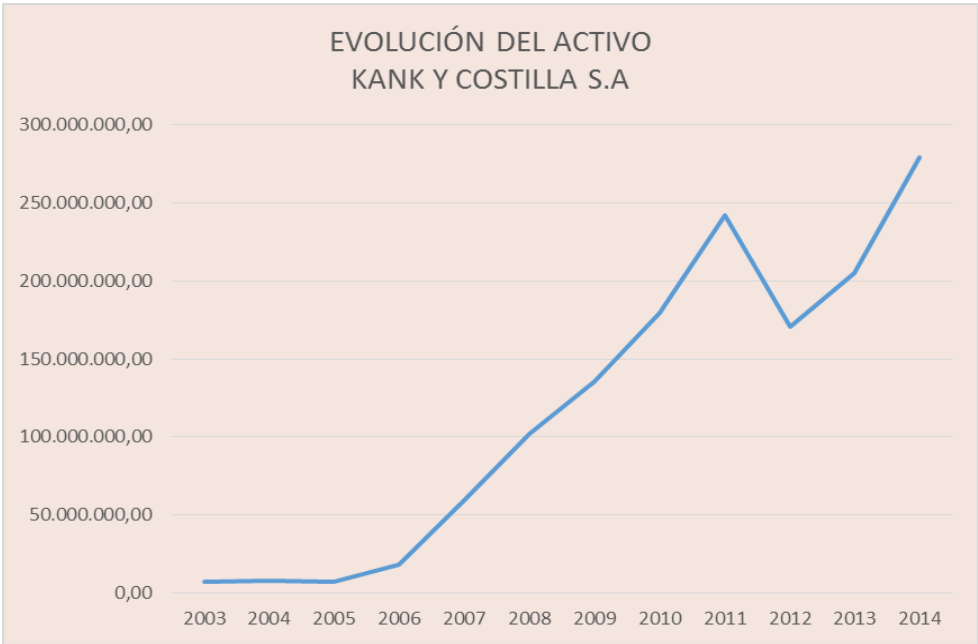


Ministerio Público de la Nación

millones de pesos, hasta alcanzar en el año 2014 activos por más de 279 millones de pesos.

En este punto, no caben dudas que el papel de quien ocupó en forma permanente su principal cargo directivo, Myriam COSTILLA, resultó determinante. En efecto, surge de la respectiva documentación contable que la nombrada se desempeñó como presidente de la firma a partir del año 2006 de manera ininterrumpida, de modo que durante el extenso trayecto temporal que aquí se analiza y en el que KANK y COSTILLA S.A. alcanzó su intempestivo podio económico, fue la responsable de su administración.

Lo expuesto se verifica más sencillamente si se observan los datos en un gráfico que muestre el crecimiento de los activos de la empresa KANK y COSTILLA S.A. desde el año 2003 hasta el año 2014. Veamos.

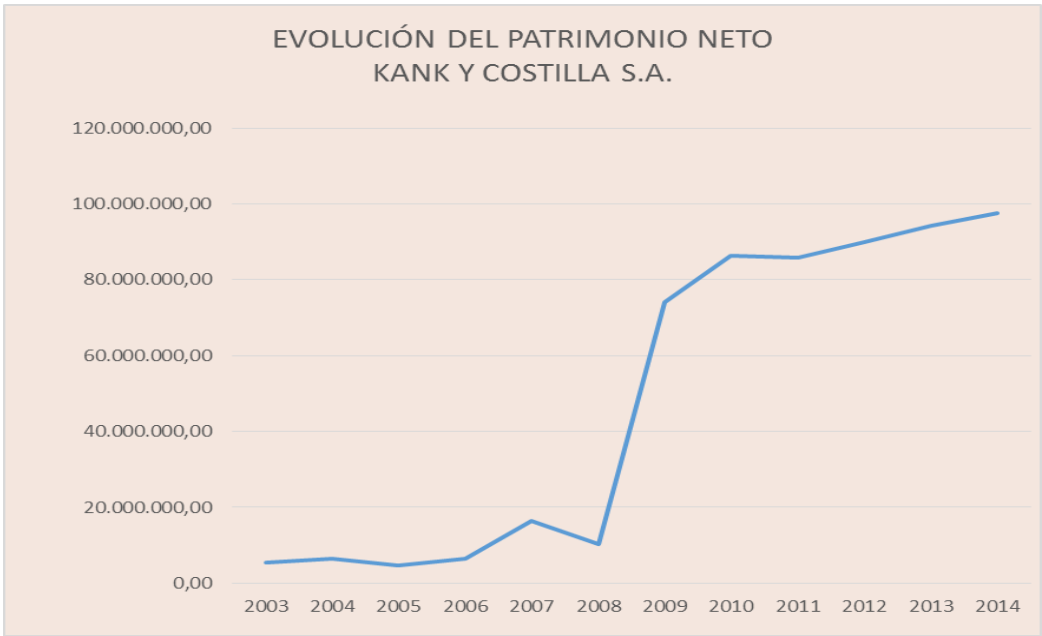


El gráfico de manera clara y contundente muestra lo que hasta aquí se viene afirmando, esto es, el crecimiento exponencial de la empresa KANK y COSTILLA S.A. desde que Lázaro BÁEZ en el año 2007 se hizo cargo de la misma,

lo que está estrechamente vinculado con la asignación direccionada de obra pública vial.

De manera aún más marcada se puede percibir este fenómeno, si se toma como parámetro la evolución del patrimonio neto de la sociedad, el que posteriormente a la llegada de Lázaro BÁEZ, pegó un salto del orden del 615%, pasando de poco más de 10 millones de pesos —\$10.367.621,30— a superar los 74 millones de pesos —\$74.193.141,08—.

Esto se ve palmariamente en el gráfico que se exhibe a continuación, en donde el esquema traza prácticamente una línea vertical al mostrar el aumento del patrimonio neto entre los años 2008 y 2009 para luego continuar ascendiendo hasta superar en el año 2014 los 97 millones de pesos anuales —\$97.511.465,14—. Veamos.



Al igual que en el caso de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, la evolución de la empresa KANK y COSTILLA está vinculada con la magnífica asignación de obra pública vial a partir de la adquisición de la empresa por Lázaro BÁEZ, siendo esta empresa adjudicataria del 23% de las obras que le fueron



Ministerio Público de la Nación

asignadas al GRUPO BÁEZ en la provincia de Santa Cruz, lo que implica contratos vigentes por más de 3.000 millones de pesos —\$3.542.490.583,72— y pagos del Estado Nacional a favor de esa empresa que superaron los 1.400 millones —\$1.456.268.077,72—²⁴.

Hasta aquí hemos visto el crecimiento meteórico del patrimonio de las dos empresas más importantes de Lázaro BÁEZ —las que fueron adjudicataria en su conjunto del 98% de la obra pública vial que le fue otorgada al acusado en su provincia natal— sin embargo como es de esperar, el aumento del patrimonio de las empresas del grupo, también aparejó el crecimiento del patrimonio de sus propietarios.

III.b.4. La evolución patrimonial de Lázaro y Martín Báez

III.b.4.i. Lázaro Antonio Báez

Tal y como se viene haciendo hincapié a lo largo de este dictamen, Lázaro BÁEZ fue beneficiado con prácticamente el 80% de la adjudicación de obra pública vial en la Provincia de Santa Cruz como resultado del mecanismo discrecional y arbitrario preconcebido desde las más altas esferas del poder político nacional, orientado a enriquecerlo indebidamente, y de manera desmesurada, utilizando fondos provenientes del Estado Nacional y, específicamente, echando mano de las partidas presupuestarias asignadas a la Dirección Nacional de Vialidad.

En efecto, de las constancias arrimadas a estas actuaciones por la Administración Federal de Ingresos Públicos, se observa de forma manifiesta que los ingresos, consumos y, en definitiva, todo el patrimonio de Lázaro Antonio Báez, sufrió un crecimiento exponencial desde la sucesiva llegada al poder de los ex mandatarios Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ, en el año 2003.

²⁴ Kank y Costilla S.A. recibió 11 de las 49 obras que le fueron adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ en Santa Cruz.

En efecto, hasta el mes de junio de 2003 Báez se desempeñó como empleado en relación de dependencia en la Secretaría General del Gobierno de Santa Cruz –lo hizo hasta el año 2007, aunque ya no de forma exclusiva, como se verá a continuación– percibiendo un ingreso mensual aproximado de tres mil quinientos pesos (\$3.500), encontrándose inscripto únicamente en un régimen opcional y simplificado para pequeños contribuyentes, “Monotributo”.

Apenas un mes más tarde, en julio de 2003, ya encontrándose Néstor KIRCHNER en ejercicio de la presidencia de la Nación, BÁEZ se inscribió en el Impuesto a las Ganancias, y para ese entonces había dejado de ser únicamente un empleado estatal para convertirse en accionista de la primera de sus empresas dedicadas al rubro de la construcción, Austral Construcciones S.A., constituida en mayo de 2003.

En el año 2008, alejado de su trabajo en el Gobierno de Santa Cruz, y ya adquirida otra de sus emblemáticas empresas, KANK Y COSTILLA S.A., los ingresos de BÁEZ comenzaron a mostrar un incremento extraordinario, en orden al 1200 %.

En efecto, tal y como puede observarse del siguiente gráfico –que refleja los ingresos gravados, exentos y montos consumidos²⁵ declarados por el Impuesto a las Ganancias— en el año 2008 BÁEZ registró ingresos por \$33.252.000 —en su mayoría no gravados— mientras que el año anterior declaró ingresos por \$2.674.022,11 —en su mayoría, gravados—.

²⁵ El monto consumido lo calcula automáticamente el aplicativo de AFIP en función de los datos consignados por el contribuyente.

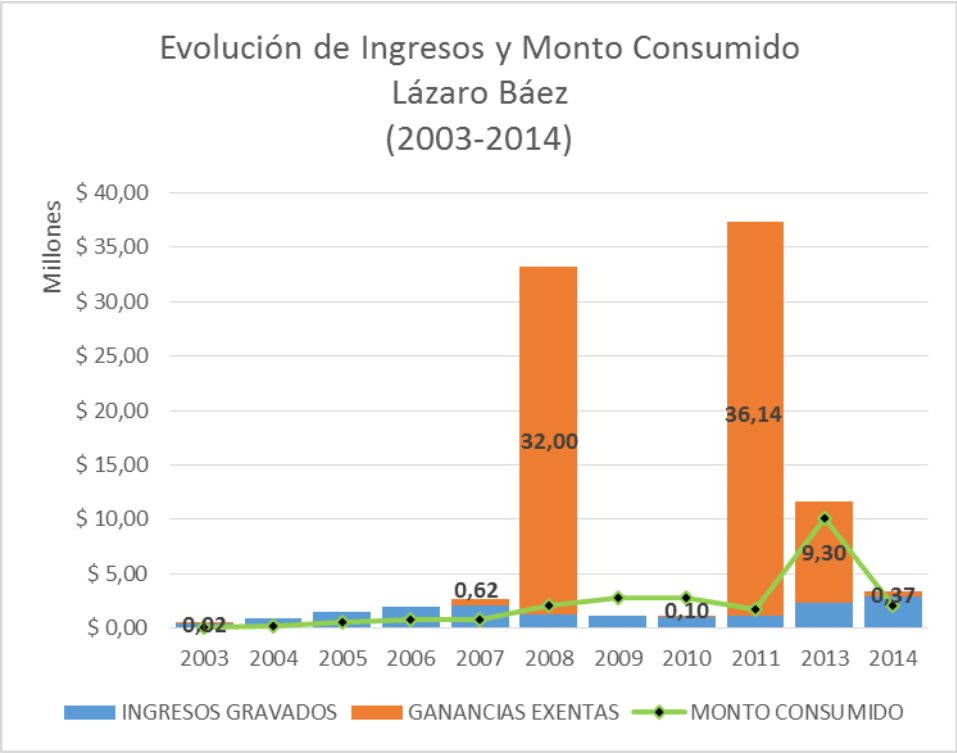


Ministerio Público de la Nación

AÑO	INGRESOS GRAVADOS	GANANCIAS EXENTAS	MONTO CONSUMIDO
2003	366.818,29	22.362,00	103.873,49
2004	903.116,00	-	193.882,24
2005	1.529.124,00	-	563.516,41
2006	1.962.172,00	-	766.359,26
2007	2.058.645,72	615.376,39	806.627,08
2008	1.252.000,00	32.000.000,00	2.077.425,38
2009	1.117.758,70	-	2.745.738,00
2010	1.062.882,12	104.400,00	2.738.736,38
2011	1.176.800,04	36.144.600,00	1.765.610,32
2012	1.391.399,61	2.815.520,00	4.162.409,00
2013	2.342.788,77	9.304.570,00	10.146.910,26
2014	2.948.768,72	374.300,00	2.028.956,63

Al igual que en el año 2008, en el año 2011 y con más de una decena de obras adjudicadas, el empleado devenido en millonario empresario, declaró ingresos por más de 37 millones de pesos (\$ 37.321.400), es decir que se demostró un incremento superior al 3200 % respecto del año anterior, y en su mayoría (96,84 %) se trataba de ingresos no gravados, lo que permite presumir que provinieron de sus empresas.

Por otra parte, del listado precedente también se observa que el monto consumido –los gastos declarados– crece interanualmente entre los años 2003 y 2005 en un promedio de 139%, y durante el año 2011 se nota un descenso del mismo, aunque ello no fue acompañado por la variación que tuvieron los ingresos ya que éstos tuvieron el pico más grande de crecimiento de todos los períodos analizados.



En el gráfico que antecede se puede observar la evolución de los ingresos gravados (en color azul) y ganancias exentas (en color naranja).

Al mismo tiempo que los ingresos de BÁEZ se incrementaban en millones de pesos como resultado de la adjudicación de obras públicas y la valorización de sus empresas, el patrimonio neto²⁶ del empresario también fue en alza.

En el año 2008 su patrimonio creció un 572% con respecto al año anterior y, en los dos años siguientes disminuyó tan sólo un 5% (\$ 34.844.969,38 y \$ 31.994.745,61 respectivamente) pero sólo para duplicarse (107 %) abruptamente en el año 2011 (\$ 66.160.762,84).

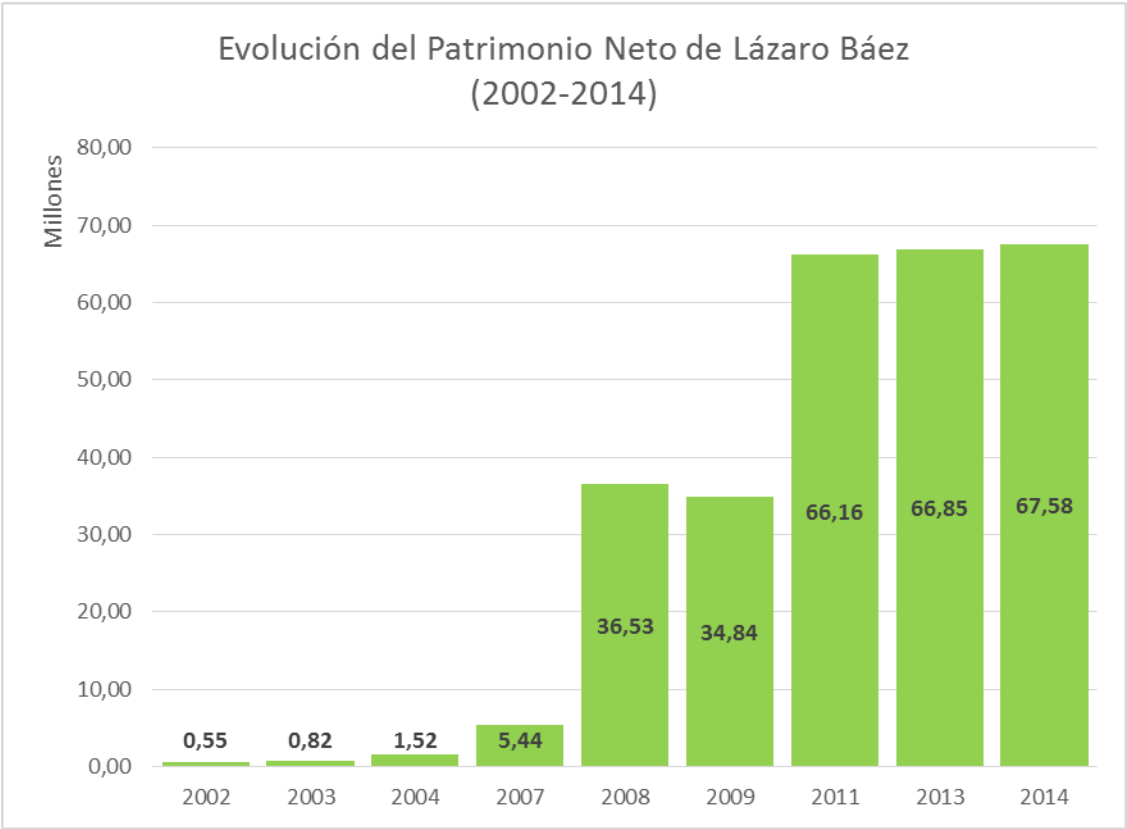
En los siguientes dos gráficos se puede analizar cómo es que este concepto fue evolucionando año a año, de acuerdo con lo declarado ante la AFIP, destacándose así **que entre los años 2002 y 2014 el empresario de la construcción más beneficiado por la obra pública declaró un crecimiento patrimonial que asciende al 12127 %.**

²⁶ Surge como resultado de restar al total de bienes, créditos y, en general, todos los activos que se posee en el país, el total de deudas por todo concepto que se posee en el país.



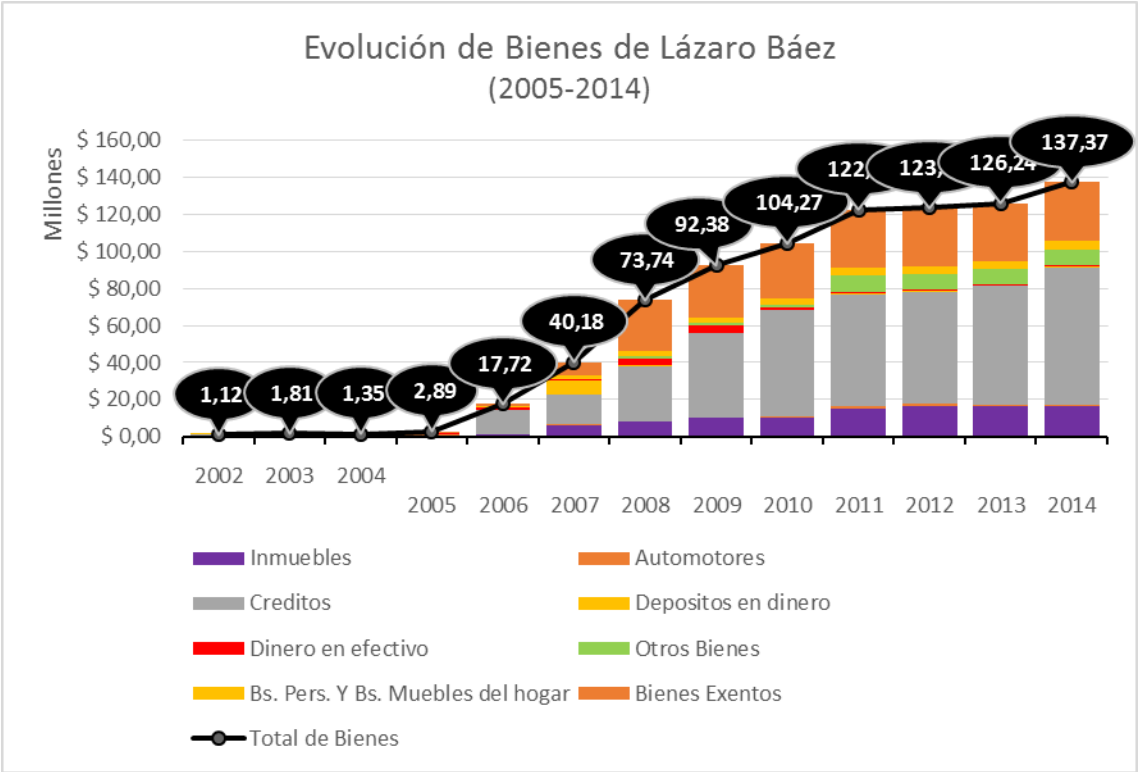
Ministerio Público de la Nación

AÑO	PATRIMONIO NETO
2002	552.696,25
2003	822.717,30
2004	1.517.935,64
2005	2.454.095,51
2006	3.607.440,53
2007	5.439.641,32
2008	36.528.805,02
2009	34.844.969,38
2010	31.994.745,61
2011	66.160.762,84
2012	65.897.545,40
2013	66.851.903,40
2014	67.580.347,39



En último término, el panorama general se completa con el detalle de los bienes que Lázaro Báez fue adquiriendo con el devenir de sus años como empresario de la industria de la construcción, registrados ante la AFIP por medio de la declaración del Impuesto a los Bienes Personales.

PERIODO	Inmuebles	Automotores	Créditos	Depósitos en dinero	Dinero en efectivo	Otros Bienes	Bs. Pers. Y Bs. Muebles del hogar	Bienes Exentos	Total de Bienes
2002	82.696,25	133.000,00	654.000,00	200.000,00	-	-	53.484,81	-	1.123.181,06
2003	341.043,15	137.280,00	453.052,80	253.957,58	15.000,00	-	60.016,68	548.806,57	1.809.156,78
2004	446.643,15	-	792.334,09	1.529,85	45.000,00	-	64.275,35	-	1.349.782,44
2005	706.143,15	237.600,00	86.400,00	8.812,04	1.026.963,92	-	103.295,96	722.346,78	2.891.561,85
2006	931.273,30	467.219,00	13.079.587,93	30.004,00	1.131.683,22	-	781.988,37	1.295.953,23	17.717.709,05
2007	6.178.973,30	454.665,00	15.703.261,22	7.926.111,86	1.039.076,79	-	1.565.104,41	7.309.360,64	40.176.553,22
2008	7.994.683,30	36.000,00	30.057.838,93	500.793,84	3.800.000,00	1.314.266,18	2.185.179,11	27.848.153,33	73.736.914,69
2009	9.908.683,30	36.000,00	46.207.924,38	1.492,13	4.100.000,00	1.208.332,99	3.073.121,64	27.847.669,33	92.383.223,77
2010	10.033.854,60	697.900,00	57.788.387,65	137.659,98	1.089.200,00	1.228.783,29	3.548.789,28	29.744.609,49	104.269.184,29
2011	15.350.234,60	1.172.500,00	60.257.436,44	476.559,31	620.000,00	9.028.162,33	4.345.244,63	31.311.738,41	122.561.875,72
2012	16.667.734,60	943.100,00	60.534.696,94	903.732,07	265.000,00	8.398.162,33	4.385.621,30	31.483.045,85	123.581.093,09
2013	16.767.734,60	289.300,00	64.636.532,35	17.077,01	222.452,19	8.398.162,33	4.516.562,92	31.396.921,40	126.244.742,80
2014	16.767.734,60	348.500,00	74.020.347,85	659.382,99	552.687,04	8.398.162,33	5.037.340,74	31.589.163,98	137.373.319,53



En el cuadro y gráfico precedente, se analizó el crecimiento sostenido en los bienes que posee el empresario desde el año 2002 al 2014. En el año 2002 declaró bienes por poco más de un millón de pesos (\$ 1.123.181,06). Ya para el 2014, su declaración incluyó bienes por un valor que supera los 137 millones de pesos (\$ 137.373.319,53), de ello se deduce que el período señalado **los bienes de Báez aumentaron en orden al 12131%.**



Ministerio Público de la Nación

III.b.4.ii. Martín Antonio Báez

Igual de sorprendentes resultaron las variaciones en el patrimonio del hijo mayor del empresario, Martín Antonio BÁEZ, que en paralelo al meteórico crecimiento de las principales empresas que conformaron la matriz societaria a la que nos venimos refiriendo, alcanzó niveles de ingreso que en un pasado inmediato, le hubieran resultado inimaginables.

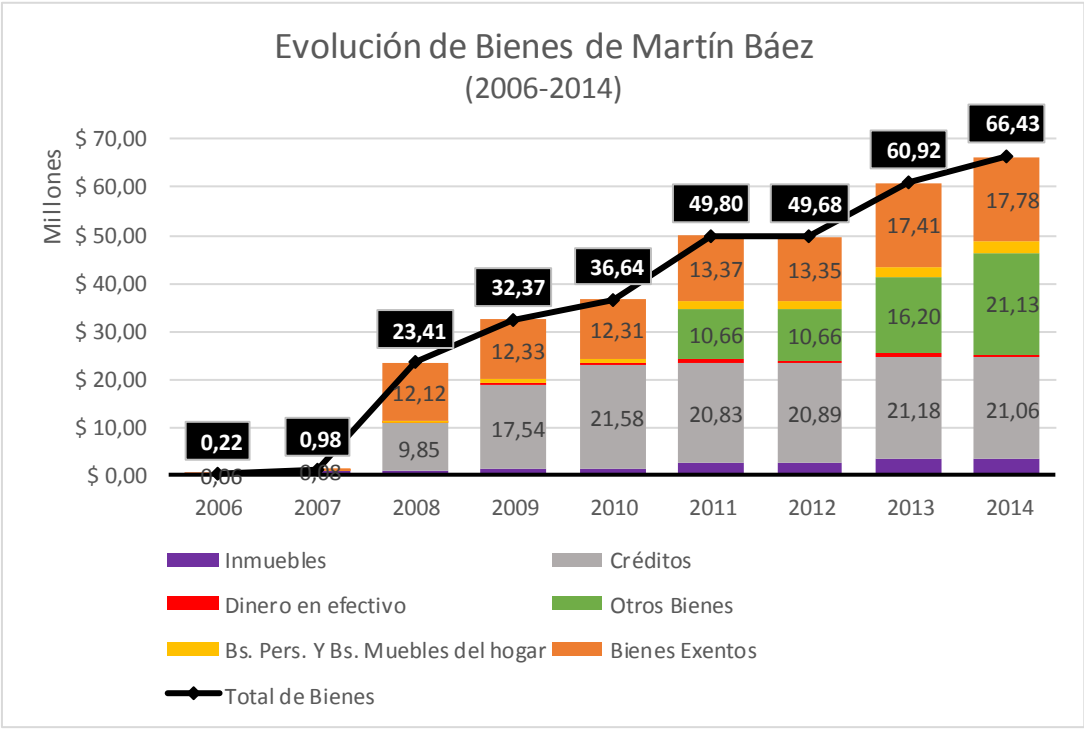
En efecto, con antecedentes financieros propios de la clase media, y con poco más de 25 años, el nombrado empezó a registrar incrementos exponenciales en su activo al tiempo en que adquiría papeles protagónicos en distintas firmas del conglomerado y que conforme habrá de ilustrarse en los cuadros que luego se observarán, continuaron en irrefrenable línea ascendente.

A modo de ejemplo, puede mencionarse que para el año 2007, el joven presentaba consumos del orden de los \$18.776,49, y a poco de comenzar a desempeñarse como Director titular de “KANK Y COSTILLA S.A.”, al año 2008, ya escalaban a \$353.624,85, esto es, un 2974% más que el año anterior.

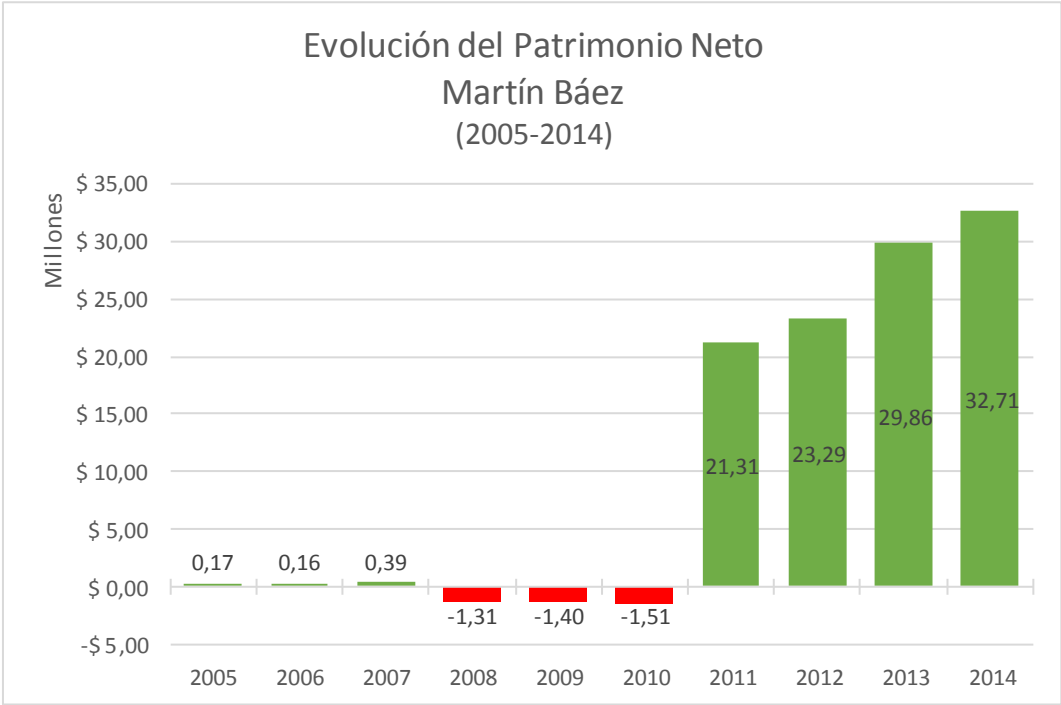
Por su parte, de acuerdo a lo que surge de la información impositiva relevada, corrió idéntica suerte la evolución de sus bienes, la que marcó un pico de crecimiento a partir de ese mismo año (2008) y que se mantuvo en los períodos sucesivos.

En este sentido, se advierte que BÁEZ declaró poseer créditos en relación a distintas empresas —circunstancia llamativa en sí misma—, entre las que se puede mencionar a DON FRANCISCO S.A.²⁷, que lo encontró como accionista al igual que a su progenitor, también desde ese tiempo. En el gráfico que se expone a continuación, se logran visualizar los datos referidos.

²⁷ Según se desprende de los papeles de trabajo de las DDJJ de Bienes Personales para el período 2006-2014.



A idéntica conclusión se arriba al analizar el patrimonio neto del nombrado, que en un solo período, llegó a sumar más de 21 millones de pesos (años 2010-2011). Veamos.



En suma, se colige de todo lo expuesto que el invaticinable y desmesurado incremento del patrimonio de Martín Antonio BÁEZ, al igual que el de su padre,



Ministerio Público de la Nación

vino aparejado con la sistemática e irregular adjudicación de obra pública a las empresas que de algún modo u otro comenzaron a dirigir a tales fines, que los convirtió en millonarios, como ha quedado demostrado, a costa del dinero público.

IV.- DE LA MANIOBRA Y SU IMPLEMENTACIÓN

Según quedó establecido en el acápite III.a.1.i. del dictamen, desde la cúpula del Poder Ejecutivo Nacional existió una *decisión* de enriquecer con fondos públicos a un amigo personal del ex matrimonio presidencial y su instrumentación fue a través de la múltiple y millonaria *obra pública vial* asignada *interesadamente* en la provincia de Santa Cruz²⁸.

Los ejes centrales sobre los que basó esta maniobra de favorecimiento consistieron en la *concentración* de la mayor cantidad de fondos públicos en materia vial en la provincia de Santa Cruz, la *adjudicación direccionada* de los procesos licitatorios y el otorgamiento *irregular* de una serie de *privilegios exclusivos* en la fase de ejecución de la obra vial, todo ello sin el adecuado control que exigía el procedimiento.

IV.a. La concentración de fondos públicos en la provincia de Santa Cruz

Tras la *exportación* de la estructura funcional que provenía de la gobernación de Néstor C. KIRCHNER en Santa Cruz (como se vio en el acápite III.a.1.ii) y la inmersión de Lázaro A. BÁEZ en el negocio de la construcción (tal como se analizó en la sección III.b.2.), fue necesario *seleccionar el territorio* en donde se enriquecería al empresario a través de la adjudicación de la obra pública vial y, para ello, se escogió a la provincia de Santa Cruz.

²⁸ El objeto de esta causa es la obra pública en Santa Cruz, pero también existen expedientes vinculados con rutas de otras provincias (por ejemplo, en Chaco —causa N° 4075/12—).

Como dijimos, no se trató de una decisión casual o impensada desde el Poder Ejecutivo Nacional sino que, por el contrario, fue parte del plan diseñado para enriquecer a Lázaro A. BÁEZ en una jurisdicción *minuciosa y deliberadamente* seleccionada, de donde son oriundos los ex presidentes, en la que Néstor KIRCHNER fue gobernador en tres oportunidades y en consecuencia gran parte de la administración pública había sido nombrada por él, y en donde tras su asunción en el Poder Ejecutivo Nacional, le sucederían en el cargo de gobernador gente de extrema confianza del ex matrimonio presidencial.

En efecto, la gobernación de Santa Cruz quedaría en manos de Héctor ICAZURIAGA²⁹ hasta el 10 de diciembre de 2003 (que luego fue nombrado por Néstor C. KIRCHNER y ratificado por Cristina E. FERNANDEZ como Secretario de Inteligencia desde el 15 de diciembre de 2003 hasta diciembre de 2014³⁰), luego de Sergio ACEVEDO desde diciembre de 2003 hasta marzo de 2006 (quien había sido vicegobernador en la tercera gobernación del ex presidente), seguido de Carlos SANCHO desde marzo de 2006 a septiembre de 2007 (que fue Director en la firma HOTESUR, propiedad del ex matrimonio presidencial), y finalmente de Daniel PERALTA en dos oportunidades desde septiembre de 2007 a diciembre de 2015 (quien había sido Secretario de Trabajo en la gobernación de Néstor KIRCHNER).

Por tal razón, ese fue el escenario elegido sucesivamente desde el Poder Ejecutivo de la Nación para favorecer a un amigo personal, y por ello, se *concentró discrecionalmente* allí la mayor cantidad de fondos públicos en materia vial, lo que se vio reflejado anualmente en la elaboración del presupuesto nacional y en el *continuo y abultado* suministro de fondos públicos a la Dirección Nacional de Vialidad, con los que luego se beneficiaría a Lázaro A. BÁEZ. Veamos.

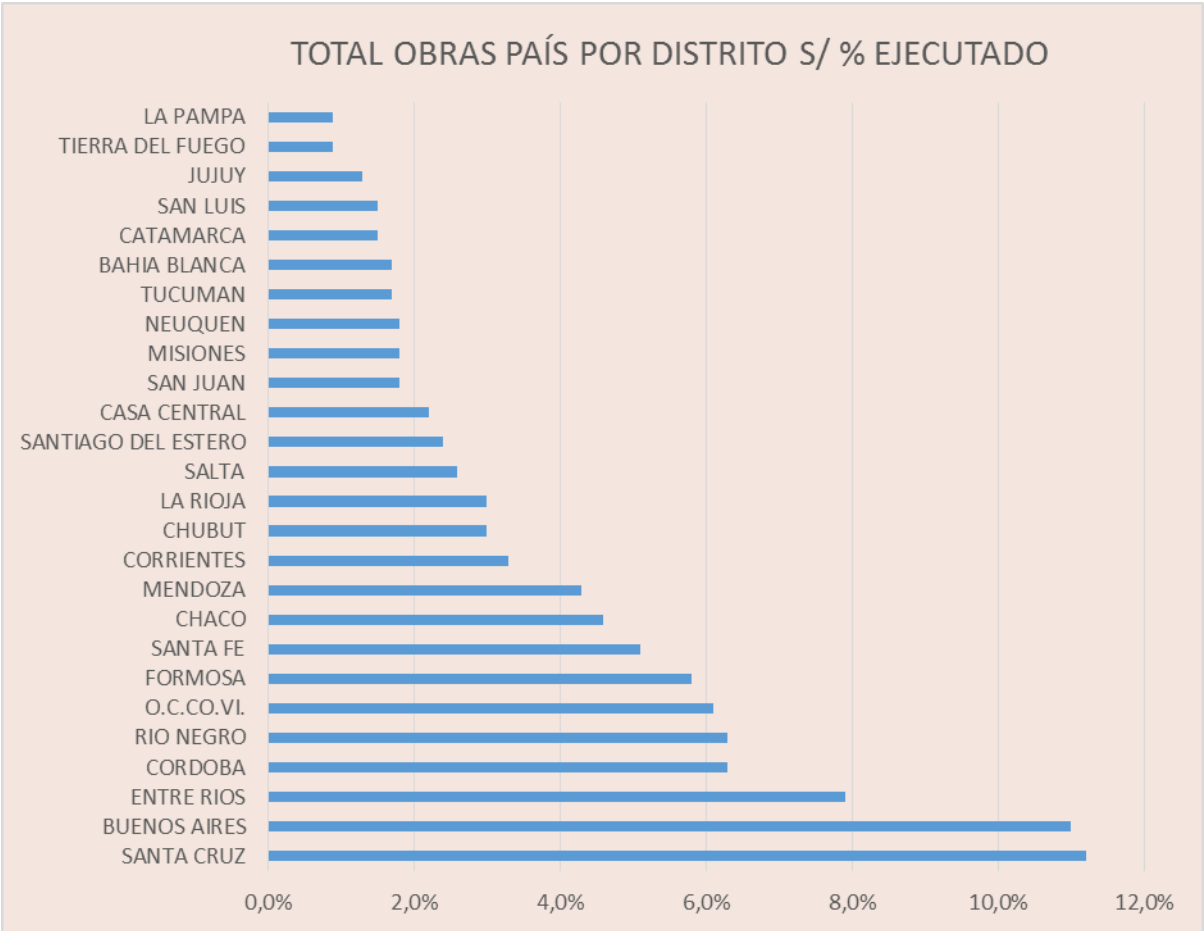
²⁹ Luego de la renuncia de Néstor KIRCHNER a la gobernación de Santa Cruz para asumir como presidente, toma el poder ICAZURIAGA en su carácter de vicepresidente primero de la Honorable Cámara Baja de Santa Cruz del Frente para la Victoria.

³⁰ Decretos PEN 1225/03, 15/07, 19/11.



Ministerio Público de la Nación

Tal como surge del informe de auditoría, Santa Cruz fue la provincia *más beneficiada* en la transferencia de fondos públicos para la realización de obras viales con un **11,2% del presupuesto total**. Para tomar real dimensión de lo que ello implica, se le destinó lo que en conjunto se asignó para ocho provincias: La Pampa, Tierra del Fuego, Jujuy, San Luis, Catamarca, Tucumán, Neuquén y Misiones. Incluso, se le otorgó un monto superior al 11% ejecutado en la provincia de Buenos Aires, la *más poblada de nuestro país*. A los fines ilustrativos y para mayores precisiones, veámoslo en un gráfico:



De esta manera, se observa que mientras provincias tales como La Pampa, Tierra del Fuego, Jujuy, San Luis, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Misiones, San Juan o Neuquén recibieron **menos de 3 mil millones de pesos** para la realización de obras viales, a la provincia de Santa Cruz se le destinó un total de

más de 13 mil millones de pesos sin una justificación suficiente que avale esta decisión.

Precisamente por ello, esta *discrecionalidad* evidenciada a la hora de la distribución de los fondos públicos nacionales fue seriamente cuestionada desde la presidencia de la Auditoría General de la Nación en el informe elaborado en el mes de octubre de 2014 en donde el Dr. Leandro DESPOUY alertó que “(...) *en 2003, el conjunto de las transferencias clasificadas en los informes de AGN como discrecionales representaban el 34% del total con destino a las gobernaciones provinciales y municipales, mientras que hacia 2012 esa relación fue del 62%. Analizando los datos de transferencias discrecionales acumuladas en los diez años, es evidente que algunas provincias fueron más beneficiadas que otras. Más allá de la provincia de Buenos Aires –la que más dinero recibió– (...) **sobresale el hecho de que Santa Cruz sea la segunda provincia que más transferencias discrecionales recibió, en pie de igualdad con Córdoba, mucho más poblada (...) Santa Cruz recibió a lo largo de la década poco más de \$9000 millones, mientras que otras provincias patagónicas recibieron mucho menos, como Chubut (\$1900 millones), Neuquén (\$1283 millones) o San Luis, que fue la que menos recibió, con tan solo \$371 millones***” (lo destacado es agregado).

En idéntica sintonía, las implicancias negativas de esta situación también fueron resaltadas por otro de los integrantes de la A.G.N., Alejandro Mario NIEVA, quien sostuvo en declaración testimonial que en el marco de la labor de auditoría “(...) **se observó discrecionalidad** en muchísimos de nuestros informes, respecto de la distribución de los programas de obra pública y fondos públicos en las distintas provincias, sin seguir ningún criterio de planificación, niveles de pobreza o cantidad de población. Por ejemplo, **en Santa Cruz, el 13% de las obras de Vialidad, del presupuesto nacional, cuando apenas tiene el 1% de la población del**



Ministerio Público de la Nación

país. En suma, cuando advertimos estos factores en conjunto, donde hay monopolio de las decisiones y falta de transparencia, porque faltaban las rendiciones de cuentas, era un ambiente que facilitaba una gran corrupción” (ver fojas 484/5 de la causa n° 8635/16).

Por tales condiciones, entendemos que el reparto *arbitrario* de la mayor cantidad de fondos públicos para obras viales en favor de la provincia de Santa Cruz no se trató de una decisión aleatoria sino que, muy por el contrario, fue el antecedente necesario para la ejecución de la maniobra aquí investigada, en tanto permitió que ese importante caudal de dinero público pudiera luego ser destinado en beneficio de Lázaro BÁEZ a través de la asignación de prácticamente el 80% de la obra pública vial.

IV.b. Direccionamiento de los fondos al Grupo Báez, privilegios en el pago y falta de control en la ejecución de la obra pública

La *otra cara* de la decisión del Poder Ejecutivo Nacional de concentrar *discrecionalmente* la mayor cantidad de fondos públicos viales en la provincia de Santa Cruz estuvo dada por la *adjudicación direccionada* de la obra pública vial a un amigo y socio personal del ex matrimonio presidencial: Lázaro A. BÁEZ, lo que llevó a la ya referida cifra del 78,12%.

Pero a su vez, esta asignación *interesada* de prácticamente el 80% de la obra pública fue acompañada además del otorgamiento *irregular* de una serie de *beneficios exclusivos* en favor de las empresas de Lázaro A. BÁEZ que se verían reflejados a la hora del *cobro* y del *control* de las obras viales adjudicadas.

Indudablemente, en función de la materia con que la que se decidió enriquecer al nombrado —obra pública vial—, la matriz de corrupción diseñada e implementada desde el Poder Ejecutivo Nacional fue canalizada por medio del

organismo creado especialmente en el año 2003, el Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios, cuya órbita abarcaba la cuestión de la *obra pública* y la *actividad vial* (art. 3 y 4, incisos 20, 21, 25, 47 y 48 del decreto PEN N° 1283/03).

Por tal razón, esta cartera ministerial, a través de la Secretaría de Obras Públicas, se encargó de la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional de la obra pública vial y a su vez, por intermedio de la Subsecretaría de Obras Públicas y de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal que dependían *funcional y jerárquicamente* de la Secretaría, controló —o más bien omitió controlar— la Dirección Nacional de Vialidad, que era en definitiva el órgano específico desde el cual se ejecutaba el presupuesto nacional elaborado y aprobado desde el Poder Ejecutivo de la Nación para esa materia (decreto PEN 27/03).

En el caso concreto de la obra vial en la provincia de Santa Cruz, según se anticipó al comienzo del dictamen (acápito IV.b.), la Dirección Nacional de Vialidad delegó *sistemáticamente* por intermedio de la suscripción de *convenios* la mayoría de sus tareas y funciones asignadas por la ley hacia la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, quien sería en definitiva la encargada de direccionar la licitación en favor de Lázaro BÁEZ.

Esta modalidad utilizada como *regla* desde la D.N.V., se vio reflejada en el 90% de los casos de obras viales en esa provincia, en donde indudablemente se buscaba desde el organismo nacional diluir la responsabilidad que importaría el direccionamiento de las licitaciones de prácticamente el 80% de la obra pública en favor de las empresas de BÁEZ, aprovechándose de los escasos controles existentes en el ámbito de la jurisdicción provincial conforme fue explicado en el informe definitivo 3/2016 de la D.N.V.



Ministerio Público de la Nación

Sin embargo, como se verá, esta circunstancia no deslinda de responsabilidad penal a las autoridades nacionales, en tanto además de ser las encargadas del manejo y cuidado de los fondos públicos invertidos en Santa Cruz, fueron ellas quienes conjuntamente con los funcionarios de la A.G.V.P. beneficiaron además al empresario con una serie de *privilegios exclusivos* a la hora del cobro y del control de las obras asignadas (tal como se analizará en el apartado C).

De esta manera, mientras la A.G.V.P. de Santa Cruz era la encargada de la confección del proyecto de obra, llamado a licitación, evaluación de ofertas, adjudicación, firma de contrato, certificación de tareas, inspecciones, sanciones y pago de obras, la D.N.V. era la responsable de la financiación de la obra y, por ello, tenía la obligación de homologar lo actuado por la sede provincial y supervisar los trabajos en donde se invirtió el dinero del Estado Nacional.

No obstante lo cual, los funcionarios públicos mencionados que ejercieron los diferentes cargos en la cartera ministerial y en los organismos especializados en materia vial, lejos de cumplir con los objetivos y funciones que les habían sido asignados, por acción unas veces o por omisión otras, permitieron la contratación direccionada, el favorecimiento y la falta de control de las empresas del GRUPO BÁEZ de acuerdo a lo planeado, perjudicando de esta manera a la administración pública.

Para una mayor claridad expositiva, en lo sucesivo, habremos de reseñar en primer término el detalle de las obras viales *direccionadas* hacia el GRUPO BÁEZ durante los últimos 12 años; en segundo lugar daremos tratamiento a las irregularidades evidenciadas en la adjudicación, pago y control de esas obras; y por último, ilustraremos lo afirmado a través de la reseña de cuatro casos testigo.

IV.c. Las obras viales adjudicadas al Grupo Báez

Tal como se verá a continuación, el empresario Lázaro BÁEZ fue el beneficiario la mayor parte del presupuesto de la obra vial en la provincia de Santa Cruz, y ello fue producto de la utilización de una *matriz general* basada en el desapego de las buenas prácticas de la administración pública, que exigen el manejo eficiente y transparente del erario público y el respeto a las normas que regulan las compras y contrataciones del Estado.

En efecto, de los 20.893 millones de pesos que el Estado Nacional tiene en contratos vigentes por obra pública en Santa Cruz, 16.322 millones fueron adjudicados a BÁEZ, lo que representa un 79,12% de total de obras vigentes en la provincia de Santa Cruz, lo que en cantidad de obras implicó que de las ochenta y tres (83) obras viales ejecutadas de Santa Cruz, **cuarenta y nueve (49)** fueron asignadas a empresas vinculadas al GRUPO BÁEZ.

En vista de esta premisa, se detallará en lo sucesivo cada una de las obras viales adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ, discriminando por empresa y precisando la fecha de inicio de la obra, el monto de contratación, el plazo inicial estipulado para su finalización, el grado de avance actual, el valor de las obligaciones vigentes y el dinero total desembolsado hasta la fecha. Veamos.

A) AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.

De acuerdo a lo que surge del listado acompañado por la D.N.V., al menos desde el año 2005, la empresa insignia de Lázaro BÁEZ recibió individualmente 30 obras en total, de las cuales a la fecha del informe mantiene 16 obras en ejecución, 1 obra neutralizada, 6 obras con recepción definitiva (RD), 4 obras con recepción provisoria (RP) y 3 obras finalizadas sin recepción provisoria.

1) LA OBRA DE “AUTOPISTA – AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO KM. 1867-1908.6” (EXPTE. N° 0016957/2008), a cuyas irregularidades habremos de



Ministerio Público de la Nación

referirnos especialmente en próximos apartados, se inició el 30 de julio de 2008 y de acuerdo al contrato debía estar terminada para el 30 de julio del año 2011 (36 meses). Al día de la fecha, la obra no ha sido finalizada, habiéndose avanzado apenas un 24% en su ejecución, sin perjuicio de lo cual, la DNV-AGVP han autorizado la prórroga del plazo a prácticamente 10 años (113 meses). Esta circunstancia implicó que del precio original del contrato de \$313.593.865, en la actualidad el Estado Nacional deba pagar \$1.309.431.450, lo que representa un aumento de \$995.837.585, es decir, un 317% más y habiéndose abonado efectivamente a Austral Construcciones, la suma de \$ 308.191.018,70.

2) EL CONTRATO CORRESPONDIENTE A “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO ESTANCIA LA JULIA – TRES LAGOS” (BAJO EL EXPTE. N° 0020178/2011), si inició el 13 de marzo de 2012 con un plazo para realizar la obra de 4 años, lo que implica que su finalización debió haber ocurrido el 13 de marzo de 2016. Al día de hoy, la obra lejos de estar finalizada, solamente cuenta con un avance del 45%, lo que implica que del contrato original de \$637.752.445,92, actualmente el Estado Nacional deba abonar por esa obra \$1.239.664.521,67, es decir \$601.912.075,75 más, lo q representa un aumento del orden del 94%, de los cuales se pagaron a la firma en cuestión \$ 554.720.353,49.

3) LAS OBRAS CORRESPONDIENTES AL SEGUNDO CONTRATO DE “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO ESTANCIA LA JULIA – TRES LAGOS” (BAJO EL EXPTE. N° 0020179/2011), se inició el 13 de noviembre de 2012 y al igual que en el caso anterior debe finalizarse en el término de 4 años, esto es, el 13 de noviembre del corriente. Pese a ello, en la actualidad la obra sólo cuenta con un avance del 34%. Ello produjo, que el monto pactado en un principio, el cual era de \$571.735.409,65, ascendiera a la suma de \$1.176.731.460,76. Asimismo, el dinero efectivamente abonado al contratista fue \$396.827.468,67.

4) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 47, TRAMO EMPALME RUTA NACIONAL N° 281 – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3” (EXPTE. N° 0010562/2011), se iniciaron el 23 de junio de 2011 con un plazo original para su consecución de 4 años, por lo que debían estar terminadas el 23 de junio de 2015. Al día de la fecha, las obras no sólo no han sido finalizadas, sino que Austral Construcciones apenas avanzó en su construcción un 25%, sin perjuicio de lo cual, la DNV-AGVP han autorizado la prórroga del plazo en un año. Todo ello generó que del precio original del contrato que era de \$613.430.468,76 el Estado Nacional deba pagar en la actualidad \$433.937.278,30 más, lo que representa un aumento del 70%, de los cuales se pagaron \$264.573.835,92.

5) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO LAGO CARDIEL (EMPALME RN 40 NUEVO TRAZADO) TRES LAGOS” (EXPTE. N° 0003866/2009) contaron con fecha de inicio el 8 de septiembre de 2009 y un plazo para su realización hasta el 8 de mayo de 2013 (3 años y 8 meses). Al día de la fecha, la obra no ha sido finalizada, habiéndose avanzado apenas un 32% en su ejecución, sin perjuicio de lo cual, la DNV-AGVP han autorizado la prórroga del plazo a más de 6 años y medio (80 meses). Esta circunstancia implicó que del precio original del contrato de \$254.668.521,16, en la actualidad el Estado Nacional deba pagar \$800.782.691,07, lo que representa un aumento de \$546.114.169,91 es decir, un 214% más, habiéndose concretado el pago de \$254.295.616,95.

6) LA OBRA “AUTOPISTA – AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO AVENIDA CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA” (EXPTE. N° 0013191/2006), cuyas irregularidades detallaremos más adelante en este dictamen, a modo de “muestreo”, contaba con fecha de inicio el 28 de septiembre de 2006, con plazo original para su finalización de 3 años, es decir, debía estar terminada el 28 de septiembre de 2009, lejos de ello, actualmente la obra tiene un avance de apenas el 43%, habiendo sido



Ministerio Público de la Nación

prorrogado el plazo vigente por la DNV-AGVP a más de 11 años (133 meses). Según lo expuesto, la obra cuenta con un atraso de 3,69 veces, lo que implica que del contrato original de \$146.110.804,24, el Estado Nacional hoy tenga obligaciones por \$711.071.918,69, es decir, un aumento del valor de \$564.961.114,45, lo que representa un 386% más, monto total del cual ya se han abonado \$ 307.720.902,33.

7) LAS “OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO DE LA RUTA PROVINCIAL N° 9 – TRAMO EMPALME CON RUTA NACIONAL N° 3 Y EMPALME RUTA NACIONAL N° 40” (EXPTE N° 0009067/2007) se inició el 6 de marzo de 2007 y debía terminarse en el término de 3 años (36 meses), a la fecha no ha sido finalizada, contando con un grado de avance del 96%, permitiéndole la DNV-AGVP prorrogar la obra por prácticamente 9 años (105 meses), lo que generó que del precio contratado de \$238.248.064,42, el Estado Nacional deba abonar \$547.850.683,90, es decir, un aumento del presupuesto de \$309.602.619,48, lo que implica un 129% más. Qué asimismo, el contratista percibió efectivamente, en razón de las obras realizadas, la suma de \$525.860.212,66.

8) LAS “OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO DE LA RUTA PROVINCIAL N° 25 – TRAMO SAN JULIÁN – GOBERNADOR GREGORES” (EXPTE. N° 0006748/2005) tuvieron comienzo el 24 de enero de 2007 y debían haberse finalizado en el plazo de 3 años, el que venció el 24 de enero de 2010, sin embargo, al día de la fecha la obra cuenta con un avance de apenas 73%. Las sucesivas prórrogas otorgadas por la DNV-AGVP permitieron extender el contrato a más de 9 años (112 meses), constituyendo una demora de 3,11 veces lo pactado. Todo ello, generó que del precio por contrato de \$241.127.142,61, el Estado Nacional deba pagar \$534.206.747,34, es decir \$293.079.604,73 más de lo acordado originariamente, lo que representa un aumento del orden del 121%, monto del cual ya abonó \$387.683.119,90.

9) LA OBRA DENOMINADA “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 39 – TRAMO RUTA PROVINCIAL N° 43 – BAJO CARACOLES” (EXPTE. N° 0008604/2007) se inició el 13 de abril de 2007 y contaba con un plazo de 3 años para su realización, debiendo la empresa Austral Construcciones haberla concluido el 13 de abril de 2010. Actualmente, más de 6 años después, la obra no ha sido terminada contando con un grado de avance del 77%. Ello fue posible gracias a las prórrogas otorgadas por los funcionarios de la DNV.AGVP quienes prorrogaron el plazo a más de 8 años y medio (104 meses). En cuanto a los montos involucrados, el precio que por contrato era de \$233.276.678,50 por el paso del tiempo el Estado Nacional debe pagar \$510.534.257,76, lo que implica una diferencia de \$277.257.579,26, es decir 118% más. Que en razón del porcentaje de obra realizado, Austral Construcciones percibió la suma de \$392.975.098,12.

10) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 40 – TRAMO ROSPEN TEK – GÜER AIKE” (EXPTE. N° 0005164/2007) se iniciaron el 22 de marzo de 2007 y debían haberse finalizado en el término de 3 años, es decir, el 22 de marzo de 2010. A pesar de haber transcurrido más de 6 años de aquella fecha, la obra sólo cuenta con un 59% de avance, habiendo la DNV-AGVP prorrogado el plazo originario por 10 años (120 meses), generándose una demora de 3,33 veces. Esto implicó que del precio por contrato de \$203.656.370,71, actualmente la obra tenga un valor vigente de \$383.711.280,12, lo que representa una diferencia de \$180.054.909,41, ello es 88% más. Respecto del monto aludido, se pagó efectivamente al contratista la suma de \$227.985.393,40.

11) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 288 – TRAMO CTE. LUIS PIEDRABUENA – ESTANCIA LA JULIA” (QUE LLEVÓ EL N° DE EXPTE. 0012309/2007), iniciadas el 7 de marzo de 2007, su plazo original de acuerdo a las cláusulas del contrato era de 3 años (36 meses), es decir, debía estar terminada para



Ministerio Público de la Nación

el 7 de marzo de 2010, sin embargo los funcionarios de la DNV-AGVP prorrogaron el plazo hasta alcanzar un total de 10 años (120 meses), generándose una demora de 3,33 veces y una obra que al presente cuenta con un 95 % de ejecución. La demora produjo que el precio por contrato que originalmente era de \$225.759.596,47, en la actualidad ascendiera a \$356.336.879, lo que implica un aumento de \$130.577.282,53, es decir, un 57% más. Asimismo, la empresa encabezada por Báez, percibió concretamente la suma de \$336.746.099,29.

12) LAS “OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO DE LA RUTA PROVINCIAL N° 41 – TRAMO LOS ANTIGUOS – EMPALME RUTA PROVINCIAL S/N” (EXPTE. N° 0007772/2010) se iniciaron el 14 de junio de 2010, con un plazo por contrato de 30 meses, debieron haberse finalizado el 14 de diciembre de 2012, sin embargo la obra en la actualidad más de tres años después de que venció el término contractual, la misma cuenta con un avance de apenas 73%. Ello se debió a la prórroga que los funcionarios de la DNV-AGVP otorgaron, generándose una demora de 2,47 veces y el aumento en los montos del contrato de \$148.654.905,41 a \$297.780.891,73, -100% de diferencia—. Del monto total, el Estado Nacional llevó a cabo el pago de \$217.020.627,68.

13) LA OBRA “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 49, TRAMO EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 39 – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3” (EXPTE. N° 0004195/2008) se inició el 30 de noviembre de 2007, con un plazo de 3 años para su realización, debía estar lista para el 30 de noviembre de 2010, sin embargo, 6 años después, la obra apenas cuenta con un avance del 72%. La demora, autorizada por las prórrogas que los funcionarios de la DNV-AGVP llevaron adelante por un período de 100 meses, -más de 8 años- generó que del precio por contrato de \$127.996.686,87, el valor vigente de la obra sea de \$254.848.353,33, es decir, \$126.851.666,46 más, prácticamente el doble de lo

originalmente contratado. Que por otro lado, del monto aludido, se pagaron \$183.377.537,11 en razón de las obras concretadas.

14) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA PROVINCIAL N° 41 – TRAMO HIPÓLITO YRIGOYEN – LAGO BELGRANO” (EXPTE. N° 0013029/2010) se iniciaron el 10 de septiembre de 2010 y de acuerdo a las cláusulas del contrato el plazo para su realización era de 3 años y medio (42 meses), dicho término operó el 10 de marzo de 2014. Sin embargo, actualmente más de dos años después, la obra apenas avanzó un 48%, en virtud de la prórroga del contrato otorgada por los funcionarios públicos por un plazo total de 79 meses. Esta circunstancia, implicó que de los montos involucrados en el contrato originario que ascendían a la suma de \$128.552.515,57, la obra actualmente tenga un valor vigente de \$242.749.994,97, lo que implica un aumento de \$114.197.479,40 diferencia que asciende a un 88%. De la suma en cuestión, el Estado Nacional pagó a Austral Construcciones \$116.420.666,28.

15) LA OBRA “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO CÓNDOR CLIFF – LA ESPERANZA” (EXPTE. N° 0010476/2007) se inició el 27 de abril de 2007, con un plazo contractual de 3 años, debía haber finalizado el 27 de abril de 2010, habiéndose prorrogado hasta alcanzar un total de 95 meses –es decir, casi 8 años-, generándose una demora de 2,64 veces, para una obra todavía en ejecución con un 98% de avance. Respecto del precio originalmente convenido, éste era de \$94.426.370,09 en la actualidad ha ascendido a \$206.964.479,68 -más del doble-, lo que implica un aumento del orden del 119%, de los cuales se pagaron efectivamente \$202.238.071,82.

16) LA OBRA “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL S/N, TRAMO ACCESO A RÍO GALLEGOS – DESVÍO TRÁNSITO PESADO AV. ASTURIAS 2° ET” (EXPTE. N° 0010271/2005) cuenta se inició el 18 de agosto de 2010



Ministerio Público de la Nación

y debía, de acuerdo a los términos contractuales, finalizarse en un plazo de 18 meses. Lejos de ello, al día de hoy la obra sigue en ejecución con un 85% de avance, gracias a las prórrogas que los funcionarios de la DNV-AGVP otorgaron por 61 meses. Ello generó que del precio por contrato que originalmente era de \$41.210.671,24, al día de la fecha ascendiera a \$128.779.872,94, representando así un aumento de \$87.569.201,70 o dicho en otras palabras, un 212% más de gasto en detrimento de las arcas del Estado Nacional, que en total abonó al contratista por el porcentaje de obra realizado, la suma de \$109.717.298,71.

17) LA OBRA “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO RUTA NACIONAL N° 40 / RUTA NACIONAL N° 293, TRAMO ROSPEN TEK – PUENTE BLANCO – PASO FRONTERIZO C/ CHILE – EMPALME RUTA NACIONAL N° 40” (EXPTE. N° 0013154/2007) se inició el 29 de agosto de 2006 y de acuerdo a las cláusulas del contrato debía realizarse en el término de 36 meses, es decir, debía encontrarse culminada el 29 de agosto de 2009. Sin embargo, actualmente, casi 7 años después, la obra cuenta con un avance de apenas el 27% y fueron otorgadas prórrogas por los funcionarios de la DNV-AGVP hasta alcanzar un total de 112 meses. Ello trajo aparejado que el precio por contrato que en un principio era de \$144.143.794,22 se elevara a la suma de \$319.094.892,30, lo que implica un aumento de \$174.951.098,08 o dicho en otros términos, de un 121%. De la suma total, se pagó a Austral Construcciones \$85.869.302,72.

18) LA “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO PUERTO DESEADO – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3” (EXPTE. N° 0001616/2008) que contó con fecha de inicio de obra el 10 de abril de 2007 y su desarrollo a pesar de haber sido contratado en el término de un año, estuvo vigente por dos años y medio —hasta el 10 de octubre de 2009—. Ello generó que del precio por contrato acordado en un primer momento que era de \$121.934.469,85 se pagara finalmente a

la firma Austral Construcciones, como consecuencia de la demora, \$145.672.755,59, un 19,46% de diferencia.

19) LA “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO PUERTO PUNTA QUILLA – ESTANCIA LA JULIA” (EXPTE. N° 0001614/2008) se inició el 23 de abril de 2007, con un plazo original de 2 años, debía estar finalizada para el año 23 de abril de 2009, sin embargo en la actualidad cuenta con un avance de 79%. En cuanto a los montos involucrados, el precio determinado al momento de la contratación era de \$119.535.438,46 y, al día de la fecha, este ha ascendido a \$142.347.238,49, es decir un 19% más. De dichos montos, el Estado Nacional abonó \$112.046.707,58.

20) LA OBRA “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO LÍMITE C/ CHUBUT – MONTE AYMOND” (EXPTE. N° 0016751/2011) ésta tuvo como fecha de inicio el 4 de noviembre de 2006 y su plazo original de acuerdo a las cláusulas del contrato era de 20 meses, -es decir, debería haberse finalizado el 4 de julio de 2008-. Luego se prorrogó hasta alcanzar un total de 22 meses, generándose una demora de 1,10 veces para una obra en ejecución, en un 100% finalizada con entrega definitiva. En cuanto al precio convenido de acuerdo a las cláusulas contractuales, éste era de \$115.779.177,87, aunque luego ascendió a \$138.489.500,50, de los cuales \$138.431.765,23 fueron efectivamente pagados al contratista.

21) LA SEGUNDA OBRA DE “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO LTE. C/ CHUBUT – MONTE AYMOND” (EXPTE. N° 0001615/2008) se inició el 3 de febrero de 2007 y de acuerdo a las cláusulas del contrato su duración debía extenderse por el término de 20 meses. En virtud de la prórroga otorgada el contrato se extendió hasta alcanzar un total de 26 meses, generándose una demora de 1,30 veces para una obra en ejecución al presente en un



Ministerio Público de la Nación

100%, finalizada con entrega definitiva. En cuanto a los montos involucrados, el precio por contrato era de \$82.122.005,38, aunque finalmente, y como consecuencia del retardo, dicha suma ascendió a 98.121.704,11 de los cuales se abonaron \$98.080.984,63, cerca de un 20% más.

22) LA TERCERA OBRA DE “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO LTE. C/ CHUBUT – MONTE AYMOND” (EXPTE. N° 0001613/2008) fue una de las dos obras otorgadas a las empresas del GRUPO BÁEZ que fue entregada en el tiempo acordado contractualmente, se inició el 8 de junio de 2007, su plazo original de acuerdo a las cláusulas del contrato era de 20 meses y no fue prorrogado. El monto dinerario abonado por la obra fue de \$63.933.323,57.

23) LA “REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO FITZ ROY – RÍO GALLEGOS” (EXPTE N° 0463075/2006), se inició el 11 de septiembre de 2006 y su plazo original era de 9 meses, no fue prorrogado. En la actualidad, la obra presenta un avance del 99%. En cuanto a los montos involucrados, el precio por contrato era de \$ 61.600.648,67 habiéndose pagado finalmente \$ 61.119.330,67.

24) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO ROSPEN TEK – GÜER AIKE” (EXPTE N° 0008605/2007), se iniciaron el 9 de abril de 2007, con un plazo original de 2 años y medio (30 meses), debía finalizarse el 9 de octubre 2009, habiendo sido otorgadas prórrogas por parte de los funcionarios de la DNV-AGVP hasta superar los 6 años y medio (80 meses). Esto generó que del precio por contrato de \$120.273.458,53 el valor de la obra vigente ascendiera a \$203.893.512,15, y que se pagara a Austral Construcciones aún más \$223.572.578,51; lo cual significó un aumento de casi 86% entre la suma originalmente pactada y la que finalmente se pagó.

25) UNA SEGUNDA ADJUDICACIÓN POR “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO ROSPEN TEK – GÜER AIKE” (EXPTE. N° 0007078/2007), contó con fecha de inicio de obra el 9 de abril de 2007 y un plazo original de 30 meses –es decir, que debía culminarse el 9 de octubre de 2009-, plazo que se prorrogó hasta alcanzar los 55 meses, contando entonces con un atraso de 1,83 veces, para una obra que finalmente se terminó. Como consecuencia del retardo, el precio del contrato que originalmente era de \$118.995.444,11, ascendió a la suma de \$186.944.027,89, esto es, un incremento de 67.948.583,78 respecto del precio inicial, o, dicho en otros términos, del 57%, monto que el Estado Nacional pagó en su totalidad.

26) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO FITZ ROY – PICO TRUNCADO (EXPTE N° 0004596/2006), con fecha de inicio de obra el 20 de enero de 2006 cuyo plazo original era de 30 meses –es decir, que debería haberse finalizado el 20 de julio de 2008- aunque finalmente se prorrogó hasta alcanzar los 62 meses contando entonces con un atraso de 2,07 veces para una obra que presentó un avance del 79 %, y que fue finalizada con recepción provisoria. En cuanto al precio originalmente pactado, el mismo era de \$ 83.805.702,37 mientras que el valor, al día de la fecha, ascendió a \$150.023.836,71 –esto es, casi un 80% más-, de los cuales \$118.957.079,20 fueron abonados efectivamente al contratista.

27) LA OBRA DENOMINADA “REPAVIMENTACIÓN EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO PROG. KM. 2.284,79 – PROG. KM. 2.303,40” (EXPTE. N° 0012993/2007), con fecha de inicio el día 22 de agosto de 2007 la misma contaba con un plazo original para su culminación de 12 meses, que en virtud de la prórrogas otorgada por la DNV-AGVP se extendió hasta alcanzar los 24 meses, duplicando así el tiempo originalmente previsto. Esta obra presentó un avance del 100 %, finalizada con recepción provisoria. Todo ello, produjo que del precio convenido por contrato, que



Ministerio Público de la Nación

originalmente era de \$ 41.182.576,73 el Estado Nacional haya tenido que pagar 52.274.559,18, es decir, \$11.091.982,43 más (26%).

28) LA OBRA IDENTIFICADA COMO “REPAVIMENTACIÓN EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO PRG. 1970,40 – PRG 2026” (EXPTE. N° 0002253/2007), tuvo fecha de inicio el día 6 de enero de 2007 y su plazo original era de 24 meses, es decir, que debería haberse finalizado el 6 de enero de 2009, aunque finalmente debido a las diversas prórrogas otorgadas por la DNV-AGVP alcanzó los 83 meses – esto es, casi 7 años-, contando entonces con un atraso de 3,46 veces para una obra que presentó un avance del 100%. Respecto del monto originalmente pactado por contrato, éste fue de \$107.719.737,25 mientras que finalmente aumentó a \$ 232.914.107 –esto es, un 116% superior a su valuación original-, de los cuales finalmente se pagaron al contratista \$231.983.095,63.

29) LA PENÚLTIMA ADJUDICACIÓN, RELATIVA A “OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO KM. 245,00 – PICO TRUNCADO” (EXPTE. N° 0006746/2007) tuvo fecha de inicio el 6 de enero de 2007 y el plazo original previsto por contrato era de 24 meses, mas luego se prorrogó hasta alcanzar un total de 74 –es decir, pasó de tener una duración estimada de dos años, a una superior a los seis-, registrando así una demora de 3,08 veces, para una obra 100% ejecutada, aunque sin recepción provisoria. Respecto al precio convenido, este de acuerdo a las cláusulas contractuales, debía ser de \$ 123.783.022,11, que luego como causal del retardo, aumentó a \$219.579.496,07 -lo cual representó un incremento de más del 77%- . Así, el Estado Nacional pagó finalmente \$219.579.097,32 por las obras realizadas.

30) LA OBRA “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO GÜER AIKE – PUNTA LOYOLA” (EXPTE. N° 0012310/2007), presentó como fecha de inicio el 2 de agosto de 2007 y si bien su plazo original era de 24

meses, el mismo se prorrogó hasta alcanzar los 75 meses de trabajos –es decir, su duración paso de ser de 2 a 6 años-. Así, se corroboró un atraso de 3,13 veces, para una obra que fue ejecutada en su totalidad, pero sin que haya existido recepción provisoria. Ahora bien, en cuanto a los montos dinerarios involucrados en la operatoria, el precio original de acuerdo a los términos contractuales fue de \$92.905.872,68, mientras que el precio vigente se actualizó en la suma de \$ 172.089.980,51. Finalmente, el monto ejecutado alcanzó los \$172.024.900,68., -ascendiendo más de un 85% en relación al monto originalmente previsto-.

B) KANK Y COSTILLA

Tal como se desprende del listado aportado por la D.N.V., la firma KANK Y COSTILLA recibió **11 obras en total**, de las cuales a la fecha del informe mantiene 8 en ejecución, 2 obras con recepción provisoria (RP) y 1 obra finalizada sin recepción provisoria (sin RP).

1) LA “OBRA NUEVA – CAMINO EN LA RUTA PROVINCIAL N° 47, TRAMO EMPALME CON RUTA NACIONAL N° 281 – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3”, que contaba con una fecha de inicio el 10 de junio de 2011 y con un plazo para su culminación de 48 meses, el cual, y por disposición de la DNV-AGVP, se extendió hasta alcanzar los 90 meses de trabajos demorándose así 1,88 veces más de lo acordado, es decir, pasó de tener un plazo previsto de 4 años, a uno de 7 años y 6 meses, y tan solo encontrándose avanzada en un 28 %,,. Por su parte, en relación con los montos involucrados, el valor original del contrato era de \$ 618.356.032,78 mientras que al día de la fecha su valuación es de \$ 1.298.626.667,31 –representando así un incremento de más de 680.270.634,52 (110%)- en detrimento de las arcas públicas. Que en virtud del porcentaje de obra llevado a cabo, se abonó al contratista la suma de \$367.200.471,26.



Ministerio Público de la Nación

2) EL CASO DE LA “AUTOPISTA – AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO RADA TILLY KM. 1867” (EXPTE. N° 0019295/2008) [otro de los resonantes casos que se tomarán como ejemplo en esta presentación], se inició el 1 de abril de 2009, y el plazo para culminar dicho emprendimiento era de 2 años y medio aunque, debido a las ya mencionadas prorrogas, el mismo se extendió hasta alcanzar los 90 meses de trabajos demorándose 3 veces más de lo acordado, para una obra que se encuentra avanzada sólo en un 27 %, en su ejecución. El originalmente acordado fue de \$ 214.046.867,74 mientras que al día de la fecha el Estado Nacional debería pagar \$872.811.788 –ascendiendo más del 300% respecto del monto inicial-. Asimismo, por el escueto porcentaje de obra llevado a cabo, la firma aludida percibió \$236.101.086,63

3) LA “REPAVIMENTACIÓN EN LA RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO PUERTO SANTA CRUZ – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3 Y MEJORAS DE ACCESO A PUERTO SANTA CRUZ” (EXPTE. N° 0018573/2011), cuya fecha de inicio fue el 16 de enero de 2012 y cuyo plazo estipulado para la culminación era originalmente de 36 meses –es decir, al 16 de enero de 2015-, habiéndose extendido hasta alcanzar los 52 meses de trabajos, demorándose 1,44 veces más de lo acordado, y tan solo con un avance del 30 %, El monto establecido en el contrato fue de \$244.000.907,79 –de los cuales se pagaron efectivamente 118.453.058,31- mientras que el Estado Nacional al día de la fecha debería desembolsar \$390.177.677,99 para culminarla –casi un 60% superior al presupuesto original- de los cuales, \$118.453.058,31 fueron pagados efectivamente a Kank y Costilla S.A.

4) LA OBRA “PAVIMENTACIÓN URBANA EN RUTA MUNICIPAL S/N, PAVIMENTACIÓN DE CIEN (100) CUADRAS EN RÍO GALLEGOS” (EXPTE. N° 0010633), tuvo como fecha de inicio el día 18 de febrero de 2015 aunque su plazo original era de 24 meses, luego se prolongó hasta alcanzar los 29 meses de trabajos, habiendo

tardado 1,21 veces más respecto a la fecha pactada por contrato y estando avanzada únicamente en un 57 %. Respecto del precio convenido, éste era de \$216.489.537 aunque hoy en día la misma está valuada, a causa del retardo, en \$309.844.584,98 (43% más). De los montos aludidos, el contratista percibió \$114.173.688,69 en concepto de obras realizadas.

5) LA OBRA “REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO PUERTO DESEADO – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3” (EXPTE. N° 0010477), la misma contaba con una fecha de inicio el 1 de abril de 2007 y el plazo original para la finalización de las obras era de 24 meses –es decir, debería haber sido terminada el 1 de abril de 2009-, mas luego se extendió hasta alcanzar los 44 meses de trabajos, demorándose 1,83 veces más de lo acordado, con un avance del 100 % en ejecución. Por su parte, el monto original del contrato era de \$108.048.056,91 mientras que luego, dicho monto se ha acrecentó, siendo pagada finalmente a Kank y Costilla S.A., la suma de \$150.067.659,84.

6) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 41, TRAMO EMPALME RUTA PROVINCIAL S/N – HIPÓLITO YRIGOYEN” (EXPTE. N° 0013030/2010), presentó como fecha de inicio el día 27 de agosto de 2010 y su plazo original era de 30 meses, habiéndose prorrogado por disposición de la DNV-AGVP, hasta alcanzar los 60 meses de trabajos, -demorándose así el doble de lo acordado-, y únicamente con un avance del 78 %, en ejecución. Ahora bien, en relación al precio asignado por contrato, éste era de \$62.959.095,83 mientras que el precio vigente es de \$106.755.433,86, registrando un incremento de casi el 70%. De la totalidad del monto calculado, se pagaron \$83.213.862,66.

7) LA OBRA DENOMINADA “REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO PUERTO DESEADO – EMPALME RUTA NACIONAL N° 3” (EXPTE. N° 0011686/2010), tuvo como fecha de inicio el día 27 de agosto de 2010 y si bien



Ministerio Público de la Nación

estaba previsto que durasen 24 meses (2 años) finalmente se prorrogó hasta el 27 de diciembre de 2013 (40 meses), incurriendo así en una demora de 1,67 veces más de lo acordado, y con un avance del 91 %, en su ejecución. En relación al monto a pagar pactado en el contrato, éste era de \$65.663.561,38 mientras que al día de la fecha ascendió a \$71.445.263,53 -encontrándose ejecutada la obra por un valor de \$64.851.164,15-.

8) LA OBRA “RECUPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EN RUTAS NACIONALES N° 3, N° 281, N° 288, N° 40 Y PARQUE NACIONAL LOS GLACIARES” (EXPTE. N° 00001775/2013), contaba con una fecha de inicio el 18 de febrero de 2015 y su plazo original fue de 24 meses –el cual no se extendió- y cuenta hasta el momento con un avance del 51 %. Respecto de los montos involucrados, hay que destacar que el precio original pactado en el contrato era de \$10.819.868,21 mientras que el precio vigente es de \$15.647.053,90 –incurriendo con motivo de la demora, en un incremento cercano al 45% -y encontrándose ejecutada la obra por un valor de \$7.905.440,65-.

9) LA “REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO GRAN BAJO SAN JULIÁN – AEROPUERTO RÍO GALLEGOS” (EXPTE. N° 0000732/2006). Los trabajos se iniciaron el 15 de septiembre de 2005 y la duración prevista originalmente era de 24 meses, habiéndose extendido, dado a las prórrogas concedidas, hasta alcanzar los 70 meses –pasando de tener una duración estimada de 2 años, a una de casi 5 años para la culminación de los trabajos-, incurriendo en un retardo 2,92 veces superior a lo acordado, con un avance del 100 % en ejecución, pero sin que haya existido recepción definitiva (sólo recepción provisoria). Por otro lado, el monto acordado en el contrato era de \$ 105.019.868,96 mientras que al día de la fecha, las obras están valuadas en \$164.818.268,10 (56% más), monto del cual se pagaron \$164.802.764,79.

10) LA “PAVIMENTACIÓN DE RUTA PROVINCIAL S/N, TRAMO CTE. LUIS PIEDRA BUENA” (EXPTE. N° 0013307/2007), ésta tuvo como fecha de inicio el 14 de diciembre de 2007 y con plazo vigente hasta el 14 de septiembre de 2011. A pesar de que tenía previsto un plazo original de 12 meses, finalmente se extendió hasta alcanzar los 45 meses, -aplazando su duración de un año hasta una cercana a los 4 años- y pese al enorme retardo, la misma no fue concluida sino que registró un avance del 90 %, en su ejecución. Así, respecto del precio acordado en un principio en el contrato, éste era de \$ 29.625.091,70 mientras que el precio vigente es de \$ 53.138.536,72 –registrando así un incremento de casi el 80%- y encontrándose ejecutada la obra por la suma de \$ 47.980.303,07, aunque la obra sólo se entregó en forma provisoria.

11) LA “OBRA NUEVA – CAMINO EN RUTA NACIONAL N° 281 – TRAMO ACCESO A LA CIUDAD DE PUERTO DESEADO” (EXPTE. N° 0010474/2007), tuvo como fecha de inicio el día 13 de abril de 2007 y debía concluirse, de acuerdo al contrato, dentro de los 24 meses –esto significa que debería haberse terminado el 13 de abril de 2009- pese a que luego se prorrogó el plazo hasta los 56 meses, es decir que la obra se retrasó 2,33 veces más de lo acordado originalmente, encontrándose ejecutado sólo el 93 %, sin recepción provisoria. En cuanto al monto, el contrato fijaba un precio de \$ 79.292.042,94, mientras que el precio vigente alcanzó los \$ 109.207.426,35, registrando así un incremento del orden del 37% en detrimento de las arcas públicas. Que de dicha valuación, Kank y Costilla S.A., percibió \$101.518.577, 67.

C) UTE SUCESION DE ADELMO BIANCALANI - AUSTRAL CONSTRUCCIONES

La Unión Transitoria de Empresas entre la firma SUCESION DE ADELMO BIANCALANI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES desde el año 2007



Ministerio Público de la Nación

recibió **2 obras en total**, de las cuales mantiene 1 en ejecución y la restante se encuentra finalizada sin recepción provisoria (sin RP)

1) LAS “OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N°40, TRAMO 28 DE NOVIEMBRE – ROSPEN TEK” (EXPTE. N° 0011379/2007), cuya fecha de inicio fue el día 19 de enero de 2006 y con plazo vigente al 19 de marzo de 2016. Así, mientras que el plazo original de obra era 18 meses, llevaba en ejecución 122 meses –esto significa, que una obra cuyo plazo previsto era de 1 año y medio, pasó a tener una duración superior a los 10 años-y tuvo una demora de 6,78 veces, encontrándose avanzada apenas en un 72 %. Relativo al precio asignado en el contrato original, éste era de \$ 31.649.517,13 mientras que el precio vigente es de \$ 64.986.062 –es decir, duplicó su valor- encontrándose ejecutada la obra por un valor de \$ 47.003.803,20.

2) LA SEGUNDA RESPONDÍA AL OBJETO “ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N°12, TRAMO EMPALME CON RUTA PROVINCIAL N° 25 – PICO TRUNCADO” (EXPTE. N° 0012328/2007), su fecha de inicio fue el 30 de diciembre de 2004 y el plazo original pactado por contrato para su culminación fue de 30 meses, aunque dado a las diversas prorrogas otorgadas por la DNV-AGVP el mismo se prolongó hasta alcanzar los 90 meses; es decir, 3 veces más de lo acordado, y aun así no fue concluida la obra, la cual se encuentra avanzada en un 95 %. De los montos involucrados, hay que destacar el precio original del contrato, el cual era de \$69.938.436,28 mientras que el precio vigente es de \$114.551.219,13 – incurriendo en un incremento del 63%- y encontrándose ejecutada la obra por un valor de \$ 108.807.582,73.

D) LOSCALZO Y DEL CURTO

1) LA OBRA DE “ILUMINACIÓN EN LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO RÍO GALLEGOS–GÜER AIKE ETAPA 1” (EXPTE. N° 0018561/2011), iniciada el 1 de noviembre de 2012 y cuyo plazo original era de 12 meses –es decir que debía

finalizar el 1 de noviembre de 2013-, finalmente se prorrogó hasta los 25 meses; lo cual representaba 2,08 veces de atraso, encontrándose avanzada en un 98 %. Respecto monto dinerario asignado por contrato, el precio era de \$ 36.027.562,76, mientras que el precio vigente es de \$ 43.608.524,62. –es decir, registró un incremento del 21%) de los cuales el contratista percibió por parte del Estado Nacional \$42.920.669,03.

E) UTE GOTTI – AUSTRAL CONSTRUCCIONES

La Unión Transitoria de Empresas entre GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES recibió en total **5 obras** desde el año 2004, de las cuales todas se encuentran con recepción provisoria (RP).

1) LA “AUTOPISTA – AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO GÜER AIKE – PUNTA LOYOLA” (EXPTE. N° 0006747/2007), su fecha de inicio fue el día 7 de marzo de 2007 y su plazo original de obra era 36 meses –es decir, debía haberse terminado el 7 de septiembre de 2008-, mas luego se prolongó, en razón de las prórrogas otorgadas por la DNV-AGVP, hasta alcanzar los 67 meses; es decir, 1,86 veces más de lo acordado, encontrándose avanzada en un 100 %, con recepción provisoria. En cuanto al monto total pactado en el contrato éste ascendía a la suma de \$142.469.312,66 mientras que el precio vigente, como consecuencia del retardo, es de \$206.454.797,95 –esto es, un 44% más-, precio que se abonó en su totalidad.

2) LA OBRA “REHABILITACIÓN DE CALZADA EXISTENTE EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO GRAN BAJO SAN JULIÁN – AEROPUERTO RÍO GALLEGOS” (EXPTE. N° 0003160/2006), con fecha de inicio el 27 de diciembre de 2005 y con plazo vigente al 27 de diciembre de 2011, contaba con un plazo original de obra era 30 meses, es decir que, la misma debería haber concluido el 27 de junio de 2007, aunque el plazo se extendió, por disposición de la DNV-AGVP, hasta alcanzar 72 meses de trabajos demorándose 2,40 veces más de lo acordado. Esta obra se encuentra ejecutada en un



Ministerio Público de la Nación

100 %, pero sólo con recepción provisoria. Por otro lado, del monto involucrado, hay que decir que el mismo era de \$95.643.726,09 mientras que el precio vigente es de \$162.740.165,81 encontrándose ejecutada la obra por \$162.740.165,78, registrando, como consecuencia del retardo, en un aumento del 70%.

3) LA “REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO FITZ ROY – GRAN BAJO SAN JULIÁN” (EXPTE. N° 0008460/2006), tuvo como fecha de inicio el día 20 de mayo de 2006, su plazo original era de 24 meses, -es decir que se debería haber terminado el 20 de octubre de 2008- aunque con motivo de las prórrogas otorgadas por la DNV-AGVP, se extendió hasta alcanzar los 53 meses de trabajos demorándose 2,21 veces más de lo acordado, encontrándose ejecutada en un 100%, pero sólo con entrega provisoria. En ese mismo sentido, del monto involucrado, el precio original era de \$101.606.285,41 mientras que el precio vigente es de \$152.589.114,53 (50%) –monto que se pagó en su totalidad-.

4) LA “REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, GRAN BAJO SAN JULIÁN – AEROPUERTO RÍO GALLEGOS” (EXPTE. N° 0001832/2006), tuvo como fecha de inicio el día 15 de septiembre de 2005 y si bien el plazo original era de 18 meses, luego se prorrogó hasta alcanzar los 39 meses de trabajos y demorándose 2,17 veces más de lo acordado, y encontrándose ejecutada en un 100 %, pero sólo con entrega provisoria. Por otro lado, en relación al monto involucrado, el precio original del contrato era de \$66.498.842,17 mientras que el precio vigente es de \$91.671.658,01, esto es, un 37% más, y que fueron efectivamente abonados al contratista.

5) LA SEGURIDAD VIAL EN RUTAS NACIONALES VARIAS, RUTA NACIONAL N° 3, N° 288, N° 40 Y ACCESO PARQUE NACIONAL LOS GLACIARES” (EXPTE. N° 0009663/2004), ésta comenzó el 12 de abril de 2006 y si bien el plazo original era de 16 meses, por disposición de la DNV-AGVP, se prolongó hasta alcanzar los 35 meses de trabajos, demorándose 2,19 veces más de lo acordado, encontrándose

ejecutada en un 100 % pero –al igual que en los demás casos reseñados– sólo con entrega provisoria. En ese mismo orden de cosas, respecto de los montos hay que destacar el precio original del contrato, el cual ascendía a la suma de \$4.169.902 mientras que el precio vigente, producido por la demora, es de \$7.097.924,42 –representando así un incremento del orden del 70%–, suma que fue pagada por el Estado Nacional en su totalidad.

IV.d. De la matriz general de la maniobra

IV.d.1. De las irregularidades en la adjudicación

Tal como fue explicado, para lograr el direccionamiento de la adjudicación en favor de Lázaro A. BÁEZ, se montó una *matriz general* sustentada en el desapego de las buenas prácticas de la administración pública, el manejo eficiente y transparente del erario público y el respeto a las normas que regulan las compras y contrataciones del Estado.

Este modelo presentaba como *características* de relevancia: la concurrencia de varias empresas del conglomerado societario a una misma licitación y la alternancia en las adjudicaciones, el aumento del presupuesto oficial y la presencia de sobreprecios, el otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de ejecución, la asignación de nuevas obras públicas pese a que existía un incumplimiento sistemático de las condiciones de las anteriores, y la existencia de adjudicaciones de obras viales en tiempos *record* y en las que existía únicamente un único competidor. Veamos.

- **La concurrencia múltiple a una misma licitación, el aumento del presupuesto oficial y la presencia de sobreprecios**



Ministerio Público de la Nación

Una de las principales características de esta *matriz de actuación* detectada en las licitaciones públicas analizadas surge precisamente en que varias de las empresas del GRUPO BÁEZ participaban como oferentes en un mismo proceso licitatorio con propuestas que mostraban una escasa diferencia en su cotización a favor de aquella que *previamente* se había escogido que resultaría como adjudicataria.

El propósito de la participación múltiple en un mismo proceso licitatorio consistió en simular *en los papeles* una supuesta competencia entre oferentes que en la realidad no existía, lo que permitía, por un lado, cumplir con el requisito de multiplicidad de ofertas y, por el otro, *aumentar el costo* de la obra vial a través de cotizaciones superiores al presupuesto oficial. De esta manera, desde el inicio, el costo de la obra aumentaba su valor hasta un 20%.

Precisamente por ello fue que, como dijimos, tras la constitución de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES en el año 2003, Lázaro A. BÁEZ se encargó *rápidamente* de ampliar su conglomerado societario a través de la adquisición de otras empresas constructoras de la Patagonia, en tanto además de simular la repartición de toda la obra pública en varias empresas —a través de la alternancia en las adjudicaciones—, le serviría como herramienta para conjuntamente con los funcionarios de la A.G.V.P. y de la D.N.V. monopolizar la obra vial, imponer el monto deseado en la contratación y direccionar la suerte de los procesos licitatorios.

La estrategia utilizada funcionaba de la siguiente manera: la empresa de Lázaro A. BÁEZ que ya había sido espuriamente *preseleccionada* para la adjudicación de la obra efectuaba una oferta por encima del presupuesto oficial —con un incremento entre el 15 y siempre menos del 20%—, mientras que las restantes firmas del empresario y las demás contrincantes —aunque en general solo

competía uno solo— realizaban una cotización superior a la primera, lo que transformaba automáticamente a la empresa de BÁEZ como la oferta más económica.

Incluso, se evidenció que empresas reconocidas y con experiencia en el rubro de la construcción presentaban ofertas que conocían de *antemano* que resultarían descalificadas por superar el límite de incremento legal del presupuesto oficial —hasta un 20%—, lo que refuerza aún más la idea del direccionamiento del proceso licitatorio (inc. “b” del art. 32 de la Ley N° 2743).

Ante esta situación, los funcionarios de la A.G.V.P. encargados de analizar y aprobar la licitación, lejos de castigar e impedir el plan estratégico diseñado por el grupo económico, adjudicaban la obra vial a la empresa de Lázaro A. BÁEZ pese a que, por disposición legal, al existir “(...) *un mismo oferente o representante técnico (...) interesado en dos o más propuestas*” correspondía el rechazo de las ofertas (inc. “a” del art. 32 de la ley N° 2743 de obras públicas de Santa Cruz).

Justamente, en los casos analizados, siempre eran las mismas empresas que se presentaban y cotizaban con escasa diferencia en las ofertas, funcionando como *holding* e imponiendo un precio **hasta un 20% superior** que el monto del presupuesto oficial, subiendo considerablemente los costos de la inversión pública ante una total pasividad del Estado contratante.

Veamos uno de los tantos ejemplos que ilustrará el funcionamiento de lo que aquí evidenciado.

En el caso de la pavimentación de la Ruta Provincial N° 9, ante un presupuesto oficial de **\$199.680.000**, se presentaron tres ofertas: **1)** la firma KANK Y COSTILLA que cotizó \$245.361.623,83; **2)** la empresa PETERSEN THIELE Y CRUZ S.A. que ofertó \$242.754.420,92; y **3)** la sociedad AUSTRAL CONSTRUCCIONES que presupuestó \$238.248.064,42.



Ministerio Público de la Nación

Ante esta situación, la A.G.V.P. descalificó las ofertas de KANK y COSTILLA y PETERSEN THIELE Y CRUZ por superar el presupuesto en un 20% (la primera en 22,88% y la segunda en 21,57%) y adjudicó la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES que consiguió así un monto de contratación un 19,31% superior al presupuesto.

Lo expuesto hasta aquí, demuestra que: **1)** en el caso no existió competencia de interesados sino un único oferente, en tanto las restantes fueron descalificadas por superar en un 20% el presupuesto oficial; **2)** las empresas que cotizaron un 20% mayor no se encontraban interesadas en ganar sino en *simular* competencia y *asegurar* la adjudicación al GRUPO BÁEZ, pues voluntariamente se descalificaron *ex ante* por su cotización; y **3)** se incrementó *discrecional* e *injustificadamente* el presupuesto oficial para la obra pública vial a favor de Lázaro A. BÁEZ, apartándose del criterio de *oferta más conveniente* exigido en el art. 15 del decreto 1023/01.

Esta misma situación se repitió en tres de los procesos licitatorios de la Ruta Nacional N° 3 —se trata de los Tramos I, II y III—, en donde todas las contrincantes del GRUPO BÁEZ cotizaron ofertas por encima del 20%, mientras que las firmas adjudicatarias —AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA— impusieron un *piso* entre el 15 y hasta un 20% de aumento del presupuesto oficial.

Pero a su vez, en estos últimos tres casos—sobre los que se volverá en profundidad en el acápite IV.e.2.— se logró establecer la presencia de **sobrepuestos del 64,72% promedio** en el monto inicial contratado por los funcionarios de la A.G.V.P. de la provincia de Santa Cruz para que el GRUPO BÁEZ realizara las obras viales hasta hoy inconclusas.

Sin embargo, no solamente existía complicidad en los funcionarios de la A.G.V.P. que intervenían en la adjudicación sino que también había connivencia en las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad que, conociendo la estrategia utilizada por Lázaro BÁEZ, aprobaban luego lo actuado en la provincia de Santa Cruz y financiaban la realización de las obras viales en estas condiciones.

Lo explicado hasta aquí, fue reconocido por la Jefa de la División Contabilidad de la Gerencia de Administración de la D.N.V., Claudia BELLOFATTO, quien sostuvo que en el marco de las tareas de análisis desarrolladas en el sector denominado “UCOPROLI” —Unidad de Compras y licitaciones de la D.N.V.— advirtió la existencia de llamativas semejanzas entre los distintos oferentes que demostraban claramente la presencia de un mismo grupo económico, pero que los superiores avalaron sin objeciones a través de la aprobación de la adjudicación.

Sobre el punto, sostuvo que “(...) *los responsables de las empresas y firmantes, balances, contadores que presentaban la información de este tipo de empresas (...) AUSTRAL, KANK Y COSTILLA, GOTTI, BIANCALANI, UTES (...) eran muy parecidos los firmantes y la gente que se presentaba, como que era un grupo económico, (...) eran todos los mismos bancos, las mismas empresas (...) eran las mismas cartas [bancarias], y bueno, no estaba muy de acuerdo en eso (...) la calificación que yo hacía en el informe no gustaba al jefe en ese momento, Oscar Elorriaga (...) en mis informes, quería poner en principio que todas las empresas postulantes, en la misma licitación, formaban parte del mismo grupo; eso (...) se veía de la documentación que habían presentado las empresas en sus ofertas (...)*”, pero que sin embargo estas inconsistencias nunca llegaron a ser plasmadas por escrito en los informes: “(...) *no lo hice, era verbal, era una conversación verbal que tuve con Oscar. Le dije que veía una asociación de empresas similares, nada*



Ministerio Público de la Nación

más. Le dije que no estaba de acuerdo con eso, con esa licitación, en la tarea contable, no sé en las otras áreas. Oscar me dijo en esa misma conversación que a él le parecía todo correcto (...)” (ver fojas 352/71).

La situación aquí descripta fue también reafirmada por el testimonio del Inspector de la A.G.V.P., Martín CERGNEUX, quien explicó que “(...) *En la mayoría de las obras públicas de las que hablamos, la oferta era superior al presupuesto de licitación. Es emblemático el caso de la Ruta N°9. Ya todos sabían de antemano cuál era el presupuesto originario, entonces iban un 19,8%, 19,9 % por arriba del presupuesto, **máxime si son todas del mismo grupo**, van casi hasta el límite de aprobación de adjudicación que les permite el uso y costumbre de la época, a veces el 10%, a veces el 20%*” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16 - lo resaltado es agregado).

De esta manera, se observa que, en lugar de garantizar la transparencia en los procedimientos y la eficiencia de la contratación, lo que resulta primordial al encontrarse en juego la administración de los fondos públicos, los funcionarios de la A.G.V.P. y de la D.N.V. responsables de la adjudicación y del pago permitieron que esta maniobra se lleve adelante *aparentando* la concurrencia de diferentes interesados y la competencia entre oferentes, e *imposibilitando* la determinación de la oferta más conveniente, todo ello con la anuencia de las autoridades del Ministerio de Planificación y la Secretaría de Obras Públicas (inc. b y c del art. 3 del decreto 1023/01) y aumentando así el precio de la contratación.

- **El otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de ejecución**

Otra de las principales aristas que reflejan el *direccionamiento* de la obra pública de la provincia de Santa Cruz en favor del GRUPO BÁEZ está dado por la

adjudicación de una *cantidad* de obras viales que las empresas del grupo económico no estaban en condiciones de realizar.

Como es sabido, en materia de contratación pública, uno de los principios generales es la *eficiencia de la contratación* para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado (art. 3 del decreto 1023/01). En otras palabras, cuando se administran fondos públicos, se busca que los bienes, servicios u obras que se contraten satisfagan los requisitos de calidad, precio, plazo de ejecución y entrega, y que a la vez se destinen en las mejores condiciones para su uso final.

De allí que, en la esfera de la obra pública, existe un Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas (creado en el art. 13 de la ley 13.064) cuyas misiones se orientan a mantener la seguridad jurídica en el *proceso de selección* realizado por los organismos comitentes, brindar amplia información sobre los *antecedentes* de las empresas y aplicar las *sanciones* pertinentes frente a los incumplimientos contractuales que podrían producirse (decretos PEN N° 1724/93 y 1621/99).

La importancia estratégica de este organismo rector en la órbita de la obra pública es evidente y quedó reforzada al momento de la creación de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal en el año 2005, en donde el *control* del Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas pasó a manos del primo del ex presidente de la Nación, Carlos Santiago KIRCHNER (Decreto PEN N° 907/05).

Una de las funciones asignadas a este organismo es extender el *certificado de capacidad de contratación anual para licitación* exigido en todos los procesos licitatorios, en donde se informa la *capacidad de ejecución referencial* —que muestra el mayor monto anual de obras que una empresa está en condiciones de construir en un periodo— y la *capacidad de contratación referencial* derivada de la diferencia entre la capacidad de ejecución y el monto anual de obra comprometido al



Ministerio Público de la Nación

momento de la emisión del certificado, lo que determina en definitiva el *saldo* de capacidad de contratación referencial.

El propósito de este organismo público aquí es claro y apunta a la centralización de la información esencial en torno a la *obra pública nacional* y a los antecedentes de las empresas que participan en su asignación, mientras que la finalidad de la exigencia de este certificado en todo proceso licitatorio también lo es, puesto que busca garantizar la eficiencia de la contratación y la posibilidad de realización de la obra vial por parte del constructor.

Sin embargo, del porcentaje de distribución total del presupuesto de obra vial de Santa Cruz (prácticamente el 80% en favor del GRUPO BÁEZ), se deduce claramente que los funcionarios de la A.G.V.P. y de la D.N.V. *priorizaron* a Lázaro A. BÁEZ en los procesos de selección, adjudicándole obra pública vial por encima de la capacidad de ejecución de las empresas de su grupo económico.

Sobre el punto, se observa a modo de ejemplo que, en menos de un año, la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES inició trabajos en dieciséis (16) obras viales en la provincia de Santa Cruz referidas a las Rutas Nacionales N° 3, 40, 281 y 288, y las Rutas Provinciales N° 2, 9, 12, 25, 39 y 49, pese a que no poseía capacidad para realizarlas y que incluso ni siquiera se le exigió la presentación del certificado para la adjudicación.

En relación a ello, la D.N.V. afirmó que “(...) *tal recaudo y exigencia legal, reglamentaria y contractual no fue cumplimentada por la empresa Austral Construcciones S.A., en por lo menos SIETE de DIECISEIS obras licitadas en la Provincia de Santa Cruz en el período comprendido entre octubre de 2006 y abril de 2007. En efecto del análisis y estudio efectuado por esta Dirección de Vialidad surge de manera palmaria y en todos los casos, que la A.G.V.P. nunca requirió la presentación del certificado de capacidad para la adjudicación, tampoco verificó*

tales extremos la D.N.V., en su condición de órgano que financiara las obras, por cuanto aprobó y legitimó mediante sendas resoluciones los procesos licitatorios llevados adelante en franca violación a expresas disposiciones legales y reglamentarias (...)" (ver fojas 225/7 de la causa n° 8636/16)

Sobre el punto, agregó que esta exigencia "(...) fue cumplimentada formalmente por la empresa Austral Construcciones S.A., a partir de la presentación de idénticos certificados de capacidad de contratación anual, que fueron aceptados por el ente licitante (AGVP) y posteriormente convalidados por el ente controlante (DNV), en cada una de las ofertas realizadas en por lo menos siete de los dieciséis procesos licitatorios de obras otorgadas en el periodo comprendido entre los meses de octubre 2006 a abril 2007. Ello sin advertir que la capacidad de contratación anual certificada a Austral Construcciones S.A. hubo de ser consumida al momento de adjudicarle la primera obra".

Por tal razón, concluyó que "(...) la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, como la Dirección Nacional de Vialidad, debieron haber advertido sobre tan GROTESCA situación e INADMISIBLE falencia, toda vez que resulta EVIDENTE que la empresa contratada luego de adjudicada la primera obra CARECÍA de capacidad para ejecutar las sucesivas obras a la postre adjudicadas y más grave aún resulta tal conducta, cuando corroboramos que en todos los casos analizados la A.G.V.P. omitió cumplimentar el recaudo previsto en el artículo 26 del decreto referido, esto es la exigencia de presentación del CERTIFICADO de CAPACIDAD DE ADJUDICACIÓN".

Es decir que, durante el año 2006-2007, se incumplió sistemáticamente el tope estipulado por el organismo regulatorio sin aplicar sanciones administrativas, e incluso se le asignaron nuevas obras viales a AUSTRAL CONSTRUCCIONES con pleno conocimiento de que esa firma era incapaz de realizarlas y finalizarlas en



Ministerio Público de la Nación

tiempo y en forma, tal como efectivamente aconteció y como se verá en el apartado V.a. derivó en perjuicio de las arcas del Estado.

Esta circunstancia fue ratificada por el Inspector de la A.G.V.P., Martín CERGNEUX, al sostener que “(...) *todos los contratos de obra pública se comunican al registro, por la Secretaría de Obras Públicas y cualquier otro organismo que contrate con empresas constructoras. Entonces en razón del volumen de obra que maneja, la calidad de los trabajos que ejecuta, el ritmo –entre otras variables– el registro tiene una forma de calcular la capacidad financiera de contratación y de ejecución de la empresa (...) Te doy un ejemplo: la ruta N° 3 que yo estuve eran 3 tramos: el mío era el tramo 2 (se llamaba Gran bajo San Julián - Aeropuerto Río Gallegos, sección Comandante Piedrabuena, Estancia los Álamos) por aproximadamente \$105.000.000. y los otros dos tramos, eran todos por arriba de \$70.000.000. Ahora, **me pregunto, si la capacidad de Austral Construcciones según el registro era de poco más de \$70.000.000, cómo hacía para contratar por más de \$200.000.000**” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16).*

- **El incumplimiento como regla y la reelección del Grupo BÁEZ en las licitaciones**

Como es sabido, por cuestiones de *eficiencia en el resultado* de la contratación y para evitar favorecer a aquel que en oportunidades anteriores se abstuvo de acatar los compromisos asumidos con el Estado, uno de los criterios centrales a la hora de elegir al contratista es la *ausencia de incumplimientos reiterados* a las obligaciones contraídas con el Estado.

Por tal razón, acertadamente el art. 16 del decreto 1023/01 establece las bases en materia de *elegibilidad* de las pretensas contratistas del Estado, y en función de ello contempla la desestimación, con causa, de las presentaciones u

ofertas de aquellas empresas que exhiban reiterados incumplimientos de sus obligaciones.

Ahora bien, nuevamente en las antípodas de la disposición legal rectora, las empresas pertenecientes a Lázaro Antonio BÁEZ, resultaron *reiteradamente* adjudicatarias de distintas y sucesivas obras viales, pese al incumplimiento *sistemático* de las condiciones de contratación verificado en las ejecuciones anteriores (el cual se verá en profundidad en el apartado IV.e.).

En esa dirección, se destaca el caso de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES, reelecta sin obstrucciones una y otra vez a lo largo de los años, pese a los continuos incumplimientos en que había incurrido y que se encontraban plenamente acreditados en función de la falta de culminación de las obras viales asignadas.

A modo de ejemplo, puede mencionarse que mientras en obras viales tales como la RN 40 (Tramo *Rospentek – Guer Aike*) o la RP 39 (Trayecto *Ruta Provincial N° 43- Bajo Caracoles*) asignadas en el año 2007 se incumplía el plazo de entrega de la obra —30 y 36 meses—, paralelamente se adjudicaban nuevas obras en el año 2010 y en los años siguientes, por ejemplo la RP 41 (Tramo *Hipólito Irigoyen – Lago Belgrano*), volviendo a verse favorecido en múltiples licitaciones en las que igualmente incumplía en forma reiterada.

Sobre este punto, y respecto de otra de las empresas del GRUPO AUSTRAL, vale recordar el testimonio brindado por el Inspector de la A.G.V.P., Martín CERGNEUX, quien destacó que “(...) *cuando la empresa Kank y Costilla era de los anteriores dueños, yo intimaba y la empresa corregía cosas en obra, luego de que pasó al Grupo Báez, eso cambió. Pese a que yo reportaba los incumplimientos técnicos de la empresa en obra y le ordenaba que corrigiera, la empresa no lo hacía y sin embargo no se multaba ni sancionaba. Correspondía en*



Ministerio Público de la Nación

caso de que no se cumpla, que no se le pague o que se rehaga el trabajo, según la gravedad. Esto se registraba en los libros de órdenes de servicio en triplicado con los que la inspección se comunica con la empresa (una foja tiene la empresa, en la Administración y otra la supervisión). Es decir que, luego del cambio de autoridades, ya no era tan fácil hacer cumplir los controles”.

De esta manera, se advierte de lo expuesto, entonces, un evidente y premeditado propósito de los funcionarios actuantes de favorecer *sin más* a una empresa cuyas ofertas, de acuerdo a los fines perseguidos por la normativa vigente y por las razones explicadas, deberían haber sido desestimadas *in limine*, pero que sin embargo por el *interés* existente eran premiadas una y otra vez a través de la asignación de nuevas obras viales.

- La celeridad como parámetro de favorecimiento en la adjudicación

Otro de los parámetros esclarecedores del *favoritismo* hacia el empresario Lázaro A. BÁEZ por encima de las restantes firmas lo configura la *evidente rapidez* con que los procesos licitatorios eran adjudicados a favor de las empresas del GRUPO BÁEZ.

Como es bien conocido, uno de los principios rectores en materia de contratación pública es la *igualdad de tratamiento para interesados y oferentes*, que a la vez de prohibir privilegios, ventajas o prerrogativas especiales para sujetos en particular, se conjuga con la *transparencia* que debe primar en todo proceso de licitación en donde se administran fondos públicos del Estado (art. 3, incisos e y f del Decreto 1023/2001).

Sin embargo, el análisis de los distintos casos estudiados, permitió conocer un total desapego a aquellas previsiones normativas, por cuanto siempre que las empresas de BÁEZ resultaron oferentes en licitaciones abiertas por obra vial en

Santa Cruz, los plazos se acotaron *sensiblemente*, en contraposición a los que usualmente y respecto de cualquier otra firma interesada, se manejaban en la administración.

Lo expuesto fue advertido en la declaración testimonial por el Inspector de la A.G.V.P., Martín CERGNEUX, al sostener que “(...) *Mientras yo era inspector de la obra que realizaba Kank y Costilla en la Ruta Nacional N° 3, sucedió la absorción de la firma por el Grupo Austral. Después se empezó a notar el **trato diferencial de la Administración para con las empresas: los trámites eran mucho más ágiles**, por ejemplo las modificaciones de obra salían más rápido*” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16).

Además del testimonio, veamos algunos de los tantos ejemplos que demuestran lo afirmado.

En primer lugar, el caso de la Ruta Nacional N° 3 (Tramo Av. Circunvalación – Caleta Olivia), en donde transcurrieron apenas 23 días desde el acto de apertura de ofertas hasta la efectiva adjudicación en favor de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, lapso en el que se perfeccionaron todas y cada una de las etapas pertinentes, incluida la de *evaluación de conveniencia por parte de la comisión de análisis*, que demoró 24 horas en emitir el informe favorable.

En segundo lugar, idéntica celeridad se observa en el caso de la Ruta Provincial N° 9, adjudicada también a esa firma, en la que se verificó que el proceso se resolvió en tan solo 35 días después de que se conociera su propuesta, cuya conveniencia, cabe resaltar, fue decidida por la comisión de análisis en la misma jornada en la que fue constituida.

En esta línea de pensamiento, cobran relevancia y virtualidad las manifestaciones vertidas por el Asesor de la D.N.V., Alejandro Javier MON, y el Inspector de la A.G.V.P. de Santa Cruz, Martín CERGNEUX, quienes fueron



Ministerio Público de la Nación

contestes y categóricos al indicar que procedimientos de estas características nunca se sustancian en menos de seis meses³¹.

En relación a ello, el Ing. Martín CERGNEUX sostuvo que “(...) *en Vialidad Nacional, aproximadamente, una vez generado un expediente para la realización de una obra, y elaborado el proyecto de obra, en caso de ameritarse y llamarse a licitación una comisión evaluadora mira si están todos los papeles en regla y normalmente demora entre tres meses y seis meses. Luego se contestan las impugnaciones, si corresponde se adjudica –donde la obra empieza a tener nombre y apellido– y se firma el contrato. Generalmente ahí en el contrato se deja constancia de cuando debe comenzar la obra. Eso, hasta firmar el contrato demora no menos de 6 meses. En el caso de la ruta N° 9 fueron apenas seis días y enseguida se pagó un anticipo de más de \$70.000.000. Encima acá tenés el agravante de que en la certificación no había nada hecho físicamente*” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16).

Pero lo que aquí queda claro y en este punto interesa resaltar, es que la velocidad impresa en los trámites en los que el empresario amigo se veía involucrado, puso de manifiesto la obvia y deliberada falta de controles por parte de los funcionarios que, de acuerdo al diseño orgánico institucional, tenían esa misión.

Así, pese a que el trámite de cada expediente licitatorio se habría visto cumplido al circular por las gerencias y subgerencias respectivas que aprobaron sucesivamente lo actuado, nunca existió la examinación real, que estaba directamente a su cargo, limitándose únicamente de modo formal a convalidar o autorizar en forma automática la consecución de un trámite tan sólo válido en su apariencia.

³¹ Ver al efecto la declaración testimonial prestada en esta sede el pasado 6 de julio de 2016.

Tal circunstancia, a su vez, resulta demostrativa de un nuevo apartamiento de los principios imperativos, puntualmente, de aquél que establece la necesidad de observar la *razonabilidad del proyecto y eficiencia de la contratación* para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado, en tanto un análisis que verdaderamente hubiera abarcado aquéllos parámetros, jamás podría haberse concretado en los exiguos tiempos que aquí se manejaron (art. 3, inciso “a” del decreto 1023/01).

De este modo, quedó en evidencia cómo, apartándose de los estándares de imparcialidad y objetividad que la función pública exige y en consecuente menoscabo al *trato justo e igualitario* esperable para los demás interesados, se concedieron ostensibles privilegios al empresario predilecto, quien se vio entonces beneficiado con adjudicaciones en *tiempo récord*.

IV.d.2. De las irregularidades en la ejecución

Además del favorecimiento en la fase de adjudicación, también se verificaron *beneficios exclusivos* en la etapa de ejecución de las obras: por un lado, en la *ausencia total de controles* en torno al avance de la realización de las obras y a la entrega de aquellas en tiempo y forma, y por el otro en la presencia de un *esquema de pago privilegiado* en favor del empresario Lázaro BÁEZ.

IV.d.2.i La ausencia de control a Lázaro BÁEZ

Uno de los *privilegios* advertidos en favor del empresario Lázaro BÁEZ fue la *ausencia total de controles* en las obras viales *interesadamente* adjudicadas, por cuanto las autoridades de la A.G.V.P. y de la D.N.V. permitieron un incumplimiento *sistemático, reiterado y permanente* en los plazos de contratación y en la entrega de las obras terminadas.



Ministerio Público de la Nación

Tal como fue explicado, en función de la delegación de funciones derivadas de los convenios suscriptos entre las autoridades nacionales y provinciales, la A.G.V.P. de Santa Cruz, además de encargarse de la etapa de adjudicación, era la encargada de la *inspección* de las obras viales; mientras que la D.N.V. tenía la obligación de *supervisar* los trabajos financiados —a través del Jefe del Distrito N° 23 (Santa Cruz)—, con el propósito de verificar la efectiva inversión de los montos desembolsados.

Sin embargo, ambos organismos públicos omitieron *sistemáticamente* la realización de los controles referidos al avance de la obra según los plazos del contrato firmado, lo que derivó en que de las cuarenta y nueve (49) obras viales adjudicadas al Grupo BÁEZ, únicamente dos (2) fueran terminadas en el plazo previsto originariamente y las restantes cuarenta y siete (47) se excedieran holgadamente los términos temporales previstos para la finalización y entrega de la obra.

Sobre el punto, resulta necesario aclarar que las únicas dos obras finalizadas a tiempo por el GRUPO AUSTRAL no obedecieron a la construcción, pavimentación o mantenimiento de una calzada vial, sino que, muy por el contrario, se trataron de *labores secundarias y accesorias* identificadas como “*remediación de canteras*”, cuyo objetivo de corte netamente medioambiental busca suavizar los bordes de las depresiones que se forman a partir de la extracción de material para la elaboración de pavimento (ver testimonio de Martín CERGNEUX a fojas 200/17 de la causa n° 8636/16).

Es de destacar conforme explicó el mencionado testigo que dicho procedimiento se realizaba para justificar pagos por obras no realizadas dado que resultaba imposible luego efectuar algún tipo de control sobre el efectivamente realizado, de modo que puede presumirse que ello obedeció a una práctica

fraudulenta (ver testimonio de Martín CERGNEUX, a fojas 200/17 de la causa n° 8636/16).

Pero a su vez, además del incumplimiento de los plazos de contratación, también se observa que pese a haberse ejecutado más del 100% del presupuesto inicial contemplado contractualmente —7.901 millones de pesos—, al día de la fecha, menos de la mitad de las obras contratadas al Grupo AUSTRAL se encuentran finalizadas, a pesar de que hasta el momento ya se le ha abonado a la constructora prácticamente 9.000 millones de pesos, de los más de 16 mil millones de pesos asignados.

Veamos algunos ejemplos de las decenas existentes que ilustran el incumplimiento del empresario y, paralelamente, la falta de control de las autoridades que ya han sido detalladas en el apartado IV.c.

En primer lugar, se resalta el caso de la Ruta Nacional N° 40, Tramo 28 de noviembre – Rospentek, adjudicada a la UTE BIANCALANI – AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en donde una obra iniciada en enero de 2006 y que preveía un plazo inicial de entrega de 1 año y medio, al día de la fecha lleva más de 10 años y aún no fue terminada (nivel de avance: 72%).

A su vez, se destaca el caso de la Ruta Nacional N° 3, Tramo KM 1867 – KM 1908.6, adjudicada a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en la que la realización de una autopista comenzada en julio de 2008 y que estipulaba originariamente un plazo de entrega de 3 años, hoy en día, a 8 años de su comienzo, presenta únicamente un **avance del 24%**.

Así también, puede mencionarse el caso de la Ruta Nacional N° 3, Tramo Av. Circunvalación Caleta Olivia, también adjudicada a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en donde una obra empezada en septiembre de 2006 y que



Ministerio Público de la Nación

contemplaba un plazo de entrega de 3 años, en la actualidad, a poco más de 11 años del inicio, posee un **avance de tan solo el 32%**.

Lo expuesto hasta aquí, demuestra que unos como encargados de la adjudicación y de la marcha de aquellas —funcionarios provinciales— y otros como responsables de la administración de los fondos nacionales invertidos en materia vial —agentes de la D.N.V.—, lejos de garantizar que la obra pública estuviera finalizada según lo contratado y que su entrega fuera realizada en tiempo y forma, incumplieron sistemáticamente su *rol* en las tareas de *contralor* que poseían en función de sus cargos.

En el caso de los funcionarios provinciales, además de la elaboración del proyecto y licitación, adjudicación y contratación, la carta orgánica de la A.G.V.P. pone en cabeza del presidente del Directorio la obligación de disponer las inspecciones técnicas para controlar las inversiones, mientras que al Ingeniero Jefe —responsable de la marcha del área técnica— debe controlar, por medio de las Direcciones inferiores a su cargo, los trabajos que se efectúen directa o indirectamente bajo su contralor (art. 15, inc. LL, y art. 18, inc. D, de la Ley N° 1673 de Santa Cruz).

Por su parte, en la órbita nacional, la Dirección Nacional de Vialidad debía informarse *directamente* sobre la ejecución de las obras realizadas en territorio provincial con fondos nacionales —a través de los funcionarios apostados en el Distrito N° 23 de Santa Cruz—, ejerciendo el contralor técnico y de inversiones pautadas incluso cuando se delegara por convenio la fase inicial de adjudicación de la obra vial (arts. 36 y 38 del decreto N° 505/58).

Las falencias en el control de las obras viales de Santa Cruz fueron detectadas en el marco de la auditoría realizada sobre el Distrito N° 23, en donde se advirtió que la D.N.V. no contaba con recursos suficientes para el control, en tanto

“(...) tiene solamente tres (3) supervisores (una (1) Jefe de Supervisión y dos (2) Supervisores) siendo necesario dotarlo de profesionales y técnicos [y también] carece de campamentos viales, hecho relevante atento a la gran extensión de la red vial nacional en esta provincia”.

Sobre el punto, en cuanto a la ausencia de controles de parte de los funcionarios, agregó el Inspector de la A.G.V.P., Ing. Martín CERGNEUX, que *“(...) tenían tal nivel de afinidad con la Administración, [que] podían extenderse en los plazos (...) eran tantas las obras que se le asignaban al Grupo que era inviable que pudieran cumplir con todas, por eso el retraso en su mayoría”.*

En estas condiciones, cobran vital importancia las conclusiones a las que arribó la Presidencia de la A.G.N. sobre la falta de realización de obras viales en comparación con los fondos públicos invertidos en la D.N.V. al sostenerse que *“(...) se verifica allí que más de 60% de las metas no se alcanzan o no son ejecutadas, a pesar de que los recursos asignados se gastan en su totalidad. Entre 2003 y 2012, el porcentaje de metas no alcanzadas y no ejecutadas supera el 60%, con un valor máximo en 2008 equivalente al 76,2%. Del análisis de la ejecución físico-financiera del caso específico de la meta “Mejoramiento y reconstrucción de puentes” (Programa 22, subprograma 6, de la Dirección Nacional de Vialidad) surge que su ejecución financiera durante el período 2004- 2012 fue total (100%), mientras que el porcentaje de ejecución física fue inferior al 50% en la mayoría de los años, existiendo períodos en que no hubo ejecución física. En palabras simples, en cada año se ejecutó casi la totalidad del crédito asignado, pero solo se cumplió con un porcentaje muy variable de las metas físicas. En particular se destacan los años 2005, 2006 y 2007, en los que se utilizó el dinero otorgado, pero no se cumplió nada de lo previsto. La imposibilidad de evaluar el cumplimiento de metas y objetivos ha llevado a la AGN a emitir dictámenes adversos en este acápite en los*



Ministerio Público de la Nación

diez años analizados en este informe” (v. informe “La rendición de cuentas del Estado” reservado por Secretaría).

IV.d.2.ii. Los favorecimientos en el pago a Lázaro A. BÁEZ

Dentro de este apartado, se mostrará cómo pese a las irregularidades advertidas en la adjudicación y a las falencias en el control, el empresario Lázaro BÁEZ gozaba de un *sistema de privilegios exclusivos* al momento del *cobro* de las obras viales.

- La creación de un canal preferente y exclusivo de pago

Otro de los mecanismos más evidentes que demuestra el *trato preferencial* que poseía el empresario Lázaro A. BÁEZ por encima de las restantes constructoras quedó acreditado a través de la creación de una *herramienta de excepción* en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad que le permitía *cobrar* certificados de obra *con antelación* al vencimiento establecido contractualmente.

Para enmascarar este privilegio, con fecha 19 de mayo de 2010, el Ing. Nelson Guillermo PERIOTTI recurrió al dictado de la resolución N° 899/10 que instauraba *a priori* un sistema de pronto pago de carácter *general* para que en los casos en donde las empresas padecieran *situaciones excepcionales*, por ejemplo de fuerza mayor (inundaciones, terremotos, nevadas), se pudiera *agilizar y anticipar* el pago de certificados de obra.

La modalidad estipulada para la instrumentación de la *ayuda* fue la elaboración de un modelo de convenio que debía formalizarse entre la empresa solicitante y la Dirección Nacional de Vialidad, cuya suscripción se delegó en la Gerencia de Administración a cargo del Cont. Sergio PASSACANTANDO (ver fojas 275/6 y modelo de convenio obrante a fojas 277/8).

Esta última circunstancia no debe pasar desapercibida en tanto la delegación de la suscripción de estos convenios en un órgano inferior forma parte de una estrategia ideada y ejecutada por el Ing. PERIOTTI que, al igual que se facultó la adjudicación de “*obras por convenio*” a la A.G.V.P. de Santa Cruz, buscaba diluir su responsabilidad como Director Nacional de Vialidad.

Sentado lo expuesto, como dijimos, esta asistencia institucional dotada de aparente legalidad —por estar dirigida *en los papeles* al público en general y para situaciones extraordinarias— fue creada *en realidad* para beneficiar en forma *exclusiva y discrecional* a Lázaro BÁEZ a través del *pago adelantado* de certificados de obra millonarios sin vencer.

Por un lado, la *exclusividad* en el destinatario de la asistencia financiera quedó demostrada a través del testimonio brindado por el personal administrativo de las áreas contables que intervenían en la Dirección Nacional de Vialidad: Héctor Francisco LÓPEZ, Silvana Paula MAIORANA y Claudia BELLOFATTO reconocieron que Lázaro A. BÁEZ era el *único* contratista que gozaba de este privilegio y que esta herramienta no se otorgaba a las restantes constructoras de las provincias (ver fojas 279/87, 312/21 y 352/71).

Lo afirmado aquí, encuentra sólido respaldo en el informe de la Cámara Argentina de la Construcción a través del cual se indica que ni la resolución N° 899/10 ni el expediente N° 6807/10 fueron notificadas ni comunicadas por ningún medio a esta Cámara; y que de una encuesta realizada entre las empresas líderes del sector vial surge que ninguna de ellas fue notificada de la resolución mencionada y de la existencia del sistema de pagos anticipados (ver fojas 520 de la causa N° 5048/16).

Por otra parte, la *discrecionalidad* en el otorgamiento de este beneficio también quedó verificada al observarse la inexistencia de situaciones excepcionales



Ministerio Público de la Nación

que evidenciaran tanto la necesidad de una asistencia financiera como la utilización de un mecanismo *extraordinario* para anticipar el pago de certificados de obra en favor de Lázaro BÁEZ.

En efecto, se observa claramente de la lectura de los convenios aportados por la D.N.V. que todas las empresas del Grupo BÁEZ eran destinatarias de adelantos millonarios —incluso en obras que hoy en día no están terminadas y llevan más de 8 años de atraso— y que la justificación del otorgamiento excepcional no se encontraba acreditada ni documentada por la Administración, incluso ni siquiera era alegada por la constructora en su solicitud.

Es decir, como sostuvo el integrante de la Comisión Permanente de Verificación de Deuda Corriente de la D.N.V., Héctor F. LÓPEZ, se trataba de un mecanismo “(...) *de excepción porque se procedía con esas empresas solas, las del Grupo Austral*” y que para el pago anticipado a Lázaro BÁEZ no se invocaba “(...) ninguna causal, nada más (...) *el convenio y que por disposición de la superioridad se determinaba el pago*”. Veamos algunos ejemplos que ilustran esta situación.

En primer lugar, sin una causa de excepción que lo justificara, la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES fue beneficiada el día 21 de mayo de 2014 en el pago adelantado del certificado N° 92 correspondiente a la construcción de obras básicas y pavimento de la Ruta Nacional N° 3 (Tramo: Av. Circunvalación Caleta Olivia) y el día 21 de enero de 2015 en la remuneración anticipada del certificado N° 63 relativo a la construcción de obras básicas y pavimento de la Ruta Nacional 40 (Tramo: Lago Cardiel [empalme RN 40 Nuevo trazado] – Tres Lagos; Sección I y II) (ver fojas 71/2 y 83/4).

A su vez, la empresa KANK Y COSTILLA también fue privilegiada sin un motivo extraordinario el día 13 de noviembre de 2014 en el pago adelantado del certificado N° 34 relativo a la obra de repavimentación de la Ruta Nacional N° 288

(Tramo: Puerto de Santa Cruz – Empalme RN3, mejoramiento accesibilidad a Puerto de Santa Cruz, provincia de Chubut), al igual que la sociedad LOSCALZO Y DEL CURTO que se le abonó anticipadamente el 1 de diciembre de 2014 el certificado N° 24 referido a la obra de iluminación de la Ruta Nacional N° 40 (Tramo: Río Gallegos – Guer Aike – Etapa 1) (ver fojas 73/4 y 77/8).

Del mismo modo, las Uniones Transitorias de Empresas entre las firmas de Lázaro A. BÁEZ también fueron beneficiadas a través de esta herramienta especial: UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES – SUCESION DE ADELMO BIANCALANI con fecha 5 de agosto de 2013 en el pronto pago del certificado N° 90 correspondiente a la obra repavimentación de la Ruta Nacional N° 40 (Tramo 28 de noviembre – Rospentek); y la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES – GOTTI con fecha 7 de julio de 2010 en el pago adelantado del certificado N° 54 de la obra realizada sobre la Ruta Nacional N° 3 (Tramo: Gran Bajo Julián– Aeropuerto Río Gallegos –Estancia Los Álamos –Aeropuerto Río Gallegos) (ver fojas 79/80 y 81/2).

Lo expuesto hasta aquí, permite concluir que el responsable de la Dirección Nacional de Vialidad instauró un mecanismo *excepcional* de pago anticipado de certificados de obra direccionado a beneficiar *exclusivamente* al empresario con fondos del Estado Nacional, como una nueva forma de privilegiar el cobro de quien fue el mayor destinatario de obra pública en la provincia de Santa Cruz en la última gestión; y que intentó diluir su responsabilidad a través de la delegación de la formalización de los convenios a la Gerencia de Administración.

- **Los cobros a la medida de las necesidades de Lázaro A. BÁEZ**

En la órbita de la A.G.V.P., también se advirtió que los funcionarios responsables certificaban obra no realizada y obras que no se adecuaban al Plan de



Ministerio Público de la Nación

Trabajo, con el propósito de beneficiar a las empresas del GRUPO AUSTRAL en el cobro anticipado de fondos públicos.

Así, por ejemplo en el caso de la Ruta Provincial N° 9, AUSTRAL CONSTRUCCIONES ejecutó *discrecionalmente* la obra en el plazo y en la forma, según su necesidad y conveniencia de *caja*, al amparo y con la colaboración activa de las autoridades que debían ejercer un control imparcial.

Esta circunstancia fue incluida por la D.N.V. en su denuncia, en donde expuso que “(...) *el importe total cobrado, a precios de contrato, fue de \$90.167.156,17, cuando según el plan de trabajos presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, aprobado por A.G.V.P., debió haber percibido \$3.249.609,57. Tal importe representa el 37.85% del precio total de la obra en contraposición con el 1.36% que debió percibir conforme el plan de trabajos presentado y aprobado (...) en solo 52 días, desde el momento de iniciada la obra a la fecha de emisión del segundo certificado, a AUSTRAL CONSTRUCCIONES se le certificó y/o pagó más de la tercera parte del precio de la obra, equivalentes a casi 14 meses de trabajo, conforme resulta del examen del referido plan de trabajo presentado por la misma empresa (...) de lo expuesto surge de manera palmaria no solo la inconsistencia y falta de adecuación entre las certificaciones y el plan de trabajo presentado, circunstancias que determinaron el cobro de importantes y desproporcionadas sumas de dinero (...)*” (v. fs. 92/99 de la causa n° 8636/16).

Lo expuesto hasta aquí, también fue reafirmado por el testimonio de uno de los inspectores de la Ruta Provincial N° 9, Martín CERGNEUX, en donde sostuvo que “(...) *la última obra que me tocó inspeccionar fue la Ruta Provincial N° 9 (...) me invitaron a hacerme cargo de esa obra a partir del certificado N° 6, entonces yo ahí estudié la historia de la ruta y vi que había algunas graves inconsistencias, mucha obra certificada pero no ejecutada, fundamentalmente terraplén y acopio de*

ripio. Por tal razón, yo me negué a firmar esos certificados (...) mi denegatoria obedeció a que si yo firmaba el certificado N° 6 avalaba todos los certificados anteriores de obras que no estaban realizadas. Entonces yo le dije a mi jefe, Víctor Paniagua, que si yo hacía eso le tenía que presentar una nota al día siguiente explicándole todo lo que faltaba y yo no quería llegar a ese extremo, por lo que luego encontraron otra persona que los firmó. Vale aclarar que en el certificado N° 6 decía que se habían ejecutado casi 183.187 metros cúbicos de terraplén con compactación especial y 287.300 metros cúbicos de acopio de ripio, lo cual alcanzaba para hacer entre el 30 y 40 % de la obra pero no estaba acopiado, porque sólo había 10 km de proyecto hecho, es decir solo 5% de la obra básica con planimetría y rasantes. Yo esos kilómetros los recorría a diario y no había nada de material guardado. De hecho recuerdo que no había ni cartel de obra, lo cual se pone en primer lugar (...) incluso recuerdo que en marzo de 2008 fui con mi familia cerca de El Calafate y todavía no había ni cerca las cantidades que cuando me fui se habían certificado. Además de los 6 certificados abonados, había un anticipo financiero (...) pero dependía de cada obra y cada inspector en recuperar luego los certificados ya extendidos. Eso estaba en la “muñeca del inspector”. Recuerdo que les pasaba a mis compañeros, pero no recuerdo ahora las obras. Eran la generalidad de las obras, que tenían este problema (...) al haberse adelantado tanta certificación, era natural que se fuera a atrasar la obra. Cuando se tiene que hacer todo el trabajo que no se hizo en 9 meses, es obvio que te vas a atrasar (...) A nosotros los inspectores nos llamaban por teléfono y nos decían cuanto teníamos que certificar. A mí me llamaba mi jefe Víctor Paniagua. Solamente se pedían certificaciones adelantadas para el Grupo Báez. Tenían un Excel y se ve que les pedían este mes, tanto, y la función del jefe de obra era dibujar un poco lo que se hacía. A otros inspectores les habrían pedido que certifiquen obra no realizada, a



Ministerio Público de la Nación

una persona le pasó con canteras y a otros dos o tres también, porque era sistemático en Santa Cruz” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16).

De esta manera, las autoridades de *Vialidad Provincial* también certificaron el avance de obras que no estaban realmente ejecutadas o que no se correspondían con el Plan de Trabajo, omitiendo el control que estaba a su cargo al solo efecto de permitir a la contratista recibir en forma anticipada sumas indebidas por trabajos que no se encontraban realizados y que demandó una erogación millonaria de fondos públicos.

- La preferencia por Lázaro A. BÁEZ a la hora del pago

Dentro del catálogo de privilegios, la *cantidad de dinero* y la *celeridad* en el plazo en el que se le abonaban los certificados de obra al GRUPO AUSTRAL en Santa Cruz es un indicador más que demuestra el favoritismo que tenían sus empresas por encima de las restantes constructoras de esa provincia: Lázaro A. BÁEZ era el constructor al que más dinero se le pagaba y más rápido cobraba.

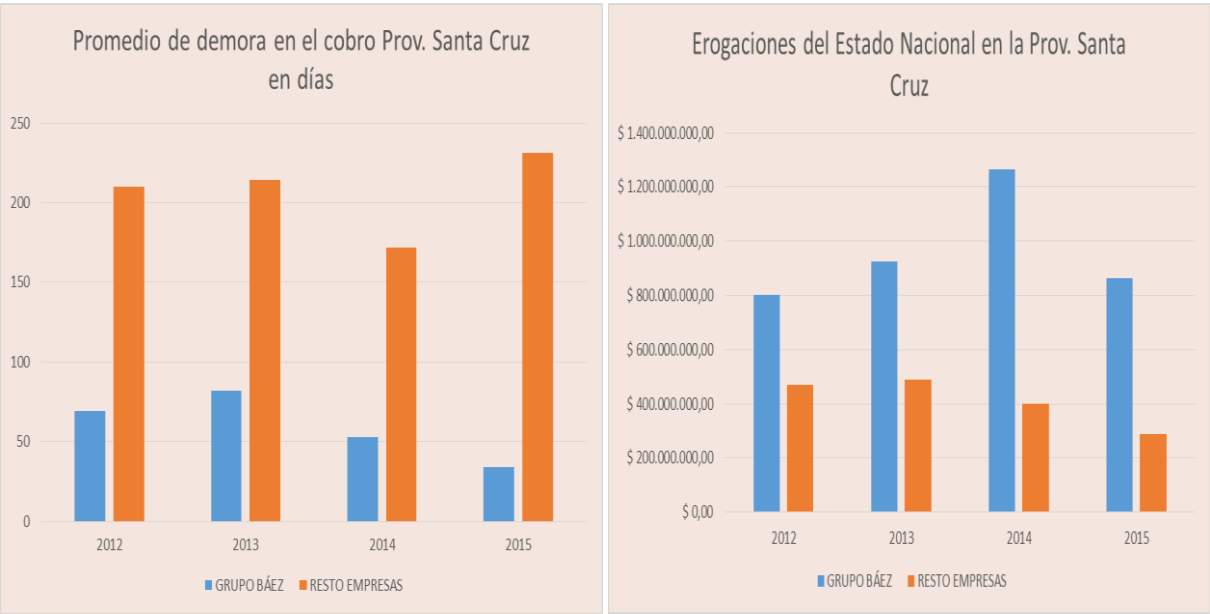
En efecto, a partir del informe de auditoría sobre la obra pública en la provincia de Santa Cruz elaborado por la D.N.V., se demostró que durante el período 2012-2015 el GRUPO AUSTRAL cobró **3.857 millones de pesos** a través de certificados de obra cuyo pago —desde el último día del mes de certificación— demoraba en promedio **60 días**, frente a las demás constructoras que, para el cobro de **1.648 millones de pesos**, debían aguardar aproximadamente **207 días**. Veámoslo en detalle.

En el año 2012 el promedio de demora para el cobro de certificados de obra por **801 millones de pesos** fue de **69 días** para el GRUPO AUSTRAL y de **210 días** para el resto de las empresas a las que se le abonaron **470 millones de pesos**. Esta diferencia se mantuvo durante el año siguiente, en donde a Lázaro A. BAEZ se

le pagaron **926 millones de pesos** con un promedio de demora de **82 días** por certificado y a las otras constructoras **490 millones de pesos** con un atraso de **214 días**, pero se incrementó notablemente en el 2014, en el que este empresario cobró el triple de certificaciones y tres veces más rápido (el contraste en dinero es de **1.263 contra 400 millones de pesos** y en demora **53 contra 172 de días**).

La tendencia que indicaba una evidente ventaja de Lázaro A. BÁEZ por sobre las otras constructoras quedaría todavía más visible en el año 2015 —durante el último año de mandato de la ex presidente de la nación— en donde el empresario cobraría nuevamente el triple de certificaciones que las restantes pero prácticamente siete veces más rápido en comparación con los **231 días** promedio que esperarían para el pago las demás firmas, recibiendo incluso cifras millonarias a solo **8 días** de vencimiento (la diferencia de dinero es de **865 contra 287 millones de pesos**).

Para ilustrar esta situación, se reflejará didácticamente cómo el empresario con mayor asignación de obra vial en la provincia de Santa Cruz fue al mismo tiempo al que más rápido se la pagó:





Ministerio Público de la Nación

Lo expuesto hasta aquí, fue reforzado además por el testimonio de Martín Leonardo CERGNEUX, Inspector de Obra de la A.G.V.P. de la provincia de Santa Cruz, quien sostuvo que las empresas del GRUPO AUSTRAL “(...) *cobraban mucho más rápido que las demás empresas. Eso seguro, pero no me constan los plazos exactos. Pero Vialidad Nacional giraba más rápido los fondos a la A.G.V.P. de Santa Cruz para pagar a ese grupo. Es decir, la A.G.V.P. le pagaba enseguida a las empresas del Grupo Báez y después recuperaba el dinero por medio de la D.N.V., así era el mecanismo (...) **había una organización financiera que era funcional a la empresa***” (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16 - lo destacado nos pertenece).

Como prueba de ello, mencionó que en el marco de la inspección de una obra vial de Lázaro BÁEZ “(...) *de casualidad, una vez me enteré que cobraron rápido (...) En A.G.V.P. era costumbre que vos elaborabas un certificado y había cuatro o cinco señoras que se dedicaban a corregirlos de la Dirección de Obras, renglón por renglón que las cuentas estén bien hechas. Una vez me pasó que adelanté el importe por teléfono del certificado, lo hice corregir y había una diferencia de dos centavos, y fue toda una historia porque, cuando se advirtió esa diferencia al día siguiente, cuando viaje a Río Gallegos, ya se había cobrado el cheque. Pero no me acuerdo que certificado era. Yo vivía en Piedra Buena, fui a corregirlo al día siguiente y enseguida saltó la diferencia de dos centavos*”.

Por último, vale decir que el mismo *trato preferencial* a la hora del pago a Lázaro BÁEZ se advirtió en el otorgamiento de los *anticipos financieros* solicitados, en donde en el caso de la Ruta Provincial N° 9 —que se analizará en el próximo apartado—, AUSTRAL CONSTRUCCIONES solicitó el **máximo** del anticipo financiero de la obra —un 30% del valor total de la obra: \$ **71.474.419,33**—, y fue aprobado el mismo día y pagado en menos de 48 horas, sin que se le exigiera

siquiera la reducción proporcional del plazo de obra que hubiera correspondido de acuerdo con lo prescripto por el 2° párrafo del art. 89 del Pliego Particular de Bases y Condiciones.

- **La ausencia de deuda a Lázaro A. BÁEZ**

Otro de los parámetros irrefutables que refuerzan aún más la *ventaja en el cobro* del empresario Lázaro A. BÁEZ por encima de los restantes constructores surge de los listados de *pagos y deuda vencida* aportados por la D.N.V., **en tanto el GRUPO AUSTRAL era el único constructor en nuestro país al que no se le adeudó nada durante el desenlace del anterior mandato presidencial.**

Para ilustrar el favorecimiento al empresario y tomar su real dimensión, resulta necesario contrastar este parámetro —deuda a Lázaro A. BÁEZ— con otras dos pautas comparativas: **1)** las erogaciones realizadas por obra vial a nivel nacional al GRUPO AUSTRAL durante los últimos 8 años y a las principales constructoras nacionales; y **2)** la deuda vencida de las restantes constructoras de nuestro país al mes de noviembre de 2015. Veámoslo en base al ranking de las primeras 30 empresas.

En primer lugar, se observa que pese a ser el grupo económico que más fondos públicos por obras viales se le otorgaron en el período comprendido entre 2007-2015, con un total de **2.196 millones de dólares** —casi el doble de la que le sigue—, el GRUPO AUSTRAL fue el *único* al que la gestión anterior le abonó la totalidad de las obligaciones contractuales vencidas antes de la finalización del mandato.

En segundo término, se advierte también que mientras a las 29 principales constructoras de nuestro país la D.N.V. les debía sumas millonarias por obra pública, lo que en conjunto ascendía a **488 millones de dólares**, *llamativamente* 10



Ministerio Público de la Nación

días antes del cambio de gobierno, Lázaro A. BÁEZ presentaba un saldo de deuda vencida en cero, es decir, el Estado Nacional no le debía un solo centavo.

Lo evidenciado hasta aquí, indudablemente echa por tierra cualquier duda que pudiera existir en torno a la evidente *preferencia* por este empresario a la hora de seleccionar un ganador en la asignación de obra pública en nuestro país, y a la indiscutible *prioridad* que, dentro de la D.N.V., existía para el pago de las obligaciones existentes con las empresas del GRUPO AUSTRAL, sin que pueda deducirse que ello fue voluntad exclusiva del responsable del área, sino una orden de las máximas autoridades a nivel nacional (v. al respecto apartado V.d.).

- El dinero hasta aquí desembolsado y las obligaciones existentes

Como se ha visto hasta aquí, a través de las empresas adquiridas a lo largo de los años, Lázaro A. BÁEZ incrementó exponencialmente su patrimonio y ello fue producto de la asignación *direccionada* del **78,12%** de las obras viales adjudicadas en la provincia de Santa Cruz.

Una de las principales consecuencias derivadas del incumplimiento sistemático de los plazos de finalización previstos contractualmente se evidencia en el volumen de fondos que el Estado debió destinar para las obras, en tanto la *prorrogación constante e irregular* de los términos de entrega provocó una actualización de los precios originarios que derivó en que en lugar de abonar los precios originarios estipulados contractualmente (**\$7.901.855.893**), el Estado Nacional tenga hoy en día obligaciones con el constructor por **\$16.322.073.122,58**, es decir: el doble del valor por el que el Estado contrató.

Si bien no escapa a nuestro conocimiento ni se cuestiona aquí que, en función de las distintas variables que regulan nuestra economía, el aumento de los precios de los contratos iniciales pueden naturalmente sufrir modificaciones, tal

como lo prevé el régimen legal estipulado en el decreto N° 1295/02, lo cierto es que en el caso analizado se trata de un incumplimiento deliberado y sistemático de las condiciones de contratación planeado y ejecutado por el empresario en connivencia con los funcionarios que, sabiendo de la imposibilidad de realizar las obras viales en tiempo y forma, hicieron *abuso* de las previsiones legales vigentes, lo que permitió un incremento del doble del monto de contratación en perjuicio de las arcas del Estado Nacional, todo lo cual fue producto de una administración contraria a las normas que regulaban su accionar.

Sobre el punto, deben recordarse las manifestaciones vertidas por el Inspector de la A.G.V.P., Martín CERGNEUX, en las que concluyó que “(...) *como las obras se atrasaban en el tiempo, el presupuesto que se contrató fue creciendo a la par (...) como los costos aumentaban, se disparaba el precio original de la obra, por lo que el saldo de obra restante que se atrasaba, terminaba saliendo dos o tres veces más. El problema es que se extendían demasiado los plazos de obra (...) El problema acá es que fallaron los controles, las obras se atrasaron mucho tiempo, y eso terminó constándole mucho al estado*”.

Como contrapartida de ello, pese a que al día de la fecha se ha ejecutado más del 100% del monto inicial de contratación contemplado (a la fecha **\$8.972.396.622,82**), en la actualidad menos de la mitad de las obras contratadas al GRUPO AUSTRAL se encuentran finalizadas, circunstancia también perjudicial para el Estado que, encontrándose holgadamente vencidos los plazos de entrega, no cuenta con las obras viales finalizadas, en desmedro de la población que utiliza esas vías de circulación.

IV.e. Los casos testigo: Rutas Nacional nro. 3 y Provincial nro.9.

Habiéndose detallado las distintas irregularidades advertidas en relación a la cuantiosa obra pública vial adjudicada y a los beneficios exclusivos al empresario



Ministerio Público de la Nación

Lázaro BÁEZ, se tratarán a continuación los casos relevados que demuestran fundadamente todas ellas.

IV.e.1. La Ruta Provincial N° 9 y el trámite del proceso de licitación (Expedientes N° 9067/2007 y 3987/2007).

La Ruta Provincial N° 9 de la provincia de Santa Cruz, comunica las localidades patagónicas de El Calafate y Piedra Buena, atravesando a lo largo de sus 192 kilómetros de tierra y ripio, y a la vera del Río Santa Cruz, los departamentos de Corpen Aike y Lago Argentino.

Hacia finales del año 2006, con el propósito de proveer a la accesibilidad segura y permanente durante todo el año a las explotaciones mineras del área –como sugería el Poder Legislativo Provincial– se decidió en el ámbito de la A.G.V.P. la realización de mejoras viales –pavimentación, enripiado de la calzada, construcción de terraplén con compactación especial, alcantarillado y colocación de barandas metálicas para defensa –, a fin de contribuir a optimizar la circulación de los vehículos de carga que transitaban esa vía (ver Acta N° 103/2006 a fs. 8 del Expte. N° 9067/2007).

Con ese objetivo en miras, el 1° de diciembre de 2006, se reunió en la ciudad de Río Gallegos el Consejo Técnico de la *Administración General de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz* conformado por cuatro de sus máximas autoridades –el Ingeniero Jefe, Ing. Juan Carlos CERRATO, el Director de Obras, Ing. Víctor PANIAGUA, el Director de Ingeniería Vial, Ing. Orlando TABOADA, y el Director de Planificación Vial, M.M.O. Carlos A. MANSILLA–, a los fines de tratar el Proyecto de Pliego Licitatorio de la obra de la Ruta Provincial N° 9.

Sin que existiera demasiado intercambio –rápidamente– las autoridades sugirieron la aprobación de la documentación que conformaba el Proyecto de Pliego

Licitatorio de la obra y dar continuidad al trámite. Al respecto, el Director de Ingeniería Vial –TABOADA– dejó expresamente asentado en el Acta N° 103/2007 “*que la propuesta se inicia en las instrucciones impartidas oportunamente por la Superioridad y que resulta conveniente su ejecución*”.

Fue así que, durante esa misma jornada, se giraron las actuaciones al Ingeniero Jefe –CERRATO– quien, en último término también sugirió la aprobación del Proyecto de Pliego y solicitó la conformación de la Comisión de Estudio de Oferta a fin de dar continuidad al trámite (v. providencia n° 279/IJ/06).

También ese día –1° de diciembre– y arguyendo “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” el Presidente del Directorio de la A.G.V.P. Juan Carlos VILLAFañE resolvió aprobar el Proyecto de Pliego Licitatorio, autorizar el llamado a licitación pública N° 38/AGVP/06, fijar el presupuesto en la suma de \$ **199.680.000** y el plazo de obra en **36 meses corridos**, establecer la fecha de apertura de sobres para el día 18 de diciembre de 2006, y designar a los miembros de la Comisión de Estudio de Ofertas para la pre-adjudicación de la licitación (ver. Resol. A.G.V.P. N° 3564). Dicho acto fue también refrendado por el Secretario General de la A.G.V.P. de Santa Cruz, Carlos R. D’AVENA (ese expediente tramitó en esa repartición provincial bajo el N° 464.409-AGVP-06).

Luego de varias postergaciones del acto de apertura³², *sorpresivamente*, el 23 de enero de 2007, se modificó la utilidad pública que justificaba la realización de la obra y, con ello, la fuente de financiamiento y el monto mismo del proyecto: ahora el motivo era “*el turismo*” y la *Secretaría de Turismo de la Nación* quien costearía con fondos públicos de carácter *nacional* la obra vial citada, cuya cotización por ese

³² Recordemos que la *Memoria Descriptiva: Apertura de Sobres* fue modificada en tres oportunidades y la fecha de apertura de sobres se postergó –primero– para el día 15 de enero de 2007, luego para el 26 de enero y finalmente para el 29 de enero de 2007, comunicando dicho cambio a los oferentes mediante Circulares N° 1, N° 2 y N° 4 emitidas por el Ingeniero Jefe –CERRATO– el 11/12/2006, el 12/12/2006 y el 19/01/2007 –respectivamente–, decisiones que fueron sucesivamente aprobadas en el mismo día por Resol. N° 3663 del Presidente de la A.G.V.P., Juan Carlos VILLAREAL y por Resol. N° 086 y N° 192 del Vicepresidente de dicha repartición, Ing. Raúl G. PAVESI –ver fs. 14, 15, 18, 19, 22 y 23 del Expte. N° 9067/DNV/07–.



Ministerio Público de la Nación

entonces había **aumentado un 19,31 %**, en forma discrecional y sin explicación alguna, respecto del presupuesto original elaborado por los técnicos viales el mes anterior, ahora cotizaba \$ **238.248.064,42**.

Para instrumentar ello, se recurrió a la firma de un convenio³³ entre las autoridades nacionales –de dónde provendría la financiación– y los funcionarios provinciales, que se encargarían de la licitación y adjudicación de la obra. A ese acto, asistieron, en representación de la *Secretaría de Turismo de la Nación*, Carlos Enrique MEYER, por la *Dirección Nacional de Vialidad*, su Administrador General, el Ing. Nelson Guillermo PERIOTTI, y por la *Agencia General de Vialidad Provincial*, el Presidente “*ad referendum*” del Directorio, Juan Carlos VILLAFANE.

Una vez suscripto, el 29 de enero de 2007, se llevó a cabo el acto formal de Apertura de Ofertas ante la presencia del Vice Gobernador de la Provincia Carlos SANCHO, del Presidente del Directorio de la A.G.V.P. Juan Carlos VILLAFANE, del Ingeniero Jefe Juan C. CERRATO, del Director de Administración de la A.G.V.P. Manuel Ángel Díaz, en donde se revelaron tres candidatos interesados en adjudicarse la obra: las firmas KANK Y COSTILLA S.A. –que ofertó la obra por un valor de \$245.361.623,83–, PETERSEN THIELE Y CRUZ S.A. –vinculada al Grupo Eskenazi, que cotizó \$ 242.754.420,92– y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. –que presupuestó \$**238.248.064,42**– (v. fs.194 del expte. n° 9067/07).

Luego de ello, el 26 de febrero de 2007, mediante la Resol. AGVP N° 675 –ver fs.195 de Expte. N° 9067/2007–, su presidente, Juan Carlos VILLAFANE, integró una nueva *Comisión de Estudio y Pre Adjudicación* con el Cdor. Gerardo Daniel MANSILLA (como Asesor del Directorio), el Ing. Elio GONZÁLEZ (por la Dirección de Ingeniería Vial³⁴), el Arq. Jorge Ricardo PASIECZNIK (por la Dirección de Planificación Vial) y el Ing. Daniel LÓPEZ GERALDI (por la Dirección de Obras).

³³ Ratificado por la A.G.V.P. mediante Resol. Nro. 1206 (del 27/03/2007), y convalidado por Resol. Nro. 668/07 de la D.N.V (fechada el 25/04/2007).

³⁴ Originariamente, se había designado por la Dirección de Ingeniería Vial al Ing. Gustavo PEREYRA.

Ese mismo día, tras un rápido *Estudio de Ofertas*, las empresas KANK Y COSTILLA S.A y PETERSEN THIELE Y CRUZ S.A. fueron descalificadas por superar sus ofertas en más del 20 % el presupuesto oficial –en un 22,88 % y en un 21,57 %, respectivamente, y sugerida la oferta de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. como la más conveniente, pese a que ello implicaba un aumento del 19,31 % en el presupuesto oficial (v. fs. 196/198 y resolución n° 721 A.G.V.P. obrante a fs.200/1, del expediente de licitación n° 9067/2007).

Es decir que, con una celeridad remarcable y sin dar explicaciones al respecto, en un mismo día, los funcionarios de la A.G.V.P. encabezados por su Presidente – VILLAFANE– resolvieron integrar la Comisión, despachar la comunicación de tal decisión al Ingeniero Jefe y a las Direcciones de Ingeniería Vial, de Planificación Vial, y de Obras, coordinar una reunión para esa misma jornada, y también emitir dictamen favorable respecto de AUSTRAL CONSTRUCCIONES quien resultó ser la única competidora –dado que las restantes serían descalificadas de antemano– y *llamativamente* realizó una oferta con el monto exacto al presupuesto sugerido seis días antes en el convenio suscripto.

Al día siguiente –27 de febrero de 2007– y nuevamente refiriendo “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” –dando cuenta así de haber impreso una premura ciertamente sobresaliente respecto de los plazos promedio en procesos administrativos de esta índole– Juan Carlos VILLAFANE y el Secretario General de la A.G.V.P. Carlos R. D’AVENA pre-adjudicaron la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., sin formular observación alguna al respecto (Ver Resol. N° 721 A.G.V.P. a fs.200/201 del Expediente de Licitación N° 9067/2007).

Apenas una semana más tarde, el 5 de marzo de 2007, se adjudicó formalmente la obra a la contratista (ver Resol. AGVP N° 776/2007 obrante a fs.202/207 del Expte. N° 9067/2007) y se suscribió el Contrato de Obra Pública entre la



Ministerio Público de la Nación

citada firma –representada por Martín Samuel JACOBS– y la A.G.V.P. –representada por su Presidente, Juan Carlos VILLAFANE–, acuerdo que fue aprobado por esa máxima autoridad al día siguiente –6 de marzo de 2007–, fecha en la que también se reunieron el Inspector de Obra de la A.G.V.P. Ing. David LÓPEZ GERALDI y el Representante Técnico propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., Ing. José Carlos PISTAN, y acordaron dar inicio a los trabajos de replanteo parcial de la obra, suscribiendo el acta correspondiente (ver Resolución N° 802/2007 obrante a fs.204/207, 208/209 y 221 de Expte. N° 9067/2007).

Dos semanas después, el 19 de marzo de 2007, AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. presentó el *Plan de Trabajos y Curva de Inversiones* – obrante a fs. 168/171 del Expte. Licitatorio N°0009067/2007–, que fue consentido por el Ingeniero Jefe y aprobado por las máximas autoridades de *Vialidad Provincial* en menos de 24 hs. (ver Resol. AGVP N° 1049/2007).

Ese esquema de trabajo constaba de cuatro (4) ítems principales, que sumaban un 89,62 % del monto total del contrato [recordemos que el precio presupuestado por AUSTRAL CONTRUCCIONES fue de \$238.248.064,42]: * “Estudio y Proyecto” (1,60 % = \$ 3.811.969,03); * “Construcción de Terraplén con Compactación Especial” (65,03 % = \$ 154.932.716,29); * “Construcción de Enripiado” (18,44 % = \$ 43.932.943,08); y * “Movilización de Obra” (4,55 % = \$ 10.840.286,93). El 10,38 % restante del valor lo conformaban ítems menores, por la suma de \$ 24.730.149,09.

Paralelamente a ello, ese mismo día, AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. solicitó el máximo de anticipo previsto en el contrato, el 30 % del valor total de la obra –la suma de **\$ 71.474.419,33**–, que fue aprobado y pagado dentro de las 48 horas siguientes, sin que la A.G.V.P. exigiera la reducción proporcional del plazo de obra que

hubiera correspondido de acuerdo con lo prescripto por el 2° párrafo del art. 89 del Pliego Particular de Bases y Condiciones.

Lo mismo aconteció en la órbita de la D.N.V., en donde Nelson PERIOTTI reconoció y reembolsó únicamente el 20 % del anticipo³⁵ –\$47.649.612,88– con fecha 4 de mayo de 2007, pago que fue previamente sugerido por el Gerente de Obras Ing. Sandro FÉRGOLA y por el Subgerente de Asuntos Jurídicos Dr. Manuel KEUMURDJI y luego materializado por el Subgerente Ing. Jorge E. GREGORUTTI (v. resolución n° 708/07 obrante a fs. 28, 32/35 y 39/42 del expte. n° 4837/2007 y fs. 1 del “ANEXO 2”).

Luego de ello, con la documentación provisoria de la adjudicación aprobada por la A.G.V.P. y ya iniciada la obra, pese a las graves irregularidades a plena vista de las autoridades de la A.G.V.P., con fecha 3 de julio de 2007, el Jefe del Distrito 23° Santa Cruz, de la D.N.V., Ing. Raúl Osvaldo DARUICH, sin formular observaciones de ningún tipo, remitió al Gerente de Obras y Servicios Viales, Ing. Sandro FÉRGOLA, toda la documentación vinculada al trámite de licitación –desde el pliego licitatorio por el cual se autorizó el llamado a licitación hasta la suscripción del contrato de obra pública– para la correspondiente homologación por la D.N.V. (ver Nota N° 992-07 obrante a fs. 226/229 del Expte. N° 9067/2007).

Recibidas las actuaciones, con fecha 10 de octubre de 2007, el Ing. FÉRGOLA, Gerente de Obras, emitió opinión en el sentido de que “correspondería dictar resolución homologando” el proyecto de pliego licitatorio, los actos administrativos por los cuales se realizó el llamado a licitación, la fecha de apertura de ofertas, la pre-adjudicación y la adjudicación de la obra, y las cláusulas del contrato celebrado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (ver Nota N° 10044, obrante a fs. 240/244 del Expte. N° 9067/2007).

³⁵ En función de los límites estipulados a nivel nacional.



Ministerio Público de la Nación

A su turno, y en poco más de 10 días hábiles, se expresaron también en forma favorable a la homologación, el Gerente de Administración, Ing. Sergio PASSACANTANDO y el Dr. Manuel KEUMURDJI, Subgerente de la Dirección de Asuntos Jurídicos, quien en su dictamen expresó que “*esta Subgerencia de Asuntos Jurídicos en cuanto es materia de su competencia, establece que los trabajos se efectuarán de conformidad con las exigencias de la normativa vigente en la materia, no encuentra observaciones de índole legal que efectuar a la continuidad del trámite que nos ocupa*” (ver, respectivamente, Nota N° 2711 del 25 de octubre de 2007 obrante a fs. 244/245 y Dictamen N° 28190 de fs. 246/248, ambos del Expte. N° 9067/2007).

El expediente continuó su trámite, y luego de notificarse de lo dictaminado a las Subgerencias de Estudios y Proyectos³⁶ –4 de noviembre de 2007– y de Obras y Concesiones –20 de noviembre de 2007–, el Gerente de Obras y Servicios Viales, Ing. Sandro FÉRGOLA, con fecha 10 de diciembre de 2007, elevó el proyecto de resolución para consideración del Administrador General –Providencia N° 13250 obrante a fs. 249 del Expte. N° 9067/07–.

En el plazo de 5 días hábiles –el 17 de diciembre de 2007–, la máxima autoridad de la D.N.V., homologó sin más trámite todo lo actuado por la A.G.V.P. al sostener que “*esta DIRECCIÓN NACIONAL ha analizado lo actuado al respecto por la ENTIDAD VIAL PROVINCIAL, verificándose, en virtud de lo informado por el DISTRITO jurisdiccional, la GERENCIA DE OBRAS Y SERVICIOS VIALES, la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACIÓN Y CONTROL y de ADMINISTRACIÓN, respectivamente, que ello se ajusta a lo convenido oportunamente y que tal lo expresado por la SUBGERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS, en su Dictamen N° 28190 de fs. 246/248, procede actuar en consecuencia*” – Resolución N° 32/07 obrante a fs. 250/254 de Expte. N° 9067/2007–.

³⁶ Ambas Subgerencias, en la órbita de la Gerencia de Obras y Servicios Viales a cargo de Sandro FÉRGOLA.

La exposición cronológica anterior da cuenta de la manipulación que hicieron las autoridades de la D.N.V. y de la A.G.V.P. respecto del trámite de financiación, licitación y adjudicación de la obra así como de la falta de control deliberada respecto de la ejecución de los trabajos, todo lo cual se tradujo en graves irregularidades respecto de los plazos, el precio ofertado y los pagos que los funcionarios intervinientes autorizaron.

En primer término es notable la maniobra orientada a señalar en forma preferencial a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. erigiéndola en adjudicataria, aun cuando todas las ofertas presentadas superaban por varios millones de pesos el presupuesto oficial, y las que competían *en los papeles* con aquella eran improcedentes de antemano.

Dentro de esa planificación, lo más llamativo fue el precio cotizado por la contratista, el cual respondió a una precisión aritmética evidentemente poco casual a poco que se contrasta aquella suma con la cifra consignada en el Convenio suscripto apenas seis días antes de darse a conocer la oferta de esa firma, lo que permite sospechar que, en realidad, **el convenio fue confeccionado a medida de la cotización de Lázaro BÁEZ.**

En conclusión: las autoridades de la A.G.V.P. dieron preferencia a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. sin dar ningún tipo de motivación para que esa oferta se destacara del resto por su especial “conveniencia”.

Por otra parte, mientras que para otras empresas también contratistas del Estado Nacional dedicadas al rubro de la construcción y obras viales, el proceso hasta la adjudicación no demoraba menos de 180 días (6 meses), en la obra de la Ruta Provincial N° 9 se pre adjudicó, adjudicó, firmó y aprobó el contrato con AUSTRAL CONTRUCCIONES en escasos 6 días hábiles, resolviéndose la totalidad del trámite en el lapso de 94 días (apenas poco más de 3 meses) –1° de diciembre al 5 de marzo de 2007–.



Ministerio Público de la Nación

La celeridad que imprimió la repartición provincial también se verificó en el *Plan de Trabajos* de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., que fue presentado y aprobado por las autoridades en el término de 24 horas, así como también en el máximo de *Anticipo Financiero*³⁷, aprobado por VILLAFañE mediante una providencia simple emitida el mismo día que la contratista lo solicitara y pagado en menos de 48 hs.

De todo lo anterior se desprende que, pese a que el trámite respetaba *ficticiamente* las sucesivas instancias administrativas nunca existió el control real que estaba directamente a cargo de los funcionarios, limitándose sólo formalmente a convalidar o autorizar en forma automática la consecución de un trámite tan sólo válido en su apariencia, y orientado *realmente* a ajustarse a la medida de las posibilidades empresariales de Lázaro BÁEZ.

Lo mismo ocurrió desde las máximas autoridades de la D.N.V. y de la A.G.V.P. durante todo el transcurso de la ejecución de la obra, en donde se favoreció en los plazos, pagos y controles, esquematizados a medida de la contratista.

En efecto, tan sólo en el primer mes de trabajos AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. percibió la suma millonaria de \$ 82.314.706,26 equivalente a un 22 % del precio total de la obra vial, mientras que, en su totalidad –desde febrero de 2007 hasta enero de 2016–, el Estado Nacional desembolsó la suma de \$ 525.860.212,66 es decir, más del doble del presupuesto contratado, como resultado del trato irregular y preferencial dado la contratista (ver ANEXO B “planillas de pagos”, fs. 6 de los Exptes. N° 4837/2007 “s/ *certificación de anticipo financiero*” y N° 6167/2007 “s/ *certificado de obra N°1*” y gráfico N° 6 que acompaña el informe N° 3/2016 presentado por la D.N.V.).

³⁷ ver al respecto pedido de anticipo, la Resolución N° 1049, Factura “B” Nro. 285 emitida por “ACSA”, y orden de pago nro. 435/07 suscripta por Martín JACOBS, obrantes a fs. 2 y 9/12, respectivamente, del Expte. N° 0004837/2007.

La Agencia de Vialidad de Santa Cruz certificó y autorizó el pago de obras que en forma notoria no se adecuaban al Plan de Trabajo “por ítem” presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.

Una vez más, se deja entrever que la contratista ejecutaba –o no– las obras de forma antojadiza y discrecional –incluso en período de veda–, adelantando pagos millonarios de fondos estatales por trabajos cuya ejecución no estaba prevista hasta mucho tiempo después, según las necesidades personales de *caja* de la empresa y los funcionarios públicos asociados.

Así, por ejemplo, de la compulsa del expediente administrativo N° 9067/2007 de licitación se deduce que el 100% del ítem *Estudio y Proyecto*, esto es, la suma de \$ 3.811.969,03, debía ser abonada en tres (3) pagos³⁸.

La obra, respecto de este ítem, debía estar finalizada a los nueve (9) meses contados a partir de la fecha de inicio, pero producto de la lucrativa asociación entre funcionarios y AUSTRAL CONSTRUCCIONES, nos encontramos con que la contratista entregó al mes nueve (9) de iniciada la obra solamente el 45 % del ítem Estudio y Proyecto, cuando de acuerdo al *Plan de Trabajos y Curva de Inversiones*, correspondía la entrega total del ítem [recordemos que este ítem es de virtual relevancia para la ejecución de los trabajos, pues contiene todas las indicaciones y plazos para llevarlo a cabo en tiempo y forma].

En el caso del ítem *Construcción de Terraplén con Compactación Especial*, ya desde el mes 1 de la obra se midieron y certificaron tareas, y para el mes 8 de iniciada la obra se había ejecutado casi el 10 % del ítem (\$ 15.493.271,63), cuando según el plan de trabajos estaba previsto completar sólo el 1 % (\$ 1.549.327,16). Aquí,

³⁸ Un primer valor del 30 %, se abonaría en anticipo para gastos iniciales, un segundo pago del 30 %, una vez entregada la etapa anteproyecto, que se certificaría en el mes en que aquel fuera aprobado y, el 40 % restante del valor del ítem, se abonaría una vez se diera la aprobación final de la documentación a entregar en la Etapa Anteproyecto, certificándose dicho avance en el mes de aprobación del Proyecto ejecutivo.



Ministerio Público de la Nación

la firma propiedad de BÁEZ percibió casi 10 veces más de lo que habría correspondido según las cláusulas de su contrato.

En el ítem *Construcción de Enripiado*, que incluía el material de cantera, la mano de obra, el transporte a tramo, el equipo de explotación y zarandeado, y la colocación y compactación del enripiado, ya para el mes 4 de iniciada la obra, se había ejecutado por casi el 17 % de la totalidad del ítem (\$ 8.377.668), cuando recién estaba previsto para el mes 11 de la obra completar un 5 % (\$2.196.647,15) de este concepto.

El último ítem principal, la *Movilización de Obra*, debía finalizarse para el mes 7 de ejecución de la obra. Sin embargo, ya en el mes uno, se le midió, certificó y abonó el 100 % de ese ítem –equivalente al 4,55 % del valor total de contrato–, por un valor de \$ 10.840.286,93.

Sin perjuicio de lo anterior, las autoridades de *Vialidad Provincial* también certificaron el avance de obras que no fueron realmente ejecutadas en tiempo por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, omitiendo el control que estaba directamente a su cargo, permitiendo que la contratista recibiera en forma anticipada cuantiosas sumas dinerarias en forma indebida.

Lo dicho hasta aquí, en relación a los plazos y los pagos discrecionales se ve respaldado por el testimonio brindado por Martín CERGNEUX en estas actuaciones, ex - inspector de la A.G.V.P de Santa Cruz abocado a verificar la ejecución de las obras viales de la Ruta Provincial N° 9, quien expresó que una vez formado el expediente, el plazo normal hasta la adjudicación de una obra nunca demoraba menos de 6 meses, pero que “*en el caso de la ruta N° 9 fueron apenas seis días y enseguida se pagó un anticipo de más de \$70.000.000. Encima acá tenés el agravante de que en la certificación no había nada hecho físicamente*”.

En idéntico sentido, CERGNEUX agregó que cuando su jefe – PANIAGUA– le pidió que se hiciera cargo de la inspección de la obra de la Ruta

Provincial N° 9 –esto fue a partir del mes N° 6 de certificación– estudió la obra y observó serias irregularidades, *“mucha obra certificada pero no ejecutada, fundamentalmente terraplén y acopio de ripio”*, y que por ello se negó a firmar los certificados, manifestando a su superior que si los firmaba tenía que dejar una constancia *“explicándole todo lo que faltaba (...) yo esos kilómetros los recorría a diario y no había nada de material guardado”*. El testigo recordó que no había siquiera colocado un cartel de obra, que es lo primero que se hace en el lugar.

Por último, CERGNEUX expresó que *“al haberse adelantado tanta certificación, era natural que se fuera a atrasar la obra. Cuando se tiene que hacer todo el trabajo que no se hizo en 9 meses, es obvio que te vas a atrasar. Pero como tenían tal nivel de afinidad con la Administración, podían extenderse en los plazos. Mi apreciación es que eran tantas las obras que se le asignaban al Grupo que era inviable que pudieran cumplir con todas, por eso el retraso en su mayoría”* (v. fs. 200/17 de la causa n° 8636/16).

Así, en contraposición directa con el mencionado circuito de pago preferencial y anticipado a la ejecución real de los trabajos, se verifica que la A.G.V.P y la D.N.V. consintieron sucesivos pedidos de prórroga del plazo de la obra, que terminaron por reubicar su fecha de vencimiento para el 12 de julio de 2015, demorando los trabajos que debían estar terminados mucho tiempo antes, hasta 105 meses. Es decir, lo que debió estar listo en 3 años se aplazó 5 años y medio más de lo acordado originariamente.

Esta circunstancia también se ve respaldada por las conclusiones a las que arribó el Ing. Alejandro Javier MON, auditor de la D.V.N., en su informe sobre irregularidades en la Ruta Provincial N° 9, en el cual expuso que AUSTRAL CONSTRUCCIONES no habría podido ejecutar ciertos trabajos certificados, por haber agotado el uso del equipo declarado en otros ítems, y porque no contaba con la cantidad



Ministerio Público de la Nación

de personal necesario afectado a las distintas tareas, pudiendo concluirse de ello que la cantidad de personal y las maquinarias no resultaban adecuadas para cumplir con la explotación diaria en el rendimiento pautado acorde al Plan de Trabajos aprobado por la repartición provincial (v. fs. 124/7 de la causa n° 8636/16).

Lo expuesto demuestra que, habiendo transcurrido 8 años desde la adjudicación de la obra que originariamente debía lista en 3 años, y luego de considerables postergaciones en los plazos, AUSTRAL CONSTRUCCIONES no cumplió con la finalización y entrega de la obra a la Provincia mientras que, como contrapartida, la contratista del Grupo BÁEZ recibió del Estado Nacional la suma de \$ 525.860.212,66, es decir, un 120,71 % más de lo presupuestado por Convenio, todo por la falta de proceder de los funcionarios conforme a las normas que estipulan su deber.

IV.e.2. El proceso de licitación de la Ruta Nacional N° 3

La Ruta Nacional N°3 resulta emblemática por su extensión y conexiones dentro de nuestro país, en tanto une a las provincias de Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, en un recorrido total y aproximado de 3060 km.

Concretamente, nos ocupan en el presente los proyectos que se llevaron a cabo respecto de tres tramos que la conforman, individualizados como: “**Rada-Tilly-Km. 1867**” situado en la provincia de Santa Cruz y abarcativo de territorio chubutense; “**Km-1867-1908.6**”, hacia la autovía de circunvalación de Caleta Olivia; y finalmente “**Av. Circunvalación- Caleta Olivia**”, también emplazados en la primera, costeano al Golfo de San Jorge –en adelante, **Tramos I, II y III**, respectivamente-.

En efecto, entre los años 2006 y 2007, se avanzó en la decisión administrativa de ejecutar obras de *construcción general y pavimentación* en

aquéllos tres trayectos, desarrollo que fue encabezado por la *Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz* (y en el caso del Tramo I, también de Chubut), en el marco de las facultades que le fueran conferidas por la *Dirección Nacional de Vialidad* a través de distintos convenios suscriptos a tales fines.

De este modo, y en consecuencia de ello, se iniciaron los correspondientes procesos licitatorios, mediante los cuales, luego de la tramitación sobre la que más adelante se ahondará, se resolvió la adjudicación de las obras viales en favor de las empresas **KANK** y **COSTILLA S.A.** –para el tramo I-³⁹ y **AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.** –para los tramos II y III-⁴⁰, legajos que fueron identificados a su tiempo bajo los nro. 25/07, 26/07 y 27/06 – y que dieran origen a los expedientes administrativos de la D.N.V. nro. 18295, 16957 y 13191-.

En resumidas cuentas, las firmas pertenecientes al grupo BÁEZ contrataron originalmente con la Administración Provincial por la suma total de **\$673.751.536,98: \$214.046.867,74⁴¹** por el primer tramo; **\$313.593.865,00⁴²** por el segundo trayecto y finalmente, **\$146.110.804, 24⁴³** por el tercer segmento.

Sin embargo, tal como fuera anticipado por el Informe Definitivo de Gestión nro. 3/2016 y como se explicará a lo largo de este apartado, además de las irregularidades en la adjudicación demostrativas del direccionamiento y los sobreprecios en los montos contratados —sobre los que se volverá-, se determinó el abandono en el que habían incurrido las empresas contratistas, en tanto las obras

³⁹ La A.G.V.P. adjudicó a KANK y COSTILLA S.A. a través de Resolución nro. 2473/08, incorporada en el “ANEXO A”, reservado por Secretaría.

⁴⁰ La A.G.V.P. adjudicó la obra del tramo “II” a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. a través de Resolución nro. 2218/08; y la obra del tramo “III” a la misma empresa, mediante Resolución nro. 2686/06, ambas obrantes en el “ANEXO A”, reservado por Secretaría.

⁴¹ Conforme surge del Contrato fechado el 25 de agosto de 2008, incorporado al “ANEXO A”, reservado por Secretaría.

⁴² Conforme surge del Contrato de fecha 29 de julio de 2008, incorporado al “ANEXO A”, reservado por Secretaría.

⁴³ Conforme surge del contrato de fecha 26 de septiembre de 2006, incorporado al “ANEXO A”, reservado por Secretaría.



Ministerio Público de la Nación

arrojaban, en promedio, un “saldo de ejecución” de aproximadamente el 50%, pese al vencimiento contractual inicial de entrega de la obra.

Puntualmente, de acuerdo a lo que surge de los últimos *certificados de obra* —cuya medición se remonta al mes de septiembre de 2015- emitidos por la autoridad vial en relación a los trayectos analizados, el **tramo I** presentaba un avance del 27%; el **tramo II** del 24% y finalmente, el **tramo III**, un avance del 43%, cuando las disposiciones contractuales preveían, sin embargo, plazos de finalización de entre 30 y 36 meses, respectivamente⁴⁴.

Lo expuesto hasta aquí, derivó en que al mes de enero de 2016, se hayan abonado **\$852.013.007.66**, esto es, el 27% más que el monto inicialmente contratado para la totalidad de la obra, y además, que el Estado haya tenido que convocar a una nueva licitación pública en pos de culminar los trabajos nunca materializados.

Para una mayor claridad e ilustración de los distintos despliegues advertidos, se abordarán a continuación cada uno de los expedientes licitatorios mencionados, y luego, los sobrepuestos detectados en las obras.

IV.e.2.i Expediente 18295/08—“Construcción de Obras básicas y Pavimento de la Ruta Nacional N°3- Rada Tilly - Km. 1867” (Tramo I)

En este supuesto, las maniobras reveladoras del direccionamiento, comenzaron a evidenciarse tempranamente.

En ese sentido, y recordando el marco convenial (entre la D.N.V. y las A.G.V.P. de las provincias de Santa Cruz y de Chubut) en donde se llevarían a cabo las obras de que se trataban, se advierte aquí que si bien ambas provincias participaron de aquél acuerdo —suscripto por Juan Carlos VILLAFANE, Presidente del Directorio de la AGVP de Santa Cruz; Patricio Ignacio MUSANTE, por la

⁴⁴ Ver al efecto contratos agregados al “ANEXO A”, reservado por Secretaría.

AGVP de Chubut y Nelson Guillermo PERIOTTI, por Vialidad Nacional— la delegación del proceso de licitación, adjudicación, inspección, medición y pago de certificados de obra, se colocó expresamente en cabeza de la primera, sin motivo alguno que lo justificara.⁴⁵

Sentado ello, centrándonos ya en las constancias relativas a la licitación en particular, —y al igual que se verificaría en los restantes trayectos— fue el acto “*de apertura de ofertas*”, esto es, el primero de todos los que conformarían el análisis y posterior selección de oferentes en el procedimiento administrativo en cuestión, en el que las irregularidades empezaron a manifestarse.

De este modo, surge de la lectura del expediente que, con un presupuesto oficial originalmente valuado en **\$179.300.000,00** el mismo se llevó a cabo el día 9 de agosto de 2007 en presencia de distintos funcionarios provinciales determinándose que las empresas interesadas en resultar adjudicatarias de la obra en cuestión fueron PETERSEN, THIELE Y CRUZ S.A. (cotizando en la suma total de \$220.288.438,14); GOTTI S.A. (ofertando la suma de \$216.284.948,77) y finalmente, KANK Y COSTILLA S.A. (con un presupuesto total de \$214.046.867,74) (v. fs. 359).

Pues bien, ya en este punto, resulta insoslayable que de las tres posibilidades con las que contaría la licitación, al menos dos beneficiarían de cualquier manera al mismo grupo empresario —en el particular, GOTTI S.A. y KANK Y COSTILLA S.A.—, y en otro orden, la sugestiva diferencia en los montos cotizados por ellas, que no sólo elevaron “el piso del contrato” sin dejar alternativa aparente —en razón de su rol de “formadoras de precios”— sino además, que, colocaron en situación visiblemente ventajosa a la que en definitiva se deseaba beneficiar.

⁴⁵ Ver al efecto arts. 1º, 3º y 4º del citado Convenio, incorporado al “ANEXO A”, reservado por Secretaría.



Ministerio Público de la Nación

En efecto, tal como ocurriría en los restantes trayectos, una empresa de Lázaro A. BÁEZ —en este caso KANK Y COSTILLA S.A.— se posicionó como la oferta indiscutiblemente *más* conveniente, y lo premeditado de su selección, quedó en evidencia a partir de distintas circunstancias.

Así, se advierte que las supuestas contrincantes, arrimaron ofertas que superaban en un 22.86% (en el caso de PETERSEN) y 20,62% (GOTTI S.A.) el presupuesto oficial valuado para el trayecto en disputa, esto es, más del 20% que la normativa vigente en la materia –Ley provincial N° 2743-, señala como una de las causales de desestimación de propuestas; en contrapartida del **19.38%** marcado por la beneficiada, que se convertiría entonces en la mejor y única opción.

En esa previsible dirección, se pronunció la *Comisión de Estudio y Preadjudicación* conformada en dicha oportunidad por Daniel MANSILLA, Claudia OLIVA, Jorge PASIECZNIK e Ing. Ernesto MORILLA, quienes en el marco del respectivo informe, descartaron de cuajo las propuestas de las mentadas PETERSEN, THIELE Y CRUZ S.A y de GOTTI S.A. apelando al exceso porcentual antes indicado, al tiempo en que dieron visto bueno a KANK Y COSTILLA S.A., sugiriendo su preadjudicación en tanto presentaba *la propuesta más económica* (v. fs. 360/362).

De lo expuesto, sólo puede colegirse que la presunta examinación llevada a cabo en cuanto a la conveniencia de las ofertas –volcada, como se dijo, en el informe aludido-, resultó en verdad una *puesta en escena* en la que, según parece, sólo se habrían completado campos obligatorios en un informe cuya finalidad, apuntó a una mera actuación burocrática que perseguía “cumplir con la formalidad” necesaria para instrumentar la adjudicación de la obra a Lázaro BÁEZ.

Luego de ello, con fecha 24 de junio de 2008 y a través de la providencia nro. 104/IJ/2008, el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, sugirió al Presidente

del Directorio de la A.G.V.P., tal como propugnara la Comisión evaluadora, la preadjudicación de la licitación pública a KANK Y COSTILLA S.A., lo que así ocurrió (v. fs. 367).

En efecto, el día 14 de julio de 2008, la autoridad del Directorio por entonces, Ing. Raúl G. PAVESI, se pronunció en tal sentido mediante la Resolución nro. 2146, y 17 días más tarde, resolvió la adjudicación en favor de la empresa en cuestión por resolución nro. 2473 (v. fs. 370/1 y 373/374).

En el contexto descripto, el contrato de obra pública fue suscripto el día 25 de agosto de 2008, por el Ing. MANUEL A. PARRAS –apoderado de KANK Y COSTILLA S.A.- y por Manuel Ángel DÍAZ –Vicepresidente a cargo de la Presidencia del Directorio de la A.G.V.P. de Santa Cruz-, y tal como ocurrió en los tramos restantes, a él seguirían las homologaciones, aprobaciones y convalidaciones que fueron necesarias para su perfección.

De este modo, el día 27 de agosto de 2008 el mentado Manuel Ángel DÍAZ –con refrenda del Secretario General Carlos Roberto D’AVENA- aprobó cada una de las cláusulas del acuerdo antedicho mediante resolución nro. 2834 (v. fs. 380/81).

A fojas seguidas, el Ing. Mauricio COLLAREDA, Jefe de la Delegación Nacional en el Distrito 23° (Santa Cruz), elevó el memorando de estilo a la Casa Central “*propiciando, salvo mejor opinión de la Superioridad, la homologación correspondiente por parte del Sr. Administrador General*” –ver fs. 384/87-.

En idéntica dirección y al tiempo de su respectiva intervención, se expidieron el Ing. Jorge E. GREGORUTTI – de la Gerencia de Obras y Servicios Viales de la D.N.V.-, el Ing. Fernando Norberto ABRATE –de la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control de la D.N.V.-, el Cdor. Sergio Hernán PASSACANTANDO –Gerente de Administración de la D.N.V.- y el Dr. Manuel E. SCHWEIZER –de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos de la D.N.V.-, a lo que



Ministerio Público de la Nación

seguiría entonces, la resolución del Administrador General (v. fs. 389/94, 397/99, 407/8, 411/16).

De esta manera, a través de la Resolución nro. 1177/2009 fechada el 27 de mayo de 2009, Nelson Guillermo PERIOTTI, homologó todo lo actuado por la A.G.V.P. de Santa Cruz, y con ello, la adjudicación de la obra en favor de Lázaro BÁEZ.

Finalmente, es de destacar que conforme surge de la pertinente planilla de pagos, un día después de aquel decisorio -28 de mayo de 2009- la firma KANK Y COSTILLA percibió los primeros \$10.188.323,42, del total de \$236.101.086,63 que le significaría esta contratación.

IV.e.2.ii. Expediente nro. 16957/08 –“Estudio, Proyecto y Construcción de Obras básicas y Pavimento de la Ruta Nacional N° 3- Km. 1867- 1908,6”- (Tramo II).

Al igual que los restantes, la discrecionalidad en el trámite de este segmento vial, también comenzó a advertirse a partir del acto de “apertura de ofertas”.

En efecto, con un presupuesto oficial de **\$261.350.000,00**, el pasado 3 de septiembre de 2007 en la sede central de la Administración General de Vialidad Provincial y en presencia de distintos funcionarios de alto rango, entre los que se destacaron el Vice-Presidente de la Cámara de Diputados Daniel PERALTA, el Presidente del Directorio de la AG.V.P. Juan Carlos VILLAFÁÑE y el Vice-Presidente del mismo Raúl G. PAVESI, se procedió a la apertura de las propuestas de las empresas interesadas en la obra en cuestión (v. fs. 298/299).

Entre ellas, se encontraron AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (con una cotización de \$ 314.356.141,05 y una segunda variante, de distinta calidad de

materiales, de \$337.447.754,80); PETERSEN, THIELE y CRUZ S.A. (ofertando \$327.047.053,40 y segunda variante en \$356.120.154,96); GOTTI S.A. (prespuestando \$312.285.544,43 y segunda variante de \$334.457.941,55) y KANK y COSTILLA S.A. (con una cotización de \$318.844.387,14 y segunda variante de \$359.177.936, 76). Es decir, una vez más, los mismos personajes bajo distintos ropajes societarios, ofreciendo cotizaciones puntillosamente deliberadas en pos de posicionar a una de las empresas de BÁEZ como la opción más ventajosa.

Sin embargo, este caso presentó ciertas particularidades que se hicieron visibles desde la primera hora. Veamos.

De acuerdo a los números que se conocieron en el acto aludido, tres de las cuatro empresas que se presentaron en la licitación, nuevamente ofertaron cifras que excedían al presupuesto oficial en el porcentaje necesario para su descalificación, y así: PETERSEN, THIELE y CRUZ S.A. lo superó en un 25,13%, KANK y COSTILLA S.A. en un 21,99% y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en un 20,28%, posicionándose como *mejor opción* GOTTI S.A., con un 19,48% por encima de la valuación pública. Ahora bien, los escasos centésimos por los que la firma emblema de BÁEZ –AUSTRAL- resultó desestimada, conforme se demostraría en lo sucesivo, no fueron casuales.

En efecto, con fecha 6 de noviembre de 2007, la *Comisión de Estudio y Preadjudicación* integrada [otra vez] por Daniel MANSILLA, la Ing. Claudia OLIVA, el Arq. Jorge PASIECZNIK y el Ing. Daniel LÓPEZ GERALDI, *sugirió* a quien resultara superior jerárquico en ese entonces, Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, la preadjudicación de GOTTI S.A. por la variante económica (\$312.285.544,43), y segunda en orden de mérito en razón de la nimia diferencia, a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. también por su primera oferta, descartando a las demás por los motivos repasados.



Ministerio Público de la Nación

Ahora bien, en notorio contraste con aquello que aconteciera en los otros tramos licitados –por ejemplo, en el tramo III, en el que se tardó menos de tres días-, se verificó en el particular que la elevación de tal sugerencia por parte del Ingeniero Jefe –que para este tiempo ya no era CERRATO, sino uno de los miembros de la propia comisión, Daniel LÓPEZ GERALDI- al Presidente del Directorio de la A.G.V.P., tuvo lugar el día 23 de junio de 2008, esto es, cerca de diez meses después del “acto de apertura”.

Sin embargo, a partir de esa misma jornada y a diferencia de lo que venía ocurriendo, la celeridad comenzó a primar en el trámite licitatorio.

Al día siguiente, atendiendo a las observaciones realizadas, y de conformidad a lo aconsejado, el Presidente “Ad Referendum” del mentado Directorio, Ing. Raúl G. PAVESI, aprobó mediante Resolución N°1985 (24 de junio de 2008) la licitación llevada a cabo, y la PREADJUDICÓ a la empresa GOTTI S.A..

Las presuntas consecuencias de la llamativa demora antes expuesta, aparecerían en el expediente licitatorio en la jornada posterior al decisorio, 25 de junio de 2008, en donde el Administrador General de GOTTI S.A., **Lázaro A. BÁEZ**, comunicó que *“atento al tiempo transcurrido desde que esta empresa presentara la oferta, más de 9 (nueve) meses, estimamos no conveniente mantener la misma”* procediendo de esta manera a retirarla (v. fs. 300).

Frente a dicho desistimiento, entonces, y en virtud del orden de mérito oportunamente elaborado por la comisión evaluadora –previo mejoramiento de la oferta inicial a \$313.593.865,00, es decir, al 19.99% sobre el presupuesto-, el Ing. PAVESI refrendado por el Secretario Carlos D’AVENA, preadjudicó la licitación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. el siguiente 11 de julio de 2008 por medio

de la Resolución nro. 2109, y se la adjudicó mediante Resolución nro. 2218, siete días después (v. fs. 305 y 307/8).

El deliberado *acomodamiento* de los números desde el inicio, primero para aparentar a través de una insignificante diferencia una causal de descarte (20,28%), y luego, para hacerlos cuadrar a los topes permitidos (19,99%), se presenta aquí en forma palmaria.

El consecuente contrato de obra pública, finalmente, fue celebrado por el monto aludido el día 29 de julio de ese año, suscribiendo Fernando Javier BUTTI - en representación de AUSTRAL- y Manuel Ángel DÍAZ -a cargo de la Presidencia del Directorio de A.G.V.P. (v. fs. 310/13).

Todo lo que a ello siguió, fueron las convalidaciones provenientes de las distintas autoridades provinciales y nacionales, que sin escollos, propiciaron la pronta y exitosa culminación del trámite.

De este modo, a la aprobación del “Plan de Trabajo e Inversiones” del Vice-Presidente (a cargo de la Presidencia) del Directorio Manuel Ángel DÍAZ siguió el visto bueno “*propiciando, salvo mejor opinión, la homologación del Sr. Administrador General*” del Jefe a cargo de la Delegación Nacional en el Distrito 23° -Santa Cruz-, Ing. Mauricio COLLAREDA -, y finalmente, previa intervención de quienes comandaban las gerencia de Obras y Servicios Viales de la D.N.V., Ing. Jorge E. GREGORUTTI, y de Planeamiento, Ing. Fernando Abrate, del propio Administrador General, Nelson Guillermo PERIOTTI (v. fs. 314/5, 337/41, 346 y 354/6).

En resumidas cuentas, para mediados del mes de noviembre de ese año, y conforme surge de las planillas de pago correspondientes, AUSTRAL CONSTRUCCIONES ya recibía el primer desembolso millonario -\$14.742.846,16- de los **\$308.191.018,70** totales, solo por este tramo.



Ministerio Público de la Nación

IV.e.2.iii. Expediente 13191/06 –“Construcción de Obras básicas y Pavimento –Ruta Nacional N°3 Tramo: Avenida Circunvalación Caleta Olivia” (Tramo III).

Contando con un presupuesto oficial de **\$126.500.000,00**, con fecha 31 de julio de 2006 el Vice-Presidente –a cargo de la Presidencia- del Directorio de la A.G.V.P. de Santa Cruz, Ing. Raúl PAVESI, autorizó la licitación pública para la ejecución de las obras en el tramo identificado como “Avenida Circunvalación-Caleta Olivia”.

De esta manera, con fecha 4 de septiembre de 2006, se procedió a la “apertura de ofertas” frente al Vice-Gobernador Carlos SANCHO, el Intendente Municipal Fernando COTILO, el Presidente del Directorio de la A.G.V.P. Juan Carlos VILLAFANE, y de otros funcionarios del ámbito de esta última, resultando las empresas interesadas: ESUCO S.A. (con una cotización de \$153.073.481,90); AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (ofertando \$146.110.804,24); PETERSEN, THIELE Y CRUZ S.A. (con un presupuesto de \$155.612.294,75) y KANK Y COSTILLA S.A. (cotizando \$150.553.935,81) (v. fs. 218/19).

De nuevo, a modo de denominador común en todos los trayectos de esta Ruta Nacional, quedó sentada aquí la correspondencia empresaria entre la mayoría de las sociedades interesadas, la superación en general del presupuesto oficial elevando la base del monto del contrato —claramente favorecedor al eventual contratista— y la colocación de alguna de las empresas cuestionadas —en el caso, AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— como la mejor opción.

Aquello también quedó evidenciado, como ocurrió con anterioridad, ya en el escenario inicial, a poco de analizar los específicos y decisivos porcentajes marcados por cada una de las oferentes respecto de la valuación oficial, en pos de

situar a una de las empresas de BÁEZ como *lo conveniente*. Así, se advierte que ESUCO S.A. la superó en un 21%, PETERSEN, THIELE y CRUZ S.A. en un 23.01%, KANK y COSTILLA S.A. en un 19.01%, mientras que la beneficiada, trazó ventaja con un 15.50%.

Tan solo nueve días después, con fecha 13 de septiembre de 2006, el Ing. Jefe Juan Carlos CERRATO, solicitó al Presidente de Directorio, la conformación de la ya mencionada *Comisión de Estudio de Oferta para la preadjudicación* de la obra, sugiriendo a propósito de ello a cuatro funcionarios específicos: Daniel MANSILLA –asesor de Directorio-, Alba CABRERA –por la Dirección de Ingeniería Vial-, Jorge PACIECZNIK –por la Dirección de Planificación Vial- y al Ing. Víctor PANIAGUA –por la Dirección de Obras-; lo que aconteció a fojas seguidas, cuando el Ing. Juan Carlos VILLAFANE –con refrenda del Secretario general, Carlos Roberto D’AVENA- dispuso tal constitución mediante Resolución nro. 2638, del 20 de septiembre de ese año (v. fs. 220).

Ahora bien, un día más tarde -21 de septiembre de 2006-, como ya se podía vaticinar, los miembros de la Comisión en cuestión concluyeron en el informe labrado a esos fines que AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. presentaba la *propuesta económica más favorable*, por lo que sugirieron al mentado CERRATO su preadjudicación. Este a su vez, hizo lo propio mediante una simple providencia con el Presidente del Directorio, que en última instancia resolvería (v. fs. 223/5).

En efecto, 24 horas después, esto es, con fecha 22 de septiembre de 2006, el Ing. Juan Carlos VILLAFANE, obraría en consecuencia preadjudicando la licitación a la empresa de BÁEZ a través de la Resolución nro. 2682, y tan solo cinco días más tarde -27 de septiembre-, la adjudicación de la misma, a través de Resolución nro. 2686 (v. fs. 229/32).



Ministerio Público de la Nación

Igual velocidad y suerte corrieron la suscripción del respectivo contrato de obra pública –celebrado el mismo 27 de septiembre entre VILLAFANE y Martín JACOBS, representando a la empresa- y, en otro orden, la aprobación “en todas sus partes” de las diecinueve cláusulas que lo conformaban el día 28 de septiembre de 2006 (v. fs. 233/6).

Lo expuesto hasta aquí, evidencia la celeridad impresa en el trámite en cuestión –menos de un mes entre la apertura de ofertas y la efectiva adjudicación- que no sólo se aleja de la usual en el ámbito de la administración pública, sino que además, deja al descubierto que la *comisión evaluadora* ya había tomado una decisión previo a haber intervenido, en tanto jamás podría haber llevado a cabo su función de análisis [al menos, de manera seria] en el transcurso de un día.

Siguiendo con la lectura de las constancias, se observa luego que las convalidaciones por parte de las autoridades de la *Delegación Nacional de Vialidad en la Provincia de Santa Cruz –Distrito 23º-* y de la propia *Dirección Nacional de Vialidad*, no tardarían en llegar.

De este modo, con fecha 6 de noviembre de 2006, el Jefe de la primera dependencia aludida, Ing. Raúl Osvaldo DARUICH, elevaba al Gerente de Obras y Servicios Viales de la D.N.V. Ing. Sandro FÉRGOLA, el respectivo informe de la obra, “*propiciando, salvo mejor opinión de la superioridad, la homologación correspondiente por parte del Sr. Administrador General*”, el que por su parte, se pronunció en igual sentido mediante nota nro. 00939 (v. fs. 273/76 y 279/81).

Así, tras la intervención del gerente de Planeamiento y Programación Vial –a cargo del Ing. Manuel FRAGUAS-, del gerente de Administración Sergio. H. PASSACANTANDO y finalmente, de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos, para entonces conducida por el Dr. Manuel KEUMURDJI, con fecha 6 de marzo de 2007

el Administrador General de la D.N.V., Nelson Guillermo PERIOTTI homologó la adjudicación mediante Resolución nro. 298/07.

Por último, es de resaltar que de acuerdo a lo que surge de las correspondientes planillas de pago imputados a la nueva contratista, para el día 9 de marzo AUSTRAL CONSTRUCCIONES cobraría \$5.877.811,84 de los \$307.720.902.33 que percibiría en concepto de esta obra.

En definitiva, del análisis de cada uno de los procesos llevados a cabo en relación a los tramos de la ruta bajo examen y que, como se adelantó, culminaron en todos los casos con el triunfo de algunas de las empresas de Lázaro A. BÁEZ, han arrojado contundentes elementos que permiten aseverar la hipótesis de direccionamiento barajada.

Así, la inusual rapidez que primó en un supuesto (Tramo III), la estrategia del *paso del tiempo* en otro (Tramo II) y la llamativa circunstancia de una *única opción* (Tramo I), sumado al factor inicial de *concentración empresarial* como constante, y finalmente, a la ostensible (y a las claras, intencional) *falta de control* por parte de cada uno de los funcionarios –provinciales y nacionales- que a su tiempo intervinieron (y que sin más, “*propiciaron*” la concreción de los contratos) sin dudas dan cuenta de ello.

IV.e.3. El sobreprecio en la Ruta Nacional n° 3

Como se adelantó, una de las piezas fundamentales que motivó la realización de la denuncia por parte de los actuales directivos de la D.N.V. vino dada a raíz de la detección de **sobreprecios** en los montos contratados para la realización de la Ruta Nacional N°3 a las firmas AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y KANK y COSTILLA S.A., pertenecientes al empresario Lázaro Antonio BAEZ.



Ministerio Público de la Nación

En efecto, tras la auditoría integral de las distintas áreas operativas del Distrito N° 23 –Provincia de Santa Cruz-, dispuesta por Resolución de la D.N.V. 1/2016 y a la que ya se hizo referencia a lo largo del dictamen, se logró establecer fehacientemente cuál era el estado que presentaban, en particular, las obras de los tramos viales bajo análisis.

Pues bien, a partir del *trabajo de campo* encomendado a profesionales del área técnica de la Unidad de Auditoría Interna de la D.N.V. que fuera realizado a principio de este año, se estableció que las mismas se encontraban abandonadas por las empresas adjudicatarias, pese a la vigencia de sus respectivas contrataciones.

Paralelamente, la revisión de los *certificados de obra* emitidos en relación a los distintos trayectos, permitió determinar en los porcentajes ya reseñados el avance que aquellas presentaban —27 % en el tramo I, 24% en el tramo II y 43% en el tramo III— y en consecuencia, los respectivos “saldos de obra”, esto es, aquello que entonces, se hallaba pendiente de ejecución.

Tales hallazgos, como se dijo, a más de siete años de iniciados los trabajos en cuestión, no sólo derivaron en la rescisión de aquellos contratos, sino además, en el necesario llamado a una nueva licitación pública, para completar, en definitiva, lo que nunca fue realizado.

En ese sentido, no debe perderse de vista que la cantidad de años transcurridos y la variación del contexto económico en general, trajeron aparejadas esperables *re-determinaciones de precios* aplicables a los contratos de obra pública, que al tiempo de trazar el pretendido paralelismo, resultaron de vital importancia.

Así, considerando aquellas oscilaciones mercantiles y las disposiciones de actualización que necesariamente acarrearón, en base a los registros de antiguas licitaciones y hasta el mes de abril de 2016, distintos técnicos de la Dirección Nacional de Vialidad elaboraron los correspondientes *índices de actualización de*

precios que permitieron formular nuevos presupuestos en función de los precios vigentes y de las condiciones y requisitos técnicos originarios (v. fs. 100/1 de la causa 8636/16).

En virtud de ello, y de los saldos de obra pendientes, a los fines de la nueva licitación, se realizaron las valuaciones oficiales sobre estos tramos que ascendieron entonces a **\$555.030.090,00, \$1.117.613.060,00 y \$291.467.020,00**, para los trayectos I, II y III respectivamente, originando los expedientes administrativos nro. 5576/2016, nro. 5574/2016 y nro. 5575/2016.

De acuerdo a lo que surge de las actas de apertura de ofertas llevadas a cabo el pasado 7 de junio de 2016 en relación a los segmentos viales —ver fs. 144/148— se presentaron distintas empresas interesadas, cotizando sumas que en varios casos, se ajustaron perfectamente a la estimación pública actualizada.

Así por ejemplo, en relación al tramo I, la firma “CPC S.A.” ofertó \$454.899.425,45, mientras que “LEMIRO P. PIETROBONI S.A.”, la suma de \$629.996.198,68 y una eventual quita del 5.81%. De igual manera, esta última cotizó por debajo de la valuación oficial la suma de \$1.071.638.918,23 respecto del trayecto II, e igualmente conveniente resultó la oferta por el segundo segmento de CORSAN CORVIAM CONSTRUCCION S.A. por un monto de \$1.075.504.608,90.

Del mismo modo, y en punto al Tramo III, nuevamente CPC S.A. arrió un presupuesto de \$255.940.803,25-; mientras que la U.T.E. CIRCUNVALACION RIGEL S.R.L.-EDISUD S.A., ofertó la suma de \$291.276.721,02-;

Ahora bien, a partir de haber conocido tales propuestas —que a más de las exigencias del mercado, abarcaban el lógico margen de ganancia pretendido— resultó plausible su comparación, con aquellos que oportunamente ofertaron las empresas del GRUPO BÁEZ, por los mismos conceptos.



Ministerio Público de la Nación

De esta manera, en primer lugar, y de la sola lectura de las recientes cotizaciones transcriptas, puede advertirse que, a diferencia de lo que ocurría por los años en que el empresario patagónico resultaba sistemáticamente adjudicatario –en los que, sin excepción, sus empresas fijaban *pisos* por encima del 15% -, se presentó una pluralidad de firmas interesadas con distintos tipos de propuestas, que en diversos casos resultaron menores que el presupuesto oficial valuado para cada tramo.

Ahora bien, el devenir de estos nuevos procesos licitatorios, resultó determinante para conocer el fraude perpetrado, en tanto permitió realizar comparaciones. Veamos.

Así, la mecánica de actualización llevada a cabo, a partir de conocer los correspondientes “*saldos de obra*” ya reseñados –aquello que faltaba por hacer- en cada uno de los tramos, consistió justamente en multiplicar tales valores por los precios cotizados a su tiempo por AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK y COSTILLA S.A., y todo ello, a su vez, por el índice de actualización aludido.

De esta manera, el resultante hubo de arrojar en cada caso, los montos que en definitiva y a partir de sus propias ofertas, hubieran sido aplicables en la actualidad para la ejecución de las obras pendientes. En otras palabras: cuál hubiera sido el monto de los contratos si las empresas de BÁEZ hubieran continuado las obras.

A partir de ello, entonces, se supo que tales cifras, **resultaban superiores a los de los nuevos y recientes presupuestos oficiales valuados para idéntico trabajo, demostrando un sobreprecio respecto del tramo I, de un 69, 46%; respecto del tramo II, de un 53.14% y en el caso del tramo III del 100, 13%.**

En resumen, la comparación de la suma de los saldos de obra actualizados de los tres contratos de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y KANK y

COSTILLA S.A., con la suma de los tres presupuestos oficiales actualizados, arrojó una relación **promedio de 64,72% de sobreprecio.**

V. CALIFICACIÓN JURÍDICA

Llegado a este punto de la presentación, y habiendo relatado los hechos que aquí se investigan y la participación que le cupo a cada una de las personas en el desenvolvimiento de esta compleja maniobra delictiva, trataremos en este apartado la calificación jurídica de los mismos.

En este sentido, corresponde adelantar que a criterio de los suscriptos los hechos pueden ser encuadrados en los tipos penales de defraudación en perjuicio de la administración pública y de negociaciones incompatibles con el ejercicio de funciones públicas, respectivamente previstos y reprimidos en los arts. 174 inc. 5° —en función del 173 inc. 7°— y 265 del C.P., ello sin perjuicio que el avance de la pesquisa permita encuadrar los hechos en figuras legales más gravosas.

En virtud de lo expuesto, a continuación abordaremos cómo los hechos al ser subsumidos en las figuras delictivas señaladas, adquieren relevancia-jurídico penal, y a partir de ello, permiten confirmar a esta parte que se encuentra reunido el grado de sospecha necesario para que V.S. convoque a los encausados a prestar declaración en los términos del art. 294 del código adjetivo.

V.a. Administración infiel en perjuicio del Estado Nacional

El ordenamiento penal reprime con una pena de entre dos y seis años a aquél “*que cometiere fraude en perjuicio de alguna administración pública*”; como se puede observar de la redacción del texto legal, aquél no describe una conducta delictiva determinada, sino que se limita a agravar las formas defraudatorias



Ministerio Público de la Nación

previstas en los arts. 172 y 173 del Código Penal, en razón de la calidad de la persona ofendida: administración pública.

Esto, ha llevado a que tanto la doctrina como la jurisprudencia sostuvieran concordantemente que toda incriminación que se formule en los términos propuestos, debe remitirse expresamente a la forma de fraude específico que se trate (cfr. D'Alessio, *op.cit.*, pág. 771, Donna, *op. cit.*, págs. 552/, CCCFed., in re: “Herrera, J”, causa nro. 17.685, rta.: 28/04/83, etc).

Ante este panorama corresponde, entonces, adentrarnos en el supuesto especial de fraude que se materializa en el *sub examine*, esto es la denominada “defraudación por administración infiel o fraudulenta” del artículo 173 inc. 7° del ordenamiento de fondo.

La mencionada norma establece que: “[e]l que, por disposición de la ley, de la autoridad o por un acto jurídico, tuviera a su cargo el manejo, la administración o el cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos, y con el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar daño, violando sus deberes perjudicare los intereses confiados u obligare abusivamente al titular de éstos”.

La esencia de este delito, es el perjuicio doloso de un patrimonio ajeno, causado desde adentro de éste, ya que es llevado a cabo desde una posición legal de poder, mediante la utilización de una manera infiel, de la protección que se tenía de esos bienes, lo que lleva a causar perjuicio a su titular. En otras palabras, se trata de una infidelidad que a través de un actuar doloso causa un daño en los bienes o intereses ajenos, violando los deberes que se tenía para con ellos (cfr. Donna, *op. cit.* pag. 407/411).

Tomando como punto de partida el análisis del tipo objetivo, el delito requiere como presupuestos típicos para su configuración, que el sujeto activo tenga

asignada la *administración* del patrimonio ajeno, y que esa relación jurídica esté fundada en una serie de fuentes que el propio tipo penal establece: *la ley, una disposición de la autoridad o un acto jurídico*.

En el caso bajo análisis nos encontramos que, efectivamente, los ex funcionarios públicos nacionales se encontraban a cargo de la administración del patrimonio del Estado y esa relación estaba dada por las distintas fuentes del ordenamiento jurídico —constitución nacional, leyes y decretos— que establecían las atribuciones de los puestos que ocupaban y de las designaciones a través de las que accedieron a dichos empleos públicos —elección popular o designación directa del presidente de la nación—.

Distinto es el caso de los funcionarios públicos de la provincia de Santa Cruz —responsables de la AGVP— que se encontraban en el papel de administradores de los fondos públicos nacionales como consecuencia de un acto jurídico —los convenios celebrados entre la DNV y la AGVP— que dotaron de funciones propias de un organismo nacional a los órganos locales.

A la vez, el papel de *administradores* de los funcionarios acusados se puede observar claramente si se tiene en cuenta que fueron ellos quienes dispusieron de todos y cada uno de los aspectos que implicaban el gobierno del patrimonio público. En este sentido, entre otras cosas, eligieron el lugar donde se llevarían a cabo las inversiones, dotaron de fondos a la DNV para que realice las obras, llevaron a cabo las licitaciones, adjudicaron las obras, omitieron su control y supervisión, crearon canales de pago preferenciales, etc.

Corresponde aclarar que, como es de esperar en una maniobra de las dimensiones de la que aquí se analiza, no todas las funciones de administración recaían en una sola persona —incluso no recayeron únicamente en los ex presidentes (máximas autoridades de la nación)—, sino que la instrumentación de una maniobra



Ministerio Público de la Nación

sistemática y permanente requirió que se montara toda una estructura de funcionarios que a partir de una “división de trabajos” realizaran —desde las atribuciones de sus cargos— su aporte para cumplir con los elementos que terminarían configurando el tipo penal bajo estudio, lo que implicó un dominio funcional del hecho basado en el reparto de tareas con una finalidad común de apropiarse de fondos públicos.

Encontrándose probado que los funcionarios públicos que aquí están siendo acusados, al momento de los hechos, se encontraban en el rol de administradores de los bienes del Estado, corresponde entonces adentrarnos en los otros dos aspectos centrales del tipo penal bajo estudio: *el perjuicio de los intereses confiados y la finalidad de lucro propia o de un tercero*.

Explica Donna que cuando el tipo penal se refiere al “perjuicio de los intereses confiados” se refiere a lo que se ha conocido como **infidelidad defraudatoria** que consiste en el quebrantamiento del deber de fidelidad, que posee el sujeto activo en cuidar los intereses patrimoniales ajenos que le han sido confiados, pudiendo producirse la acción quebrantadora tanto por acción como por omisión (cfr. Donna, *op. cit.*, pág. 418/9).

En este sentido, en el *sub examine* los acusados lejos de velar por los “intereses confiados” —en autos los de la administración pública— a través de un gran número de conductas irregulares quebrantaron el deber de fidelidad que tenían para con los bienes del Estado e hicieron prevalecer el “interés personal” de los ex presidentes que pretendió beneficiar a su socio y amigo personal, para garantizarle un lucro indebido a costas del patrimonio del Estado. Ello se ve a las claras si se tiene en cuenta las acciones realizadas por cada uno de los funcionarios públicos acusados.

Los ex presidentes de la nación escogieron a la provincia de Santa Cruz como la destinataria de las mayores inversiones en materia de obra pública vial en desmedro de las restantes, dotaron al Ministerio de Planificación y a la Dirección Nacional de Vialidad de una importantísima cantidad de fondos para que se gastaran en ese concepto, hicieron caso omiso a las recomendaciones y sugerencias de la AGN en donde advertían sobre esta matriz de comportamiento, erigieron a su amigo personal como “empresario” para que pudiera ser el destinatario de los negocios con el estado y establecieron una estructura institucional de funcionarios públicos de su íntima confianza “exportada” desde Santa Cruz para que administrara junto a ellos infielmente los fondos de la administración pública.

De este modo, los funcionarios de menor jerarquía que dependían directamente —por formar parte del PEN o por haber sido nombrados por los propios mandatarios— o indirectamente —a través del control que los ex presidentes tenían sobre el gobierno de la provincia de Santa Cruz— de los ex presidentes, contaron con las condiciones necesarias para que cada uno pudiera cumplir acabadamente con el segmento del plan que les cabía, lo que implicaba que realizaran —por acción u omisión— distintos actos tendientes a lesionar los intereses confiados. Veamos.

El Ministro de Planificación Federal junto con los miembros de su cartera: el Secretario de Obras Públicas y los Subsecretarios de Obras Públicas y de Coordinación de Obra Pública Federal, otorgaron permisos irregulares de obra a favor de las empresas de Lázaro Báez a través del Registro de la Construcción, favorecieron a la DNV con los fondos del fideicomiso decreto n° 976/01 y omitieron sistemáticamente el control de la DNV.



Ministerio Público de la Nación

Por su parte, los funcionarios de la DNV llevaron a cabo el planeamiento de las obras en la provincia de Santa Cruz, el pago anticipado de certificado de obras, establecieron un canal preferencial de pago, omitieron controlar las obras y delegaron en la AGVP prácticamente la totalidad de las licitaciones en las que tenía que resultar adjudicatarias las empresas del GRUPO BÁEZ.

Restando así, que los funcionarios de la AGVP llevaran a cabo el último acto de la cadena de favorecimiento a través del direccionamiento de decenas de licitaciones y la falta generalizada de control, lo que llevó al éxito de la defraudación planeada, que se cristaliza en la cifra de 78,12% de obra pública asignada a las empresas del GRUPO BÁEZ en la provincia de Santa Cruz.

Las irregularidades descriptas en el Acápite IV.d. permiten tener por acreditado no solo el quebrantamiento del deber de cuidar los intereses patrimoniales del Estado Nacional que poseían los funcionarios públicos acusados sino que además autorizan a sostener el efectivo perjuicio patrimonial que sufrió el estado como consecuencia de las cuantiosas irregularidades toleradas y alentadas por los nombrados sobre los que recaía el deber de proteger el patrimonio confiado.

En efecto, ha quedado demostrado que a través del actuar irregular de los funcionarios públicos acusados, se instrumentó: 1) un aumento sistemático del precio presupuestado mediante la concurrencia de varias empresas del mismo grupo y la falta de competencia en las licitaciones; 2) un proceso generalizado de falta de seguimiento y control a las empresas del GRUPO BÁEZ que permitía el incumplimiento del contrato y la concesión de sucesivas prórrogas que aumentaban su valor vigente; 3) un canal de sobrepregios que quedó evidenciado en las obras adjudicadas en la Ruta Nacional n° 3 en las que se relevó un aumento del valor de un 64,72%; y 4) un sistema de certificaciones de obra “a medida” que permitía cobrar avances de obras que en la práctica no existían.

Las cuantiosas arbitrariedades descriptas tendientes a favorecer a un único empresario desde la presidencia de la nación y a lo largo de toda la cadena de funcionarios destinados al manejo de los fondos del Estado y a la administración de la obra pública vial, le garantizaron a las empresas del GRUPO BÁEZ, en los términos del tipo penal, “un lucro indebido” y como contrapartida un perjuicio miles de veces millonario a la administración pública.

Llegado a este punto, corresponde traer a colación lo resuelto por la Excma. Cámara del Fuero respecto al tipo penal aquí analizado, en un caso en el que se confirmó el auto de procesamiento del por entonces administrador de la Dirección Nacional de Vialidad Nacional que no cumplió con las obligaciones de control y supervisión, en palabras de la Alzada: “...*en razón del puesto que ostentaba se encontraba al cuidado del patrimonio de la DNV y omitió dolosamente practicar con posterioridad a la firma de convenios tareas vinculadas a su seguimiento y control como era su obligación, descuidando de esta manera el patrimonio ajeno y permitiendo el reiterado incumplimiento de los contratos que la ligan con diversas empresas (...) perjudicado de este modo los intereses confiados al quebrar el deber de fidelidad que la propia función le imponía, lo que derivó en un perjuicio para la administración pública*” (cfr. CCCFed., in re “Caamaño Orfilia, Lía y otros s/ procesamiento”, causa nro. 22.952, rta.: 25/04/06).

Tal como se desprende del antecedente citado, la omisión dolosa del funcionario público que no cuida el patrimonio que le fue confiado, comete el delito previsto en el art. 174 inc. 5° en virtud del 173 inc. 7° del código de fondo, en el *sub examine* como se ha visto no sólo los funcionarios acusados han omitido el deber de cuidado sobre los bienes del Estado, sino que se han realizado actos positivos a través de los cuales se instrumentó el perjuicio a la administración pública.



Ministerio Público de la Nación

En sintonía con ello, el Superior sostuvo la defraudación al estado, al señalar que: “[s]on demostrativos de la comisión del delito de defraudación por administración fraudulenta la constatación de maniobras llevadas adelante por quien administra una repartición pública, tales como (...) los improcedentes adelantos de dinero sin contraprestación alguna, la rapidez de estas últimas, las tardanzas en el cumplimiento del contrato sin sanción alguna y su cumplimiento con equipos usados u obsoletos o deteriorados, los sobreprecios, [la] elección del co-contratante de la entidad oficial dentro de un círculo de personas con vínculos familiares o cercanos al administrador titulares de empresas con objetos extraños a la especialización requerida” (cfr. CCCFed. in re: “Giacomino, Roberto E. y otros”, reg. n° 27.740).

Como se puede observar, la omisión dolosa del cumplimiento de los deberes del funcionario público que se encuentra a cargo de la administración del patrimonio del Estado, así como, el accionar doloso tendiente a perjudicar los intereses confiados, han llevado a la Excma. Cámara del Fuero a sostener la subsunción típica aquí planteada.

En el *sub examine* en donde se instrumentó una matriz *permanente* de beneficios a favor de las empresas de BÁEZ, lo que se encuentra acreditado a partir de las pruebas que evidencian la elección *sistemática* de un único contratista, la pertenencia de este al círculo de amistad de los ex presidentes, los adelantos de dinero sin justificación, la rapidez en la adjudicación, la falta de control en el desarrollo de la contratación, la falta de sanciones ante los reiterados y deliberados incumplimientos contractuales, los sobreprecios relevados, etc., facultan a esta parte sostener con el grado de certeza requerido para esta etapa la concurrencia de todos y cada uno de los elementos del tipo objetivo y subjetivo del supuesto bajo estudio respecto a los funcionarios públicos enunciados anteriormente.

Dicho ello, corresponde adentrarnos en el papel de los empresarios que fueron quienes, en definitiva, resultaron beneficiados con el comportamiento infiel de los funcionarios públicos, en este sentido, el mismo tipo penal prevé la posibilidad de que el sujeto activo vuelque en un negocio un interés particular tanto en beneficio propio como de un tercero.

Este último supuesto es el que se verifica en el *sub examine* en donde el plan ideado desde la presidencia de la nación, no solo abarcó el lugar donde se llevaría a cabo el negocio —Santa Cruz—, cómo se instrumentaría el canal de beneficios —la obra pública vial— y quiénes serían los funcionarios que intervendrían en el desarrollo del mismo, sino que también, incluyó quién sería la persona que resultaría beneficiada: **Lázaro A. BÁEZ**.

En este sentido, el nombrado ocupó un papel fundamental en el reparto de tareas que permitió el desarrollo de la maniobra delictiva, ya que fue la persona escogida por los ex presidentes para que recibiera a través de la ingeniería societaria creada a tal fin, las sumas millonarias que representaban ser el principal contratista del Estado en la provincia de Santa Cruz y el único a nivel nacional al que no se le adeudaba dinero.

Para ello, Lázaro BÁEZ conjuntamente con otras personas que lo secundaban en esta tarea, su hijo Martín Antonio BÁEZ, su socio en Austral Construcciones, Fernando Javier BUTTI, el presidente de la Austral Construcciones, Julio MENDOZA, y la presidente de Kank y Costilla, Myriam COSTILLA, entre otras personas que serán individualizadas en futuras presentaciones, llevaron a cabo los actos necesarios para que “*desde el otro lado*” fueron destinatarios de los miles de millones de pesos que el Estado Nacional pagó en obra pública vial en la provincia de Santa Cruz.



Ministerio Público de la Nación

A tal efecto entre otras cosas Lázaro BÁEZ constituyó la empresa Austral Construcciones, concurrió a las licitaciones que se llevaban a cabo en la provincia de Santa Cruz, fue adquiriendo distintas empresas contratistas que ya realizaban trabajos en dicha provincia para concurrir en simultáneo a las licitaciones, realizó las presentaciones tendientes a solicitar adelantos de contrato, firmó los convenios con la DNV y solicitó certificaciones por obras no efectuadas, recibió los pagos, no realizó las obras en los plazos estipulados, etc., y luego, de acuerdo a la hipótesis planteada en la causa 11.352/14 —conexa al presente— habría contratado los hoteles de la ex familia presidencial.

Sin implicar una mengua al rol trascendental de Lázaro BÁEZ y sus colaboradores, tal como se colige de la redacción del tipo penal bajo estudio por tratarse de un delito especial propio, únicamente podrán ser autores de la referida maniobra, aquéllas personas que, al momento de los hechos, tuvieran el requisito especial de autoría previsto por el tipo es decir quienes tenían el carácter de “funcionarios públicos”, mientras quienes cumplieron el rol de “empresarios beneficiados”, deberán ser indagados en carácter de *participes necesarios*, por resultar su intervención imprescindible para alcanzar la comisión de la maniobra en examen.

Es por ello que mientras que Cristina Elisabet FERNANDEZ DE KIRCHNER, Presidente de la Nación (2007-2015), Julio DE VIDO, Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2003-2015); José Francisco LÓPEZ, Secretario de Obras Públicas (2003-2015); Graciela Elena OPORTO (2003-2005), Raúl Víctor RODRÍGUEZ (2005-2007), Hugo Manuel RODRÍGUEZ (2007-2008) y Abel Claudio FATALA (2008-2015) Subsecretarios de Obras Públicas; Carlos Santiago KIRCHNER, Subsecretario de Coordinación de Obra Pública Federal (2005-2015); Nelson PERIOTTI, Administrador de la DNV (2003-2015);

Julio ORTIZ ANDINO (2003-2007) Subadministrador de la DNV; Sandro FÉRGOLA, Subadministrador de la DNV (2007-2010) y Gerente de Obras y Servicios Viales de la DNV (2005-2008); Carlos Joaquín ALONSO (2011-2015) Subadministrador de la DNV; Francisco LEÓN (2003-2004), Norma Beatriz VILLAREAL (2004-2007) y Sergio PASSACANTANDO (2006-2015), Gerentes de Administración de la DNV; Víctor Francisco FARRÉ (2003-2005) y Jorge Eduardo GREGORUTTI (2008-2015) Gerentes Obras y Servicios Viales de la DNV; Eduardo LENCE (2003-2004), Gustavo GENTILI (2005-2008) y Fernando ABRATE (2008-2015), Gerentes de Planeamiento, Investigación y Control y Gerencia de Obras y Servicios Viales; Ernesto Eduardo MORILLA, Jefe del Distrito 23° (2003-2004) y Jefe de la División Obras del Distrito 23° (2012-2015); Juan Carlos VILLAFANE, Jefe del Distrito 23° (2005) y Presidente de la AGVP (2006-2007); Raúl Osvaldo DARUICH (2006-2008) Jefe del Distrito 23° de la DNV; Mauricio COLLAREDA Jefe de la División Obras del 23° Distrito (2008) y Jefe del Distrito 23° (2009-2015); Gustavo César TORRES Jefe de la División Obras del 23° Distrito (2003-2007), Juan José Ramón BERRAONDO Jefe de la División Obras del 23° Distrito (2009-2011); Héctor René Jesús GARRO (2003-2006), Raúl Gilberto PAVESI (2007-2013) y José Raúl SANTIBAÑEZ (2013-2015) Presidentes de la AGVP de Santa Cruz **deberán responder en carácter de coautores**, ya que en todo momento tuvieron el co-dominio funcional del hecho, Lázaro Antonio BÁEZ, Martín Antonio BÁEZ, Julio MENDOZA y Fernando Javier BUTTI y Myriam COSTILLA que resultaron beneficiados con la infidelidad fraudulenta llevada a cabo por los ex funcionarios estatales, **deberán ser indagados en carácter de partícipes necesarios**, por resultar su intervención imprescindible para alcanzar la comisión de las defraudaciones en examen.



Ministerio Público de la Nación

Lo expuesto hasta aquí demuestra la participación criminal de los investigados en la maniobra perjudicial para la administración pública, la connivencia de todos ellos y la división de tareas de ambos sectores en su perpetración, los funcionarios desde *puertas adentro* y los empresarios *puertas afuera* y el beneficio otorgado para estos últimos garantizado por el interés particular volcado por los sujetos activos, es decir todos los elementos que conforman el tipo objetivo y subjetivo de la figura legal analizada.

V.b. Negociaciones incompatibles

Tal como se adelantó, la conducta desplegada por los funcionarios públicos acusados y por los empresarios beneficiados con la adjudicación de la obra pública de la provincia de Santa Cruz, no solo puede ser subsumida típicamente en el delito de fraude contra la administración pública sino que también pueden ser encuadrada en el tipo penal de negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública.

La conjugación entre ambas figuras, está dada porque los dos tipos penales contienen un elemento especial subjetivo distinto del dolo de características similares, definido en un caso como se ha visto en la defraudación “*el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido*” y en las negociaciones incompatibles en “*interesarse en miras de un beneficio propio o de un tercero*”

Al respecto la Excma. Cámara del Fuero tiene dicho que: “*ambas descripciones de tal elemento remiten a idéntico contenido: la exigencia de que la conducta tenga la finalidad de lograr un beneficio ajeno al interés de la administración pública, circunstancia ésta que constituye todo el marco de ilicitud que caracteriza al delito de negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública y que determina que —aún cuando se descartare la defraudación—*

subsista como figura remanente este otro encuadre típico” (CCCFed. in re: “Kammerath, Germán L. y otros”, reg. n° 24.549, rta. 01/12/15).

En efecto, esta circunstancia ha llevado a que la jurisprudencia de manera concordante sostuviera una relación concursal aparente entre estas figuras típicas, achacando la defraudación cuando se provoca un perjuicio patrimonial e imputando el tipo penal de negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública cuando este elemento no se encuentra presente.

En el caso analizado, como ya se ha visto, a criterio de los suscriptos la exigencia de perjuicio propia de la administración fraudulenta se encuentra ampliamente superada a partir de las evidencias aunadas que demuestran el desmedro al patrimonio del Estado Nacional y como contrapartida el lucro indebido por parte de Báez. Sin embargo, al tratarse de una primera presentación, estimamos que corresponde desarrollar la figura legal que alternativamente podría llegar a reprocharse, sin perjuicio de la relación concursal que el devenir del proceso llevará a postular y para favorecer un amplio ejercicio del derecho de defensa en juicio en orden a todas las figuras delictivas que puedan resultar aplicables.

En efecto, la figura de negociaciones incompatibles, establece que: *“será reprimido con reclusión o prisión de uno a seis años e inhabilitación especial perpetua, el funcionario público que, directamente, por persona interpuesta o por acto simulado, se interesare en miras de un beneficio propio o de un tercero, en cualquier contrato u operación en que intervenga en razón de su cargo”*.

Como se puede observar, la figura penal citada pone en cabeza de todo funcionario público un deber fundamental para evitar la corrupción en los actos de gobierno, ello es, que debe actuar de forma prístina e imparcial en la elaboración, conclusión y ejecución de los contratos y demás operaciones que les corresponda



Ministerio Público de la Nación

intervenir en razón de su cargo (cfr. Donna, Edgardo A., *Derecho Penal. Parte Especial.*, Ed. Rubinzal-Culzoni, II ed., T. III, págs.359 y ss.).

Siguiendo este criterio, se entiende que el bien jurídico protegido por la figura penal es el “*interés que tiene el Estado en el fiel y debido desempeño de las funciones de administración en sentido amplio de manera que la actuación de los órganos no sólo sea imparcial sino que se encuentre a cubierto de toda sospecha de parcialidad*” (cfr. Soler, Sebastián, *Derecho penal argentino*, Ed. Tea, Buenos Aires, 1992, t.V, p. 246 y CCCFed. en numerosos precedentes tales como: causa "Maharbiz", reg. n° 19.235, rta. 20/11/01 y " Méndez Diz, Jorge", reg. n° 40.166, rta. 19/09/07, entre otros).

En definitiva, ese interés que tiene el Estado en el fiel y debido desempeño de las funciones públicas, es el que se va a ser socavado por el acto de corrupción del funcionario público que lejos de velar por el interés que le fue confiado en razón de su cargo, sobrepondrá los propios con el fin de beneficiarse a sí mismo o a un tercero.

Explican de manera conteste tanto la doctrina como la jurisprudencia que cuando el tipo penal utiliza el verbo típico “*interesarse*”, refiere al agente que “*vuelca sobre el negocio (...) una pretensión de parte no administrativa*”, actuando en la operación “*no sólo como funcionario, sino, conjuntamente, como particular interesado en una determinada decisión o actuación de la administración*” (cfr. Creus, Carlos, “*Derecho Penal, parte especial*”, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1999, Tomo II, pág. 299; CCCFed., in re: “Leonetti, Jorge Alegando”, rta. 21/04/09, reg. 42.511; CCCFed. in re: “Canosa, Armando y otro”, rta. 18/03/14, reg. 48.863).

Esta confluencia de intereses disímiles en el agente estatal ha sido denominada como “*desdoblamiento del agente*”, lo que implica que este actúa simultáneamente como funcionario —representando al Estado— y como sujeto

interesado, lo que perjudica a la administración pública que encuentra dentro de su propio seno a quien utiliza ese lugar de poder para utilizarlo con una finalidad ilegítima.

Así lo ha entendido la Alzada al explicar que “[e]l resultado [del desdoblamiento del agente] es el desvío de poder en desmedro del necesario interés unilateral que debe arrimar toda actuación de un órgano estatal, procediendo con tendencia beneficiante, condicionando la voluntad negocial de la administración por la inserción de un interés particular” (cfr.. CCCFed. in re "Martínez de Hoz", rta. 15/11/90, reg. 742; CCCFed. in re "Lira", rta. 4/11/97, reg. 943; CCCFed in re "Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor", rta. 19/5/03, reg. 384; CCCFED in re "Álvarez, Atilio José y otros s/ procesamiento y embargo", rta. 18/8/05, reg. 839; Sala II c. 12.840 "Nicolini", rta. 29/5/96, reg. 13.177 y c. 12.307 "Tedesco Balut", rta. 16/9/96, reg. 13.497, c. 38.401, "Alzogaray", rta. 20/12/05, reg. 1489, entre otras).

Como se ha visto hasta aquí, el tipo penal persigue que quienes administran la cosa pública lo hagan con *transparencia, honestidad e imparcialidad* y es precisamente ello lo que los ex presidentes de la nación y los demás funcionarios encargados de administrar los fondos destinados a la *obra pública vial* no han realizado al contratar de manera *sistemática y permanente* al socio y amigo personal de los primeros.

En efecto, tal como se ha visto en el acápite III.a. “el contratante”, cada uno de los funcionarios mencionados, de acuerdo a las competencias llevaron a cabo algunas veces por acción —al decidir donde se llevarían a cabo las obras, fondear con recursos financieros a la DNV, elegir sistemáticamente a las empresas del GRUPO BÁEZ, otorgarle un canal de pago preferencial, prorrogar los contratos, etc.— y otras por omisión — al no cumplir con sus obligaciones de control, no



Ministerio Público de la Nación

verificar el avance de las obras, no sancionar, haciendo caso omiso a las recomendaciones de la AGN, etc.— los aportes necesarios para poder volcar invariablemente su interés en pos de beneficiar a las empresas del empresario amigo y socio de los ex presidentes de la nación.

En resumidas cuentas, la matriz instrumentada desde los ex presidentes de la nación hacia los distintos funcionarios públicos destinada a beneficiar —como así ocurrió— al amigo y socio de los ex presidentes, permite tener acreditado la concurrencia de todos y cada uno de los elementos típicos del delito de negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública, colocando a los agentes estatales en el papel de coautores del tipo bajo estudio.

Así lo sostuvo la Excma. Cámara del Fuero al afirmar que: “[s]on configurativas del delito de negociaciones incompatibles con el ejercicio de funciones públicas las irregularidades en los procesos licitatorios [tales como] diversas contrataciones con la misma empresa (...) la vinculación entre los oferentes (...) ausencia de constatación de finalización de obras, demostrativas de que diversos funcionarios incumpliendo deberes, acudieron en forma sistemática a regímenes de excepción para evadir el necesario control al que deberían haberse sometidos, para asegurar el éxito de sus maniobras delictivas, consistentes en el armado de ruedas de oferentes ficticias y simuladas en esas contrataciones directas para el beneficio de la co-contratante del estado la cual en todos los casos resultó ser la única adjudicataria” (CCCFed. in re: “Cambiazó, Daniel y otros”, reg. 27.368, rta. 20/09/07).

Sin embargo, la complejidad de la maniobra y el reparto de funciones que ha sido expuesto, es lo que lleva a afirmar que en el *sub examine* no basta con analizar el contrato o la licitación de cada obra en sí misma y únicamente el rol de los funcionarios que intervinieron directamente en ellos, sino que resulta necesario

apreciar cómo es que se preparó el escenario con el fin que se llevaran a cabo una magnífica cantidad de obras viales en la provincia de Santa Cruz, cómo se logró dotar de recursos a esa provincia y finalmente cómo esos recursos públicos quedaron en manos del amigo de los ex presidentes.

Todo ello, permite sostener el desdoblamiento de la personalidad de la totalidad de los funcionarios públicos acusados, ya que cada uno desde el rol que le correspondía de acuerdo a su cargo, lejos de velar por los intereses del Estado, sobrepusieron los propios con el fin de ejecutar esta matriz de corrupción, que se decantaba desde la presidencia de la nación y que tenía por finalidad beneficiar a un tercero: Lázaro BÁEZ y las empresas de su grupo económico.

En este sentido, el tipo penal expresamente establece la posibilidad que el interés ajeno a la administración pública puede ser “*en miras de un beneficio propio o de un tercero*”, lo que demuestra que al igual que en el caso de la defraudación, el legislador ha admitido la hipótesis de intervención de terceras personas que no reúnen la calidad especial de funcionario público.

Así lo sostenido la Excma. Cámara del Fuero al resolver que “*no existe en la actualidad mayor discusión en la doctrina acerca de la posibilidad de imputar, en calidad de partícipe, a aquella persona que dolosamente coopera en el hecho de otro (...) aun cuando no se encuentren dadas las características típicas para ser autor*” (cfr. CCCFed. in re: “Massholder, Juan A. y otros”, reg. 34241, rta. 8/04/03, ver también causa n° 42.511 “Leonetti, Jorge A”, rta. el 21/4/09, reg. n° 324 y Sancinetti, “Negociaciones Incompatibles con el ejercicio de funciones públicas”, Doctrina Penal, Año 9, n°33/34, 1986, Ed. Depalma, pág. 84).

De esta manera, al tratarse de un delito especial propio, al igual que fue expuesto al tratar la anterior calificación legal, mientras que los funcionarios públicos deberán ser indagados en carácter de coautores, quienes fueron



Ministerio Público de la Nación

beneficiados con las contrataciones garantizadas por aquéllos deberán responder como partícipes necesarios, toda vez que sin contar con la característica especial de autoría —rol de funcionario público—, llevaron a cabo un aporte al suceso delictivo sin el cual el mismo no hubiera podido llevarse a cabo.

VI. DE LAS MEDIDAS CAUTELARES

VI.a. Medidas Cautelares y Recupero de Activos

Antes de ingresar en el análisis concreto de los requisitos de admisibilidad que fundan esta pretensión cautelar (acápite III), corresponde formular algunas consideraciones que justifican la adopción de medidas como las que aquí se solicitan en el ámbito del proceso penal, sin perjuicio del grado de avance que vaya adquiriendo la imputación en relación a las personas involucradas.

Al respecto, debe tenerse presente que el proceso cautelar ha sido definido como *“aquél que tiende a impedir que el derecho cuyo reconocimiento o actuación se pretende obtener a través de otro proceso, pierda su virtualidad o eficacia durante el tiempo que transcurre entre la iniciación de ese proceso y el pronunciamiento de la sentencia definitiva”*⁴⁶. En este sentido, las medidas cautelares o precautorias se establecen *“para asegurar los bienes y las personas involucradas en la litis, y para [mantener o en algunos casos alterar] los estados de hecho y de derecho vigentes, de modo que el pronunciamiento de la sentencia definitiva (...) pueda resultar de cumplimiento posible”*⁴⁷. Por ello se sostiene que las medidas cautelares no tienen un fin en sí mismas, dado que, como dijera Calamandrei en su ya célebre alocución, ellas *“[n]acen, en otras palabras, al*

⁴⁶ Lino Enrique Palacio, *Manual de Derecho Procesal Civil*, Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1993, décima edición actualizada, t. II, p. 316.

⁴⁷ Jorge L. Kielmanovich, *Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. Comentado y Anotado*, 5ª ed., Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 2010, t. I, p. 451.

servicio de una resolución definitiva, con el oficio de preparar el terreno y aportar los medios más aptos para su éxito”⁴⁸.

En el marco de la clasificación de medidas precautorias por la materia sobre la cual versan y la finalidad que persiguen, interesan especialmente a esta presentación las dirigidas a asegurar bienes y, en particular, aquellas que procuran asegurar su ejecución⁴⁹, a los fines de garantizar tanto el **decomiso** del producto y provecho del delito como la **indemnización civil** y la **multa**.

Sobre esto, debe considerarse que, en virtud de las obligaciones internacionales que asumiera nuestro país en materia de delitos vinculados a la criminalidad compleja con la firma, aprobación y ratificación de diversos instrumentos internacionales⁵⁰, se han realizado reformas tendientes a establecer un sistema de medidas cautelares con fines de recupero de activos. En este sentido, se destaca el **art. 23 CP**, en cuanto establece que:

El juez podrá adoptar desde el inicio de las actuaciones judiciales las medidas cautelares suficientes para asegurar el decomiso del o de los inmuebles, fondos de comercio, depósitos, transportes, elementos informáticos, técnicos y de comunicación, y todo otro bien o derecho patrimonial sobre los que, por tratarse de instrumentos o efectos relacionados con el o los delitos que se investigan, el decomiso presumiblemente pueda recaer.

El mismo alcance podrán tener las medidas cautelares destinadas a hacer cesar la comisión del delito o sus efectos, o a evitar que se consolide su provecho.

⁴⁸ Palacio, *op. cit.*, p. 317.

⁴⁹ Ver *íd.*, p. 320.

⁵⁰ La Convención de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (ONU), Viena, 1988 (ratificada por la ley 24.072, que ha sido publicada en el B.O. el 14/4/1992); la Convención Interamericana contra la Corrupción, Caracas, 1996 (ley 24.759 - B.O. 17/1/1997); la Convención sobre la Lucha Contra el Cohecho de Funcionarios Públicos Extranjeros en las Transacciones Comerciales Internacionales, (OCDE), París, 1997 (ley 25.319 - B.O. 18/10/2000); el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo, Nueva York, 1999, ley 26.024 (B.O. 19/4/2005); la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, Palermo, 2000 (ley 25.632 - B.O. 30/8/2002); la Convención Interamericana contra el Terrorismo, Bridgetown, 2002 (ley 26.023 - B.O. 18/4/2005); la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, Nueva York, 2003, ley 26.097 (B.O. 9/6/2006); entre otros.



Ministerio Público de la Nación

Para vislumbrar las razones jurídicas que explican la necesidad de adoptar en forma temprana el tipo de medidas que aquí se solicitan, debe considerarse que la incorporación del decomiso del producto o provecho del delito al art. 23 CP mediante la ley 25.188, en 1999, implicó el abandono por parte del legislador argentino de la concepción tradicional según la cual el decomiso es una mera pena accesoria a la condena, y la adopción, en cambio, de una visión moderna que lo concibe como una herramienta orientada al recupero de activos provenientes del delito, que procura *“impedir que el autor del ilícito penal pueda seguir disfrutando de lo que por él obtuvo”*⁵¹.

En efecto, a pesar de que *“[e]s un principio reconocido en todas las tradiciones jurídicas la noción de que nadie debe beneficiarse de sus acciones ilícitas y de que el delito comprobado no rinda beneficios”*⁵², el abuso de la figura del decomiso por parte de las monarquías para incrementar las rentas fiscales generó desconfianza de esta herramienta en la modernidad, lo que limitó las transferencias de propiedad de los particulares al Estado a las expropiaciones basadas en una ley y revisables judicialmente⁵³. En el ámbito del proceso penal, ello circunscribió el uso del decomiso como sanción penal a los instrumentos del delito (*instrumentum sceleris*) y al objeto del delito (*objetum sceleris*)⁵⁴. En nuestro país, tal era precisamente la perspectiva que informaba el instituto del decomiso en la redacción originaria del Código Penal⁵⁵, que limitaba el decomiso a los instrumentos del delito y a sus “efectos”, término generalmente interpretado de modo restrictivo como referido a los objetos del delito. Así, *“el decomiso se revela[ba] como una medida ‘in personam’, es decir, como una pena accesoria a una sentencia de condena que,*

⁵¹ CNCP, Sala IV, “Alsogaray, María Julia”, 9/6/05 (voto del Dr. Hornos).

⁵² Guillermo Jorge, *Recuperación de activos de la corrupción*, Buenos Aires: Del Puerto, 2008, p. 67.

⁵³ *Íd.*, p. 68.

⁵⁴ *Íd.*, p. 69.

⁵⁵ CCCFef., Sala I, “Vago, Gustavo (Skanska S.A.) s/embargo preventivo”, 31/08/10.

por ello, no puede ser aplicada en caso de fallecimiento o rebeldía del acusado y que sólo puede alcanzar los bienes de su propiedad que utilizó como instrumento del delito o que fueron su producto -directo-”⁵⁶.

La reforma del art. 23 CP vino a establecer una nueva concepción, inscripta en la tendencia global iniciada en los años 80’, orientada a decomisar el producto o provecho del delito para reducir los mercados ilícitos vinculados con la criminalidad organizada (narcotráfico, corrupción, lavado de activos, etc.)⁵⁷, e incorporada ya por entonces a algunas leyes penales especiales en nuestro país⁵⁸.

Con el mismo objetivo de privar al autor del hecho de las ganancias del delito, la reforma incorporó la posibilidad de que el decomiso se pronuncie contra terceros no legitimados en el proceso: **(a)** personas de existencia ideal que se hubieren beneficiado del producto o provecho del delito cometido por sus órganos, miembros o administradores; y **(b)** terceros que se hubieren beneficiado del producto o provecho del delito a título gratuito. De este modo, tal como lo ha reconocido la jurisprudencia⁵⁹, el carácter *in personam* que tuvo históricamente el decomiso en nuestro derecho (sanción penal dirigida al condenado) comienza a alcanzar algunos caracteres *in rem*, atendiendo al origen de los bienes.

Este avance hacia sistemas de decomiso *in rem* continuó en nuestro país con la sanción de la ley 26.683 en junio de 2011, que reformó el art. 23 CP e incorporó la figura del decomiso sin condena (también llamado “decomiso anticipado”) respecto de los delitos contra el orden económico y financiero⁶⁰ cuando se comprueba la ilicitud del origen de los bienes o la del hecho al que se vinculan y el imputado no puede ser enjuiciado por las clásicas causales de suspensión o

⁵⁶ *Íd.*

⁵⁷ Guillermo Jorge, *op. cit.*

⁵⁸ Tales como el viejo art. 25 de la Ley N° 23.737, derogado por la Ley N° 25.246; los arts. 30 y 39 de la Ley N° 23.737; o el viejo art. 278, inc. 4 CP según reforma operada por la Ley N° 25.246.

⁵⁹ CCCFed., Sala I, “Vago, Gustavo (Skanska S.A.) s/embargo preventivo”, 31/08/10.

⁶⁰ Título XIII del libro Segundo del CP.



Ministerio Público de la Nación

extinción de la acción penal (fallecimiento, fuga, prescripción, etc.) o bien reconoce la procedencia o el uso ilícito de los bienes. La reforma también estableció que todo reclamo o litigio sobre el origen, naturaleza o propiedad de los bienes debe realizarse mediante una acción administrativa o civil de restitución.

Es decir que, a partir de la reforma de 1999, (y mucho más desde la reforma de 2011) el sistema penal argentino incorporó en forma categórica decomisos de características *in rem*, en los que “[l]os bienes sujetos a decomiso (...) tienen una relación específica con el delito: son instrumentos, efectos o el provecho obtenido, con independencia de que se encuentren en poder del imputado o de terceros, salvo cuando éstos son de buena fe y los adquirieron a título oneroso”⁶¹.

Por otra parte, el significativo cambio operado en la concepción del decomiso impactó de manera directa en el diseño institucional que el legislador previó para las medidas cautelares tendientes a inmovilizar activos, pues el art. 23 CP reformado en 2003 mediante la ley 25.815 establece expresamente que este tipo de medidas puede adoptarse de manera temprana, sin perjuicio de cómo vaya configurándose el mayor o menor estado de sospecha respecto de la culpabilidad de los imputados.

Con el mismo espíritu se presentan los lineamientos trazados por la Procuración General de la Nación, mediante las Resoluciones PGN n° 129 y 134, del año 2009. En la primera de ellas se instruyó a los Fiscales a que “*adopten las medidas necesarias para no frustrar el recupero de esos bienes, evitando en el momento oportuno y sin dilaciones innecesarias, su libre disposición por parte de los imputados o las personas jurídicas que representen*”. Mientras que en la Res. PGN N° 134/09 les encomienda de manera directa que “*realicen -en forma*

⁶¹ Guillermo Jorge, “Recuperación de activos de la corrupción en Argentina. Recomendaciones de política institucional y agenda legislativa”, Buenos Aires: Universidad de San Andrés y Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia, 2009, p. 42.

simultánea a las medidas destinadas a lograr el esclarecimiento del hecho ilícito-, la investigación patrimonial de cada una de las personas involucradas”, con el propósito de la identificación de los bienes o el dinero vinculado al delito investigado, de modo tal que sobre estos pueda recaer eventualmente el decomiso o, en su defecto, la individualización de activos susceptibles de ser embargados para hacer luego efectiva la indemnización civil.

Desde el punto de vista de la legislación procesal, la posibilidad de dictar medidas cautelares con fines de decomiso, así como las que se dirigen a asegurar la indemnización y multa surge del **art. 518 CPPN**. La norma dispone que:

Al dictar el auto de procesamiento, el juez ordenará el embargo de bienes del imputado o, en su caso, del civilmente demandado, en cantidad suficiente para garantizar la pena pecuniaria, la indemnización civil y las costas.

Si el imputado o el civilmente demandado no tuvieren bienes, o lo embargado fuere insuficiente, se podrá decretar su inhibición.

Sin embargo, las medidas cautelares podrán dictarse antes del auto de procesamiento, cuando hubiere peligro en la demora y elementos de convicción suficientes que las justifiquen.

Si bien la norma citada no refiere expresamente al decomiso, como indicara reiteradamente la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, “*el art. 518 del C.P.P.N. persigue como finalidad “...asegurar la eventual responsabilidad pecuniaria ante la eventualidad de una condena...” (cfr. c/nº 41.150, “Azcarate, Javier s/ apela embargo preventivo”, del 17/9/08, reg. Nº 1051, entre muchas otras). Entre ellas y tal como se desprende de la lectura del art. 30 del C.P., corresponde computar ‘el decomiso del producto o el*



Ministerio Público de la Nación

provecho del delito' aun cuando, según lo expuesto, éste no sea equiparable a una pena de multa ni tampoco, a la indemnización de los daños y perjuicios”⁶².

La aplicación de dicha norma, junto al ya citado art. 23 CP, permite concluir que los jueces pueden adoptar medidas precautorias desde el inicio de las actuaciones, es decir, **antes del auto de procesamiento⁶³ e incluso antes de la convocatoria a prestar declaración indagatoria**, a los efectos de cautelar los activos pasibles de decomiso y los bienes necesarios para asegurar la pena pecuniaria, la indemnización civil y las costas. Ello así, claro está, siempre que se encuentren configurados los presupuestos de admisibilidad propios de todas las medidas cautelares (verosimilitud del derecho y peligro en la demora). En esta línea, la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional tiene dicho que:

[S]i bien es cierto que los estándares de probabilidad requeridos por la última parte del art. 518 del Código Procesal Penal ('elementos de convicción suficientes'), y por el inciso primero del art. 230 del Código Procesal Civil y Comercial ('verosimilitud del derecho'), son asimilables al exigido por el art. 294 ('motivo bastante para sospechar'), el formal llamado a prestar declaración indagatoria no es requisito indispensable para el dictado de una medida precautoria en el proceso penal⁶⁴.

Tal es, precisamente, la situación que se presenta en el caso que nos ocupa, pues, según se indicará más adelante, la verosimilitud del derecho y el peligro en la demora aconsejan la urgente adopción de medidas cautelares en esta instancia del proceso. En consecuencia, resulta indudable que V.Sa. se encuentra facultado para

⁶² CCCFed., Sala I, “Vago, Gustavo (Skanska S.A.) s/embargo preventivo”, 31/08/10.

⁶³ Ver CCCFed., Sala I, “García, Alberto Marcelo y otro s/rechazo de la solicitud de levantamiento de medidas cautelares”, 24/11/11 (voto del Dr. Freiler) y CCCFed., Sala I, “Dukarevich, Pablo s/embargo”, 28/05/2009.

⁶⁴ CCC, Sala I, “Zambón, María Luisa s/medida de no innovar”, 27/10/05.

ordenar todas las medidas precautorias que estime conducentes a los efectos de asegurar los activos pasibles de decomiso y aquellos que resulten necesarios para asegurar eventuales indemnizaciones y las costas del proceso. Y es que, como tiene dicho la CSJN, “*los jueces tienen el deber de resguardar dentro del marco constitucional estricto la razón de justicia, que exige que el delito comprobado no rinda beneficios*”⁶⁵. Siendo ello así, sólo resta determinar si concurren en el caso los requisitos de admisibilidad propios de toda medida cautelar, lo que se aborda a continuación.

VI.b. Requisitos para la procedencia

VI.b.1. Marco Jurídico

Los presupuestos fundamentales cuya configuración se exige, en forma simultánea, para habilitar el dictado de las medidas cautelares son dos: a) la **verosimilitud del derecho** -*fumus boni iuris*- y b) el **peligro en la demora** -*periculum in mora*-. Explica Kielmanovich, en su comentario al art. 195 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (en adelante CPCCN)⁶⁶, que “[s]on presupuestos de admisibilidad de las medidas cautelares la alegación y eventual demostración de un grado más o menos variable de verosimilitud del derecho invocado o ‘humo del buen derecho’ del derecho romano (*fumus bonis iuris*) y del peligro en la demora (*periculum in mora*)”⁶⁷. En el mismo sentido, la CSJN tiene

⁶⁵ CSJN, Fallos, 254:320; 275:389; 279:54; 279:138; 283:66; 313:1305; 320:277; 321:2947 y 323:929, entre otros.

⁶⁶ Art. 195 del CPCCN: *Las providencias cautelares podrán ser solicitadas antes o después de deducida la demanda, a menos que de la ley resultare que ésta debe entablarse previamente. El escrito deberá expresar el derecho que se pretende asegurar, la medida que se pide, la disposición de la ley en que se funde y el cumplimiento de los requisitos que corresponden, en particular, a la medida requerida.*

Los jueces no podrán decretar ninguna medida cautelar que afecte, obstaculice, comprometa, distraiga de su destino o de cualquier forma perturbe los recursos propios del Estado, ni imponer a los funcionarios cargas personales pecuniarias.

⁶⁷ Kielmanovich, op. cit., p. 454.



Ministerio Público de la Nación

dicho que “[l]a viabilidad de las medidas precautorias se halla supeditada a que se demuestre la verosimilitud del derecho invocado y el peligro en la demora”⁶⁸.

En primer lugar, el derecho invocado -o los hechos en los que se funda el derecho que se pretende asegurar- debe gozar de un cierto grado de verosimilitud, es decir, de apariencia de verdad. Se trata de un juicio de mera probabilidad. Para una mejor comprensión del alcance que debe asignarse a este concepto elemental, puede resultar de utilidad otra doctrina fijada por nuestro máximo Tribunal, en cuanto a que “como resultado de la naturaleza de las medidas cautelares, ellas no exigen de los magistrados el examen de certeza sobre la existencia del derecho pretendido, sino solo de su verosimilitud. Es más, el juicio de verdad en esta materia se encuentra en oposición a la finalidad del instituto cautelar, que no es otra que atender a aquello que no exceda el marco de lo hipotético, dentro del cual, asimismo, agota su virtualidad”⁶⁹. Siguiendo esa misma línea, se explicó que

“la fundabilidad de la pretensión que constituye su objeto (el del proceso cautelar) no depende de un conocimiento exhaustivo y profundo de la materia controvertida en el proceso principal, sino de un análisis de mera probabilidad acerca de la existencia del derecho discutido. Ello es lo que permite que el juzgador se expida sin necesidad de efectuar un estudio concluyente de las distintas circunstancias que rodean toda relación jurídica. De lo contrario, si estuviese obligado a extenderse en consideraciones al respecto, peligraría la obligación que pesa sobre él de no prejuzgar, es decir de no emitir una opinión o decisión anticipada -a favor de cualquiera de las partes- sobre la cuestión sometida a su jurisdicción”⁷⁰.

⁶⁸ Fallos, 321:695; 316:1833 y 319:1069, entre otros.

⁶⁹ CSJN, Fallos 306:2060.-

⁷⁰ CSJN, Fallos 314:711.-

En el mismo sentido, agrega Palacio que *“el otorgamiento de una medida cautelar no requiere la prueba terminante y plena del derecho invocado, porque si así fuera podría ocurrir que, en el ínterin se consumasen los hechos que precisamente tiende a impedir. Basta por consiguiente, la simple apariencia o verosimilitud en el derecho...”*⁷¹. A mayor abundamiento, en otro pronunciamiento el Tribunal Supremo reiteró que *“como resulta de la naturaleza de las medidas cautelares, ellas no exigen de los magistrados el examen de certeza sobre la existencia del derecho pretendido, sino solo de su verosimilitud, desde que el juicio de verdad en esta materia se encuentra en oposición a la finalidad del instituto cautelar, que no es otra cosa que atender a aquello que no exceda el marco de lo hipotético...”*⁷². De todo esto se sigue que, para conceder la medida que aquí se propugna, el juicio de derecho requerido se agota en la valoración provisional, sin que esta deba ser necesariamente la misma que se exige, por ejemplo, para citar a prestar declaración indagatoria.

El otro presupuesto de admisibilidad de las medidas precautorias, como ya mencionamos, es el **peligro en la demora**, es decir, la *“probabilidad de que la tutela jurídica definitiva que la actora aguarda pueda frustrarse en los hechos, porque, a raíz del transcurso del tiempo, los efectos del fallo final resulten prácticamente inoperantes -de acuerdo con el juicio objetivo de una persona razonable- o por la propia actitud de la parte contraria”*⁷³.

El peligro en la demora está lógicamente relacionado con la duración misma de los procesos hasta el dictado de la sentencia definitiva. En este sentido, se ha dicho que *“las medidas cautelares deben acordarse con amplitud de criterio, para evitar que los pronunciamientos que dan término al proceso resulten inocuos.*

⁷¹ PALACIO, ob. cit., Tomo II p. 317.

⁷² Fallos 306:2060

⁷³ Kielmanovich, op. cit., pp. 454-55.



Ministerio Público de la Nación

Lo mismo puede decirse del peligro en la demora cuando existe la eventual posibilidad de que una vez dictada sentencia en el juicio, no haya bienes para responder a la condena en caso de ser acogida la demanda (...). El peligro en la demora a los efectos de la medida precautoria surge de la sola duración del juicio; la prolongación de un tiempo más o menos prolongado crea siempre un riesgo a la justicia (...)”⁷⁴.

Finalmente, cabe destacar que si bien es necesario acreditar los dos requisitos de admisibilidad (verosimilitud del derecho y peligro en la demora), ellos deben evaluarse de manera integral. Así, en palabras de Arazí, “*para decretar una medida cautelar, el juez tiene que apreciar si se encuentran reunidos dos requisitos básicos, a saber: verosimilitud del derecho y peligro en la demora. Ambos recaudos deben evaluarse en forma armónica, de manera que a mayor verosimilitud del derecho no cabe ser tan exigente en la gravedad e inminencia del daño, y viceversa, cuando existe el riesgo de un daño extremo e irreparable, el rigor acerca del fumus bonis iuris se puede atemperar. Sucede que en esta materia, más que en ninguna otra, el criterio judicial adquiere importancia relevante; el juez debe obrar con prudencia pero rápidamente y con un sentido realista*”⁷⁵.

VI.b.2. Verosimilitud del derecho

En relación con este primer presupuesto, las probanzas incorporadas en autos, desarrolladas a lo largo de la presentación, demuestran, con el grado de probabilidad que demanda esta instancia cautelar, que entre los años 2003 y 2015 los imputados integraron una organización criminal ideada desde el inicio, para

⁷⁴ C.N.Civ., Sala B, “Guerriero, Juan Roberto y otro c/Mutual Rivadavia Seguros de Transporte Público de Pasajeros s/art. 250 CPP”, 27/09/07 (con citas de Martínez Botos y de Falcón).

⁷⁵ Arazí, Roland -Director-, Medidas cautelares, 3ª edición actualizada y ampliada, Editorial Astrea, Ciudad de Buenos Aires, 2007, p. 4.

beneficiarse ilegítimamente con el dinero público, en consecuente y grave detrimento de las rentas de la Nación.

De este modo, se encuentra acreditado que desde las más altas esferas del Poder Ejecutivo Nacional, representado en un primer período por el difunto Néstor Carlos KIRCHNER, y luego por su esposa, Cristina FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, y en uso de las atribuciones que la propia Constitución Nacional les confería en sus respectivos roles de *Jefes de la Administración Pública Nacional*, asignaron estratégicamente fondos públicos a la obra pública vial y designaron en las distintas reparticiones con injerencia en ella, a personajes con los que se vieron íntimamente vinculados en el pasado, quienes ostentando entonces *cargos clave* posibilitaron —por acción u omisión— múltiples y millonarias adjudicaciones a un mismo empresario amigo, único eslabón visible de la distribución que luego se llevaría a cabo.

En efecto, existen elementos demostrativos de sistemáticas irregularidades en distintos procesos licitatorios y de sobrepregios en montos contratados por el Estado para varias decenas de ejecuciones viales, que en todos los casos beneficiaron a **Lázaro BÁEZ** a través de sus distintos formatos societarios y quien de ninguna manera, a partir de los antecedentes ya repasados, podría justificar el origen lícito del sorpresivo poderío económico que supo detentar.

En este sentido, no resulta ocioso reiterar que sólo en concepto de las dos carreteras que aquí fueron presentadas como casos testigos, el nombrado percibió sumas del orden de los **\$1.377.873.220**, cuando previo a los mandatos de Néstor y Cristina FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, apenas se encontraba inscripto en el régimen monotributista.

Igual imposibilidad aparece en relación a distintos funcionarios públicos que en el marco del diseño orgánico de la Administración, tenían plena intervención



Ministerio Público de la Nación

en tales negociados (ya fuera en la instancia de otorgamiento, como en la de ejecución y/o control), resultando ejemplo exponencial de ello, el del ex Secretario de Obras Públicas José F. LÓPEZ, detenido recientemente en poder de casi 9 millones de dólares, jamás declarados y de improbable procedencia legal.

Finalmente, es del caso mencionar que en el marco de los autos nro. 11352/2014 (“HOTESUR”) en pleno trámite ante esta Fiscalía, se investigan las presuntas maniobras de *retorno* a la ex familia presidencial, de parte de aquellos fondos obtenidos ilícitamente a costa del erario público, y en la que, de hecho, ya se han dispuesto medidas del corte que aquí se propicia.

En efecto, se intenta determinar en aquella pesquisa si los distintos integrantes de la misma resultaron beneficiarios de los pagos que distintos empresarios favorecidos por el Estado Nacional —entre ellos, el mentado BÁEZ— habrían realizado a su favor, a través del arrendamiento de los complejos hoteleros de su propiedad y la falsa contratación de habitaciones, lo que les habría permitido otorgarle carácter legítimo al dinero percibido a través de la ilícita concesión de obra pública que conforma objeto de la presente.

A modo de ejemplo, es dable señalar que en el marco de esos actuados, logró determinarse como al menos entre los años 2008 y 2013, Lázaro BÁEZ alquiló y explotó los hoteles Alto Calafate y Las Dunas pertenecientes a los ex mandatarios, reportándoles al menos durante esos cinco años y únicamente por el primero, una ganancia aproximada de más de **cuatro millones de dólares estadounidenses y doce millones de pesos**, incrementando de tal manera su patrimonio a través del dinero que provendría, como se dijo, de las ganancias ilegales que acarrearón esas contrataciones, todo lo cual permite tener acreditado la verosimilitud del derecho invocado.

VI.b.3. Peligro en la demora

Como vemos, en el caso que nos ocupa, a pesar de que la investigación se encuentra en sus inicios, el peligro en la demora se configura por la circunstancia de que los hechos que le dieron origen comenzaron a desarrollarse hace más de diez años, lo que sumado al riesgo temporal producido por la propia duración de este complejo proceso, aumenta las posibilidades de que los bienes que pudieran verse involucrados, desaparezcan.

Por tanto, de no adoptar cautela alguna en forma urgente, lo más probable es que los encartados arbitren todos los medios a su alcance para transferirlos a terceros ajenos y así consolidar el despojo.

Es por todo lo expuesto que entendemos que se verifican en el caso los presupuestos necesarios como para solicitar la adopción de medidas precautorias de índole patrimonial, conforme lo estipula el artículo 518 del ordenamiento procesal en función del art. 23 del CP.

VII.- PETITORIO

Por lo expuesto, solicito a V.S. que:

1) Convoque a prestar declaración indagatoria a las personas mencionadas en el acápite I en los términos del art. 294 del C.P.P.N.

2) Disponga respecto de ellos la inhibición general de bienes.

3) Acumule materialmente a este expediente las causas nro. 8635/16 y 8636/16.

Fiscalía Federal N° 11, 12 de agosto de 2016.

Fiscalnet N° 43820/16