



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**ÍNDICE DE DICTAMEN PRESENTADO EN CAUSA N° 5048/16**

I.- OBJETO.....	1
II.- ANTECEDENTES.....	2
III.- INTRODUCCIÓN.....	6
IV.- DE LA MANIOBRA Y SU ESQUEMA.....	12
<b>IV.a. Los organismos provinciales</b>	<b>12</b>
<b><i>IV.a.1. La Gobernación de la Provincia de Santa Cruz</i></b>	<b>12</b>
i. Funciones y responsabilidades.....	12
ii. Gobernadores.....	17
<b><i>IV.a.2. El Ministerio de Economía y Obras Públicas</i></b>	<b>18</b>
i. Funciones y responsabilidades.....	18
ii. Ministros.....	22
<b><i>IV.a.3. La Administración General de Vialidad Provincial</i></b>	<b>23</b>
i. Estructura del organismo.....	23
ii. Funcionarios responsables.....	29
<b><i>IV.a.4. El Tribunal de Cuentas</i></b>	<b>33</b>
i. Estructura del organismo.....	33
ii. Funcionarios responsables.....	40
<b>IV.b. Los profesionales de empresas del GRUPO BÁEZ</b>	<b>43</b>
V.- DE LA MANIOBRA Y SU IMPLEMENTACIÓN.....	45
<b>V.a. El montaje de la estructura burocrática de funcionarios idóneos para el plan criminal</b>	<b>46</b>
<b>V.b. La concentración económica de la obra pública</b>	<b>57</b>
<b>V.c. El esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro BÁEZ</b>	<b>80</b>
<b><i>V.c.1. De las irregularidades en la adjudicación</i></b>	<b>81</b>
<b><i>V.c.2. De las irregularidades en la ejecución</i></b>	<b>96</b>
i. Los sistemáticos aumentos de costos y plazos y la convalidación de los atrasos.....	97
<i>Introducción.....</i>	97
<i>Modificaciones de obra con ampliación de plazo y aumento de costos.....</i>	110
<i>Nuevos planes de trabajo con ampliación de plazo.....</i>	114
<i>Nuevos planes de trabajo sin ampliación de plazo.....</i>	120
ii. La ausencia de control por parte del Tribunal de Cuentas.....	122
<i>Inexistencia de auditorías sobre las obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ.....</i>	125
<i>Análisis sesgado y parcializado de las rendiciones de cuentas, evadiendo el control sobre las obras del GRUPO BÁEZ.....</i>	136

**V.c.3. Los casos testigo****153**

<i>Expte. DNV n° 11.379/07 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: “28 de noviembre — Rospentek”; Construcción de puente de acceso a Rospentek; Pavimentación de 21 cuadras en 28 de noviembre).....</i>	<i>153</i>
<i>Expte. DNV n° 6746/07 (Obras básicas y enripiado en Ruta Provincial n° 12, Tramo: “Km 245 — Pico Truncado”).....</i>	<i>180</i>
<i>Expte. DNV n° 6748/07 (Obras básicas y enripiado en Ruta Provincial n° 25, Tramo: “San Julián — Gobernador Gregores”).....</i>	<i>201</i>
<i>Expte. DNV n° 1613/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Límite con Chubut — Monte Aymond”, 3° etapa).....</i>	<i>225</i>
<i>Expte. DNV n° 16.751/11 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Límite con Chubut — Monte Aymond”, 1° etapa).....</i>	<i>229</i>
<i>Expte. DNV n° 1615/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Límite con Chubut — Monte Aymond”, 2° etapa).....</i>	<i>234</i>
<i>Expte. DNV n° 1616/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 281, Tramo: “Puerto Deseado — Empalme RN n° 3”).....</i>	<i>238</i>
<i>Expte. DNV n° 1614/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 288, Tramo: “Puerto Punta Quilla — Estancia La Julia” 1° etapa).....</i>	<i>242</i>
<i>Expte. DNV n° 5164/07 (Obras básicas y repavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: “Rospentek — Güer Aike”, Sección: “Puente Blanco — Bella Vista”).....</i>	<i>246</i>
<i>Expte. DNV n° 8604/07 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 39, Tramo: “Ruta Provincial n° 43 — Bajo Caracoles”).....</i>	<i>264</i>
<i>Expte. DNV n° 10.476/07 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 2, Tramo: “Cóndor Cliff — La Esperanza”).....</i>	<i>280</i>
<i>Expte. DNV n° 4195/08 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 49, Tramo: “Empalme RP n° 39 — Empalme RN n° 3”).....</i>	<i>303</i>
<i>Expte. DNV n° 18.295/08 (Autopista — autovía en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Rada Tilly — Km 1867”).....</i>	<i>320</i>
<i>Expte. DNV n° 11.686/10 (Refuerzo estructural en Ruta Nacional n° 281, Tramo: “Puerto Deseado — Empalme RN n° 3”, Sección: “Km 32,55 — Puerto Deseado”).....</i>	<i>335</i>
<i>Expte. DNV n° 10.563/11 (Obras básicas y pavimento en Ruta Provincial n° 47, Tramo: “Empalme RN n° 281 — Empalme RN n° 3”, Sección II).....</i>	<i>343</i>
<b>VII.- Petitorio.....</b>	<b>354</b>



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**SOLICITAMOS INDAGATORIAS Y MEDIDAS CAUTELARES**

**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 VS en la causa n° **5048/16**, caratulada “*GRUPO BÁEZ 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 por medio de esta presentación solicitaremos a VS que convoque a prestar declaración indagatoria a **Sergio ACEVEDO, Carlos SANCHO, Daniel PERALTA** —ex Gobernadores de la Provincia de Santa Cruz—, **Luis VILLANUEVA, Juan Antonio BONTEMPO, Juan Manuel CAMPILLO, Diego Leonardo ROBLES, Roberto Ariel IVOVICH, José Carlos Andrés BLASSIOTTO, Edgardo Raúl VALFRÉ** —ex Ministros de Economía y Obras Públicas de Santa Cruz—, **Manuel Ángel DÍAZ, Guillermo Horacio CANTERO, Juan Carlos CERRATO, Daniel LÓPEZ GERALDI, Víctor PANIAGUA, Juan GELVES, Miguel SALAZAR, Ernesto MORILLA, Orlando TABOADA, Roberto LILLO, Claudia OLIVA, Alba CABRERA, Elio GONZÁLEZ, Carlos MANCILLA, Guillermo TORRES, Jorge PASIECZNIK, Roberto PERAZZO, Facundo MUÑOZ** —funcionarios de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz—, **Angelina ABBONA, Carlos Javier RAMOS, Mario Roberto LAYÚN, Gastón PEDELABORDE, Alice QUINTEROS, Patricia ÁLVAREZ** —funcionarios del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz—, y a **José**

**Carlos PISTÁN y Manuel PARRAS** —profesionales de empresas del GRUPO BÁEZ—, por las razones que en lo sucesivo se desarrollarán.

## **II.- ANTECEDENTES**

Antes de comenzar con la fundamentación del pedido de indagatoria que se formulará, corresponde exponer el contexto en el que se enmarca la presente pesquisa con el objeto de obtener un panorama acabado de la tarea que se ha venido desarrollando en relación a la comprobación de distintos hechos que se habrían desplegado desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional por los ex presidentes Néstor KIRCHNER y Cristina FERNANDEZ, conjuntamente con funcionarios de distintas reparticiones del Estado —Ministerio de Planificación Federal, Dirección Nacional de Vialidad, Administración Federal de Ingresos Públicos, Aerolíneas Argentinas, etc.— y un reducido número de *empresarios amigos* —entre los que se encuentran Lázaro BÁEZ, Cristóbal Manuel LÓPEZ y Carlos Fabián DE SOUSA— quienes 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 descrita, desde el inicio de la pesquisa se han ido formando y acumulando distintos expedientes tendientes a investigar los diferentes hechos que habría cometido la organización enunciada con el fin de sustraer y apoderarse del dinero de las arcas públicas, y es en esta línea que el presente sumario no se despliega en soledad, sino que forma parte de un grupo de investigaciones englobadas bajo la causa n° 15.734/08 “*Kirchner, Néstor y otros s/ asociación ilícita*” —conocida como “causa madre”— que comprende las n° **11352/2014** —“Hotesur”—, **5048/2016** —“Obra



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

pública vial de Santa Cruz”—, **4943/2016** —“Oil Combustibles”—, **11904/2014** —“Aerolíneas Argentinas”—, entre otra decena de pesquisas que se vienen sustanciando con la intervención de esta Fiscalía y del Juzgado n° 10 del fuero.

En este sentido, la asociación ilícita investigada no sólo se habría dedicado a la sustracción de fondos públicos mediante la *defraudación al Estado* —hipótesis de las causas n° 5048/16 y 4943/16—, sino que también se orientó a *canalizar* una porción de ese dinero sustraído a través de un camino inverso, en favor de Néstor KIRCHNER y Cristina FERNANDEZ —esta vez ocupando otro rol, en una faceta privada—, a través de la instrumentación de distintos mecanismos de *lavado de activos* tales como la *actividad hotelera* y el *alquiler de propiedades* (v. causas conexas **CFP 11352/2014** “Hotesur” y **CFP 3732/2016** “Los Sauces”).

Es en el escenario descrito que se enmarca la presente investigación —**5048/16**— en la que se ha podido corroborar la *maniobra de corrupción* por la cual desde el Poder Ejecutivo Nacional y los organismos de la administración estatal con intervención en materia de *obra pública* se montó una organización criminal 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 en favor de las empresas de Lázaro Antonio BÁEZ, lo que representó la contratación del Estado por prácticamente **46 mil millones de pesos**<sup>1</sup>.

**Así, los miembros de la organización criminal investigada para cumplir con su objetivo, escogieron a la obra pública vial como uno de los medios propicios para obtener el dinero del Tesoro Nacional; convirtieron en empresario de la construcción a Lázaro BÁEZ, a quien habrían de enriquecer a lo largo de 12 años a expensas del interés de la sociedad; seleccionaron a la provincia de Santa Cruz como el lugar en donde se ejecutaría la matriz de**

---

<sup>1</sup> \$ 45.947.946.238.

***corrupción; y acordaron generar un éxito continuo y permanente del plan delictivo concertando sucesivos proyectos perjudiciales para hacerse ilícitamente de los fondos públicos, a través de la puesta en marcha y sostenimiento de una maquinaria eficaz —en base al diseño de un esquema de beneficios exclusivos y permanentes— para direccionar y sustraer fondos del Estado a favor de Lázaro BÁEZ, quien se encontraba —como privado— del otro lado de cada contratación perjudicial.***

Ahora bien, corresponde recordar, a la luz de lo expuesto, que el avance de la presente causa ha conducido a la formulación del correspondiente requerimiento de elevación a juicio y a la posterior clausura de la etapa de instrucción en relación a los integrantes de la asociación ilícita y partícipes de la defraudación al Estado Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER, Julio Miguel DE VIDO, Lázaro Antonio BÁEZ, José Francisco LÓPEZ, Carlos Santiago KIRCHNER y Nelson PERIOTTI, como así también, respecto de Abel Claudio FATALA, Héctor René Jesús GARRO, Raúl Gilberto PAVESI, Juan Carlos VILLAFANE, José Raúl SANTIBÁÑEZ, Raúl Osvaldo DARUICH y Mauricio COLLAREDA, quienes, aunque no fueron integrantes de la asociación ilícita, cooperaron a la maniobra fraudulenta desde sus propios espacios de actuación dentro de la estructura estatal (v. fs. 7359/425, 7589/682, 7725/838, 7842/8136 y 8750/89).

**Sin embargo, en atención a que la puesta en marcha y el sostenimiento del plan criminal demandó la implementación de una estructura coordinada de personas, con multiplicidad de actores, división de roles y extensión en el tiempo por más de diez años, este Ministerio Público Fiscal —paralelamente a la acreditación de la responsabilidad penal de los individuos señalados en el párrafo anterior— profundizó la pesquisa con el objetivo de que *todos los que hayan participado en la concreción de la maniobra fuesen juzgados.***



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Es por eso que, en simultáneo a lo reseñado anteriormente, han sido indagados y ha recaído auto de mérito sobre otras catorce (14) personas, entre quienes se encuentran el ex subadministrador de Vialidad Nacional Carlos Joaquín ALONSO, el ex Gerente de Administración de Vialidad Sergio Hernán PASSACANTANDO y los miembros de las empresas del GRUPO BÁEZ, Martín BÁEZ, Julio MENDOZA y Fernando BUTTI, lo cual actualmente se encuentra en proceso de revisión ante la Alzada por las impugnaciones presentadas por este Ministerio Público Fiscal, las querellas y las defensas (v. fs. 5173/8, 6089/93, 6871/7203 y 7269/344).

En definitiva, el derrotero procesal que acaba de ser reseñado implicó la acreditación de la responsabilidad de los funcionarios *nacionales* de la administración centralizada —Presidente de la Nación, ministro, secretario y subsecretarios del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios— y descentralizada —Administrador General, Subadministrador, Gerentes y Jefes de Distrito “Santa Cruz” de la Dirección Nacional de Vialidad—, de los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y del propio Lázaro Antonio BÁEZ y sus principales colaboradores en el conglomerado empresarial.

**Ahora bien, a través del presente dictamen se esclarecerá la responsabilidad penal de aquellos individuos que, desde la estructura burocrática de la provincia de Santa Cruz, pusieron a disposición de la maniobra sus facultades públicas y contribuyeron —con los aportes específicos por acción y omisión que sus respectivos roles les permitían— al plan criminal que se decantaba desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional y que demandaba su *imprescindible* colaboración para su *implementación* y**

*sostenimiento* en el tiempo; todo ello *a sabiendas* de los alcances de la maniobra y brindando su *acuerdo previo* tendiente a garantizar su éxito.

Asimismo, también se determinará la responsabilidad penal de otros individuos que, desde el interior de las empresas del GRUPO BÁEZ, colaboraron con el proyecto delictivo a través de su rol contractual como *representantes técnicos* de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA, particularmente en la estrategia *sistemática* de incremento de costos y plazos en las obras viales investigadas.

Es por todo lo expuesto que, en cumplimiento con el mandato constitucional que impone a este Ministerio Público Fiscal la promoción de la actuación de la justicia y el ejercicio de la acción pública —y en línea con la actuación que hasta el momento esta Fiscalía ha emprendido en este proceso penal—, a través de esta presentación se propiciará el llamado a indagatoria de más de treinta (30) personas que colaboraron con el plan criminal tendiente a beneficiar al socio y amigo de los ex Presidentes de la Nación, Lázaro Antonio BÁEZ.

### **III.- INTRODUCCIÓN**

Desde el inicio de esta investigación, más precisamente, en el dictamen presentado el 12 de agosto de 2016 en el cual se solicitó la declaración indagatoria de la ex Presidente de la Nación Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER, Lázaro Antonio BÁEZ y los principales responsables de la matriz de corrupción, este Ministerio Público Fiscal sostuvo que quienes idearon y condujeron el plan criminal *seleccionaron* el *escenario* en donde habría de ejecutarse la maniobra, escogiendo para ello a la Provincia de Santa Cruz (v. acápite **IV.a.** de dictamen incorporado a fs. 547/637).



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Señalamos, en dicha oportunidad, que dicha elección no fue una decisión casual o impensada desde el Poder Ejecutivo Nacional sino que, por el contrario, fue una jurisdicción *minuciosa y deliberadamente* seleccionada ya que es el lugar de donde son oriundos los ex presidentes, en la que Néstor KIRCHNER fue gobernador en tres oportunidades, en donde gran parte de la administración pública había sido nombrada por él, y donde tras su asunción en el Poder Ejecutivo Nacional, le sucederían en el cargo de gobernador gente de extrema confianza del ex matrimonio presidencial (v. acápite **IV.a.** de dictamen incorporado a fs. 547/637).

En dicha presentación, a su vez, acreditamos que ese fue el escenario elegido a través de la corroboración de que existió allí una *concentración discrecional* de 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 (v. acápite **IV.a.** de dictamen incorporado a fs. 547/637).

Ahora bien, como consecuencia de ello, y en miras a continuar avanzando en la instrucción en pos de enjuiciar a la totalidad de los individuos que colaboraron con el plan criminal según las pautas de actuación reseñadas en el acápite anterior, el 12 de junio de 2017 este Ministerio Público Fiscal inició un nuevo cauce investigativo, dentro del cual se requirió la totalidad de los expedientes administrativos formados por la Administración General de Vialidad Provincial en relación a todos los procesos licitatorios —incluyendo las ofertas perdedoras, de las cuales se contaba anteriormente con un resumen pero no con la oferta original—, como así también cada una de las modificaciones de plazos y costos que fue aprobada respecto de cada una de las cuarenta y siete (47) obras viales —de las cincuentaún (51) investigadas— en las que dicho organismo fue comitente; **lo que**

**totaliza doscientos cuarenta y seis (246) expedientes administrativos que fueron obtenidos y analizados, junto con los organigramas y designaciones de esa entidad vial (v. fs. 8156/341 y 8676/87).**

**A la par de ello, y a pedido de esta parte, se efectuaron múltiples allanamientos en las dependencias gubernamentales de la provincia de Santa Cruz en donde se encontraban elementos de interés para esta investigación —Casa de Gobierno, Ministerio de Economía y Obras Públicas y Tribunal de Cuentas—, y como consecuencia de ello se obtuvieron más de diez (10) cajas de documentación (v. 8689/94, 8696/700, 8723/49, 8814/68 y 8881/3).**

**Como resultado del estudio de tales elementos de prueba, este Ministerio Público acompañará a continuación una serie de valoraciones sobre las pruebas obrantes en esta investigación, tendientes a demostrar que, para conseguir la *implementación* y asegurar la *extensión en el tiempo* del esquema de beneficios exclusivos diseñado en favor de Lázaro Antonio BÁEZ, fue *imprescindible* la colaboración de los funcionarios de la provincia de Santa Cruz con competencia en la materia, como así también, de los profesionales del GRUPO BÁEZ que actuaron en las obras como *representantes técnicos*.**

Como se ha sintetizado, 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 con competencia en materia de contratación de *obra pública vial*, cuyos funcionarios —por acción unas veces o por omisión otras— garantizaron la adjudicación y la falta de control a las empresas del GRUPO BÁEZ, perjudicando a la administración pública en sumas miles de veces millonarias.

Ahora bien, sin restar importancia al papel *decisivo* que tuvieron los funcionarios *nacionales* en el esquema de la maniobra investigada, corresponde recordar que, de las cincuentaún (51) obras bajo análisis, cuarenta y siete (47)



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

tuvieron por *comitente* a la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, debido a la suscripción de convenios entre los titulares de ambos organismos viales, por medio de los cuales se acordaba la realización de determinadas obras bajo financiación y supervisión *nacional* pero delegando la *licitación, adjudicación e inspección* del avance de las obras en la entidad *provincial*.

**Lo expuesto exhibe que en más del 92% de las obras imputadas la maniobra se instrumentó a partir de la actuación *coordinada y planificada* entre los funcionarios nacionales —presidente, ministro, secretario, subsecretario, titular de la DNV, gerentes y jefes de distrito de dicha entidad vial—, los funcionarios provinciales —gobernadores, ministros, responsables de AGVP y del Tribunal de Cuentas— y quienes se encontraban del lado privado de la contratación —Lázaro Antonio BÁEZ y los principales directivos y profesionales que colaboraron desde las diversas empresas del conglomerado societario—.**

**En otras palabras, para que la maniobra criminal investigada pudiera desarrollarse y extenderse en el tiempo conforme había sido planificada por los ex titulares del Poder Ejecutivo Nacional, fue necesario que la *matriz de corrupción* instaurada en la administración pública central se replicara en el *ámbito provincial*, en donde los ex Gobernadores de Santa Cruz y los funcionarios de las distintas carteras de la administración pública provincial durante el período de 2003 a 2015 contribuyeron —por acción u omisión— en el plan criminal destinado a la sustracción de fondos públicos a través de la *asignación y falta de control de obras viales al GRUPO BÁEZ*.**

Es por eso que, a lo largo de esta presentación, se demostrará que para la implementación y sostenimiento de la maniobra bajo estudio fue *decisivo* el concurso de la voluntad de los sucesivos **Gobernadores de la Provincia de Santa**

**Cruz** —**Sergio Acevedo, Carlos Sancho y Daniel Peralta**—, quienes en virtud de las atribuciones inherentes a su cargo como Jefes de la Administración Pública Provincial, **diseñaron la estructura** de funcionarios provinciales que intervendrían en la maniobra, **presentaron los proyectos** de presupuesto en los que se aplicaba una enorme cantidad de fondos *provinciales* para las obras del GRUPO BÁEZ, garantizaron que el flujo de esos recursos públicos no se agotara mediante reestructuraciones de partidas a través de decretos, **fueron los gestores políticos** con las autoridades nacionales para la firma de los convenios DNV-AGVP y desde la cúspide de la estructura administrativa provincial **dirigieron hacia su interior la maniobra**, para que pudiera desarrollarse sin resquicios.

Asimismo, demostraremos cómo también fue *clave* la colaboración de los sucesivos **Ministros de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz**, quienes desde su posición como **encargados del control directo** sobre la Administración General de Vialidad Provincial —organismo descentralizado bajo su órbita— **garantizaron la total ausencia de controles** sobre las obras viales adjudicadas a Lázaro Antonio BÁEZ, a la vez que **contribuyeron en la dotación de recursos provinciales** hacia las obras del socio comercial de los ex Presidentes, no sólo por medio de la **confección del presupuesto provincial** —tarea a su cargo—, sino también a través de la **reestructuración de partidas** durante el transcurso de cada ejercicio.

También nos ocuparemos de acreditar la intervención de los **principales funcionarios de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz** —en connivencia con los sucesivos presidentes del organismo, los cuales ya se encuentran en etapa de juicio— que **contribuyeron en el esquema de beneficios exclusivos** implementado en favor de Lázaro Antonio BÁEZ, tanto en la etapa de *adjudicación* como en la de *ejecución y pago* de las obras; razón por la cual, a lo



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

largo de esta presentación, se desarrollará en extenso cuál es la estructura y misión que la ley provincial asignaba a dicha entidad, cómo era su funcionamiento, quiénes estuvieron a cargo de las principales reparticiones y cuáles eran los deberes normativamente asignados a cada uno de ellos.

Por otra parte, se desarrollarán también las razones que conducen a este Ministerio Público Fiscal a sostener que los **principales funcionarios del Tribunal de Cuentas de la Provincia de Santa Cruz** prestaron su *acuerdo previo* a contribuir con el plan criminal investigado, a través de la **omisión sistemática y deliberada de ejercitar sus funciones de auditoría y control**, por cuanto durante doce años dicho organismo no efectuó ninguna auditoría sobre las obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ y aprobó todos los ejercicios de la AGVP sin efectuar ninguna objeción ni formular denuncia alguna; todo ello incluso **pese a que las numerosas y graves irregularidades cometidas en el seno de la AGVP fueron puestas en conocimiento del Tribunal a través de las sucesivas rendiciones de cuentas efectuadas a lo largo de los años.**

Finalmente, exhibiremos cómo el estudio de los expedientes administrativos formados por cada una de las modificaciones de costos y plazos en las obras viales investigadas conduce a la legitimación pasiva de los **representantes técnicos de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA** que materializaron las diversas estrategias fraudulentas.

Debido a la extensión y diversidad de los asuntos que serán tratados, estructuraremos esta presentación describiendo primero las características e integrantes de los distintos *eslabones funcionales* de la maniobra (IV) —comenzando por los organismos provinciales (IV.a) para abordar luego el rol de los representantes técnicos (IV.b)— y después nos ocuparemos de profundizar el desarrollo sobre la *implementación* de la maniobra (V) a la luz de los nuevos

elementos de prueba incorporados, que permiten ampliar las consideraciones en torno a la designación de funcionarios públicos idóneos al plan criminal (V.a.), la concentración económica de la obra pública (V.b.) y el esquema de beneficios exclusivos instaurado en favor de Lázaro Antonio BÁEZ (V.c.).

#### **IV.- DE LA MANIOBRA Y SU ESQUEMA**

##### **IV.a. Los organismos provinciales**

##### **IV.a.1. La Gobernación de la Provincia de Santa Cruz**

###### **i. Funciones y responsabilidades**

El Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Cruz, durante el período correspondiente a los hechos investigados, se encontraba conformado según las disposiciones de la Constitución Provincial sancionada en 1957, con las reformas introducidas en los años 1994 y 1998.

Dicho instrumento legal, en su Sección Sexta, estipula que el Poder Ejecutivo será ejercido por el Gobernador, quien será elegido directamente por el pueblo de la provincia, pudiendo ser reelecto indefinidamente (arts. 111 a 114); a la vez que dispone, en su art. 119, que es el “*Jefe de la Administración Provincial*”, a lo que corresponde agregar que, por imperio de la Constitución Nacional, es también “*agente natural del Gobierno Federal*” (art. 128 CN).

**Ahora bien, el estudio de las atribuciones y deberes normativamente asignados al Gobernador de Santa Cruz y su relación con los hechos aquí investigados, permite establecer, según se expondrá a continuación, que no sólo aquél era la máxima autoridad del Estado Provincial sino que los sucesivos gobernadores de la provincia de Santa Cruz se valieron de esa posición y de las facultades de su cargo con el objetivo de dirigir, desde la cúspide del Poder**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Ejecutivo Provincial, la maniobra criminal tendiente a beneficiar al amigo y socio comercial de los ex Presidentes de la Nación.**

**Así, en un *mecanismo espejado* al esquema diseñado por Néstor y Cristina KIRCHNER en el ámbito federal, los ex Gobernadores de Santa Cruz utilizaron las funciones de su cargo para *decidir* qué obras viales se llevarían a cabo en su provincia, para *dotar* de recursos provinciales a las que eran asignadas al GRUPO BÁEZ y para definir *quiénes* serían los funcionarios públicos responsables de su adjudicación, inspección, control de legalidad y pago.**

En relación a sus potestades vinculadas con la decisión sobre las obras viales a ejecutar, corresponde señalar que, en su rol de titular del Poder Ejecutivo Provincial, el Gobernador era el responsable de presentar a la Cámara de Diputados de la Provincia el proyecto de ley de presupuesto elaborado para el año siguiente, en el que se detallan una por una —entre otras cuestiones— las obras públicas viales a realizar (v. art. 119 inc. 15 de la Constitución Provincial).

En este sentido, entre sus facultades no sólo se encontraba la definición de *cuáles* serían las obras viales a realizar —tanto aquellas solventadas en su totalidad por el Tesoro Provincial, como aquellas *inicialmente* sostenidas por la Provincia, a la espera del reintegro del Estado Nacional— sino que, en simultáneo, era el Gobernador quien tenía la potestad de *dotar* a dichas obras viales de recursos *provinciales* “extras” que resultaban necesarios para su realización, por medio de Decretos que dispusieran la *reestructuración* de partidas presupuestarias (asuntos que serán abordados en extenso en el acápite V.b.).

**En definitiva, fue *determinante* la colaboración, en este aspecto, de la Administración Provincial que, encabezada por el Gobernador, *dotó* a la AGVP de los recursos *provinciales* suficientes por medio de la ley provincial de**

**presupuesto y, una vez que se agotaron las partidas inicialmente previstas, continuó alimentándola de fondos provinciales mediante reasignaciones presupuestarias decididas por decretos suscriptos por el titular del Poder Ejecutivo Provincial o por el Ministro de Economía y Obras Públicas que de él dependía; todo ello con el fin de garantizar que las obras viales asignadas al GRUPO BÁEZ contaran siempre con fondos *provinciales* disponibles para que los desembolsos mensuales a las empresas de Lázaro BÁEZ pudieran concretarse sin excepción, con independencia del posterior *reintegro parcial* que la DNV efectuase.**

Además, como máximo agente del Gobierno Provincial, el Gobernador era también el gestor *político* de los convenios suscriptos entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial, porque todo acuerdo de financiación de obras en provincias con fondos federales requería del concurso de su voluntad, según ha sido revelado a lo largo de esta pesquisa por diversos funcionarios del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de la propia DNV (v. declaración testimonial de Roger BOTTO y descargos de Julio Miguel DE VIDO, Abel Claudio FATALA, Fernando ABRATE, Jorge GREGORUTTI, entre otros; todo ello a fs. 2108/258, 3307/16, 3517/31, 3967/83, 4048/64, 5838/68 y 5905/69).

**Pero a su vez, como máximas autoridades del Gobierno Provincial, los ex Gobernadores controlaron y garantizaron que la maniobra criminal se ejercitara según lo planificado en cada uno de los organismos *provinciales* con competencia en materia de obra pública vial y que la misma perdurara en el tiempo gracias a la falta de control de los organismos de control interno —Síndico de AGVP— y externo —Tribunal de Cuentas de Santa Cruz—.**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Para ello, resulta esencial conocer las facultades públicas que poseían en torno a la designación y remoción de funcionarios y que les permitirían, en definitiva, decidir quiénes serían los funcionarios públicos responsables de la adjudicación, inspección, control de legalidad y pago de las obras viales asignadas al GRUPO BÁEZ.**

Al respecto, el mencionado art. 119 de la Constitución Provincial regula las atribuciones y deberes correspondientes a dicho cargo, entre las cuales corresponde destacar:

*“1) Nombrar y remover los Ministros Secretarios del despacho. (...)”*

*“5) Nombrar y remover a los empleados de la Administración de acuerdo a la ley que se dicte sobre escalafón y estabilidad y a lo dispuesto en los artículos 32, 33 y 124 de esta Constitución.*

*“6) Nombrar con acuerdo de la Cámara todos los magistrados y funcionarios para quienes esta Constitución y las leyes determinen tal requisito”.*

En consonancia con la Constitución Provincial, las leyes orgánicas de la Administración General de Vialidad Provincial y del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz le otorgan al Gobernador la facultad de designar a sus principales conductores; lo cual permite sintetizar, en cuanto a las potestades sobre nombramiento de funcionarios que se vinculan con la maniobra investigada, que podía designar a:

- El **Ministro de Economía y Obras Públicas**, quien era el encargado de elaborar el presupuesto y controlar a la Administración General de Vialidad Provincial a través de los informes mensuales que su síndico debía elevarle, según se desarrollará en el acápite **IV.a.2.i** (art. 119 inc. 1 de la Constitución Provincial);
- El **Presidente de la Administración General de Vialidad Provincial** y **dos (2) de los tres (3) Vocales** del Honorable Directorio —al único que no designaba era al Vocal Gremial, escogido por el sindicato—; es decir, a la mayoría

de los miembros de la instancia conductora del organismo vial local que adjudicaba, controlaba y abonaba la ejecución de las obras (v. art. 7 de la ley provincial n° 1673);

- A propuesta del Directorio de la AGVP, el **Ingeniero Jefe** de dicho organismo, encargado de presidir el Consejo Técnico de la agencia, instancia en donde se aprobaban los pliegos de las obras y se emitía el dictamen favorable a los incrementos de costos y plazos (v. arts. 18 y 19 de la ley provincial n° 1673);

- El **Síndico Titular** de dicha agencia vial provincial, que era el responsable del “*control inmediato de legitimidad y régimen contable*” de los actos de la entidad, encargado del control interno del organismo (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673);

- Con acuerdo de la Cámara de Diputados, el **Presidente del Tribunal de Cuentas de la Provincia y dos (2) de sus tres (3) Vocales** —el restante era escogido por la primera minoría política—, es decir, los funcionarios responsables del control externo de la Administración General de Vialidad Provincial (v. art. 123 de la Constitución Provincial y arts. 5, 19 inc. “h” e “i” y 24 inc. “b” de la ley provincial n° 500).

Pero las facultades del Gobernador no se limitan al nombramiento y, por lógica, remoción de los funcionarios subordinados, sino que también ostentaba la potestad legal de “*intervenir la Administración General de Vialidad Provincial por tiempo determinado, cuando las exigencias del buen servicio lo hicieran indispensable*” y de “*tomar todas las medidas necesarias para (...) el buen orden de la Administración y los servicios*” (v. art. 39 de la ley provincial n° 1673 y art. 119 inc. 5 y 18 de la Constitución de Santa Cruz).

**Todo lo expuesto permite sostener el papel trascendental de los sucesivos titulares del Poder Ejecutivo Provincial en el desarrollo y**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

sostenimiento por más de doce años de la maniobra criminal a gran escala que se ejecutó en el territorio que gobernaban, ya que los ex Gobernadores de la Provincia de Santa Cruz decidieron quiénes serían los principales individuos responsables de la *proyección, adjudicación, ejecución y control de legalidad* de las obras públicas viales que la Administración General de Vialidad Provincial adjudicaba al amigo y socio comercial de Néstor y Cristina KIRCHNER, Lázaro Antonio BÁEZ, según se desarrollará en profundidad en el acápite V.a.

Lo expuesto hasta aquí —que será desarrollado en extenso en el acápite V—, configura una serie de elementos objetivos y concordantes que permiten concluir, fundadamente, que la descomunal maniobra de sustracción de fondos públicos que se investiga en este legajo —por medio de la cual se asignaron fraudulentamente prácticamente 46.000 millones de pesos en obras viales en Santa Cruz a Lázaro BÁEZ—, no pudo haberse concretado ni permanecido a lo largo de doce años sin que el Gobernador del territorio de mayor concentración de obra vial del país no brindara su *acuerdo previo, con pleno conocimiento y voluntad, garantizando, desde el ejercicio ilegítimo de las atribuciones antedichas y la omisión deliberada de los deberes correspondientes, la subsistencia del plan criminal y el control de su cumplimiento por parte de los restantes partícipes que eran agentes del gobierno provincial y de él dependían.*

### ii. Gobernadores

Durante el período abarcado por el objeto procesal de esta pesquisa, fueron titulares del Poder Ejecutivo Provincial Héctor ICAZURIAGA —de mayo a diciembre de 2003—, Sergio ACEVEDO —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 16 de marzo de 2006—, Carlos SANCHO —desde el 17 de marzo de 2006 hasta el 28 de septiembre de 2007— y Daniel PERALTA —desde el 28 de septiembre de 2007 hasta el 10 de diciembre de 2015—.

Corresponde aclarar, en este punto, que no se formulará imputación contra el ex Gobernador Héctor ICAZURIAGA, toda vez que de la documentación obtenida no surge su intervención en ninguna de las obras investigadas, máxime teniendo en cuenta que gobernó la provincia por menos de siete meses y durante el período inicial de esta maniobra.

#### **IV.a.2. El Ministerio de Economía y Obras Públicas**

##### **i. Funciones y responsabilidades**

Los deberes y atribuciones de los sucesivos Ministros de Economía y Obras Públicas de Santa Cruz durante el período investigado se rigieron por la ley orgánica de ministerios n° 1589, promulgada en 1983, que a su vez regula también las competencias del resto de las carteras ministeriales —y que actualmente no tiene vigencia, porque ha sido reemplazada en junio de 2016, por la ley provincial n° 3480—.

**Ahora bien, el análisis de las atribuciones y deberes otorgados por la ley a los ex Ministros de Economía y Obras Públicas de Santa Cruz revela que, como su denominación indica, eran los máximos funcionarios provinciales con competencia en materia de *obras públicas* y, desde esa posición, eran los responsables del *control directo* sobre la Administración General de Vialidad Provincial —entidad autárquica bajo su órbita— y tenían atribuciones para decidir *discrecionalmente* el destino de los fondos públicos provinciales.**

**En razón de ello, expondremos por qué fue *necesaria* su intervención en el plan criminal, puesto que se demostrará cómo los ex Ministros de Economía y Obras Públicas, valiéndose de las facultades señaladas y omitiendo *deliberadamente* ejercer los deberes de control reseñados, contribuyeron al plan criminal, tal como era la intención de quienes dirigían la maniobra desde la**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**cúspide del Poder Ejecutivo Nacional y, al interior de la estructura provincial, desde la propia Gobernación de Santa Cruz.**

En este sentido, corresponde señalar, en primer término, que la ley orgánica de la Administración General de Vialidad Provincial la define como una entidad autárquica y la instituye bajo la órbita del Ministerio de Economía y Obras Públicas de la Gobernación de la Provincia de Santa Cruz (v. arts. 1 y 24 de la ley provincial n° 1673).

Para que el Ministro pudiera ejercer correctamente la supervisión de la labor de la agencia vial, la ley orgánica creó la figura del Síndico Titular de la Administración General de Vialidad Provincial, que es el responsable de ejercer “*el control inmediato de legitimidad y régimen contable*” y que es asistido por un Síndico Suplente, ambos designados por el Gobernador (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673).

Si bien las facultades y atribuciones del Síndico serán abordados en detalle en el acápite **IV.a.3.i.**, conviene tener presente, en este punto, que la ley asigna al nombrado facultades amplísimas para poder llevar a cabo su labor de control, permitiéndole asistir —sin restricciones— a las reuniones de Directorio —con voz y sin voto— y efectuar arqueos, controles y revisiones de todos los actos de la entidad (v. art. 24 de la ley provincial n° 1673).

Además, la ley subordina la labor de control cotidiana del Síndico a la supervisión del Ministro de Economía y Obras Públicas, dado que dispone que el fiscalizador debe “*actuar de acuerdo a las demás instrucciones de carácter general o específico que para cada caso le imparta el Ministerio de Economía y Obras Públicas*”, a quien el Síndico debe elevarle, **todos los meses**, un “*detallado informe sobre su gestión*” y ponerlo en conocimiento de “*los actos del Ente cuando se*

*estime que violan cuestiones legales, reglamentarias, contables o decisiones del Directorio*” (v. art. 24 de la ley provincial n° 1673).

Por otra parte, la propia ley orgánica de los ministerios le asignaba al Ministro de Economía y Obras Públicas una función *primordial* en la *proyección* y *ejecución* de los planes de obras públicas, “*con especial referencia a vivienda, vialidad, energía, empleo de las aguas y los restantes servicios públicos*” (art. 6, inc. 8 de la ley provincial n° 1589).

**Las atribuciones reseñadas exhiben la posición *determinante* del Ministro de Economía y Obras Públicas de Santa Cruz en la estructura burocrática del gobierno provincial, que lo coloca como el máximo responsable de las obras públicas y el superior directo de la Administración General de Vialidad Provincial, entidad autárquica bajo su órbita, cuya actividad debía monitorear a través del Síndico Titular que se encontraba bajo sus instrucciones.**

**Lo expuesto revela que, sin el *acuerdo previo* del Ministro de Economía y Obras Públicas de Santa Cruz, no hubiese sido posible convertir dicha provincia en la jurisdicción más beneficiada por el Estado Nacional y *dirigir* en ella —por intermedio de la Administración General de Vialidad Provincial cuya actividad monitoreaba— contrataciones por prácticamente 46 mil millones de pesos hacia las empresas del socio comercial y amigo de los ex Presidentes de la Nación.**

**Pero la intervención de los ex Ministros de Economía y Obras Públicas no se limitó a la *ausencia total de controles* sobre el funcionamiento de la Administración General de Vialidad Provincial —instrumentada en favor de Lázaro Antonio BÁEZ— cuyo accionar debían supervisar, sino que, además, debe señalarse su *injerencia determinante* sobre la *planificación* de las obras**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**viales que la AGVP habría de realizar cada año —a través del presupuesto cuya elaboración estaba a su cargo— y su *influencia* en la etapa de *realización* de dichas obras, por sus facultades de disponer la *reestructuración de las partidas presupuestarias*, aumentando y disminuyendo los créditos asignados a las diferentes reparticiones.**

En relación a la *planificación* de las obras viales a realizar, vemos que la ley de ministerios, en su art. 6, estipulaba las funciones del Ministro de Economía y Obras Públicas, estableciendo las siguientes:

*“1- Elaborar y proponer al Poder Ejecutivo, la política económico-financiera del Gobierno;*

*“2- Participar, con asistencia de los demás Ministerios, en la formación del Proyecto de Presupuesto General de Recursos y Gastos, ejerciendo el contralor de su ejecución; (...)*

A su vez, es preciso señalar que, al igual que sucede en el plano *nacional*, las sucesivas leyes de presupuesto anuales sancionadas por la Cámara de Diputados de Santa Cruz contenían un artículo por medio del cual se autorizaba al Poder Ejecutivo Provincial a que —por medio de Decreto del Gobernador o Resolución del Ministro de Economía y Obras Públicas— dispusiese la *reestructuración de partidas*, aumentando o disminuyendo créditos, siempre y cuando no se alterara el equilibrio financiero resultante de la ecuación entre las diversas partidas.

**En virtud de lo expuesto, a lo largo de esta presentación —más precisamente, en el acápite V.b.— se demostrará cómo los sucesivos titulares del Ministerio de Economía y Obras Públicas —al menos hasta el año 2009, distinción que se precisará en el acápite correspondiente— se valieron de las facultades funcionales reseñadas para colaborar en el plan criminal investigado, puesto que elaboraron los presupuestos anuales de obras viales**

incluyendo aquellas que integran esta maniobra y, una vez que se agotaron los recursos provinciales originalmente asignados, garantizaron nuevos fondos a través de reestructuraciones presupuestarias, todo ello con el fin de *garantizar* que el dinero público pudiera fluir sin obstáculos hacia las empresas del GRUPO BÁEZ, en línea con las aspiraciones de los ex Presidentes de la Nación que idearon la maniobra y de los ex Gobernadores que los nombraron en dicho puesto.

En conclusión, el análisis de los deberes y atribuciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz exhibe que se trató de un *eslabón clave* en el engranaje de funcionarios provinciales que, de un modo u otro, intervenía en la *planificación, adjudicación, ejecución, control y pago de las obras viales licitadas por la Administración General de Vialidad Provincial en favor del GRUPO BÁEZ, lo que justifica el llamado a indagatoria que se solicitará, por cuanto los sucesivos titulares de esa cartera hicieron uso ilegítimo de sus atribuciones y omisión deliberada de sus deberes de control; todo ello con el fin de colaborar con la maniobra, con pleno conocimiento de su contenido y voluntad en su realización.*

## *ii. Ministros*

Durante el espacio temporal en el que se extiende el objeto procesal de esta investigación, fueron Ministros de Economía y Obras Públicas Waldo José María FARIAS —de mayo a diciembre de 2003—, Luis VILLANUEVA —desde el 10 diciembre de 2003 hasta el 15 de marzo de 2006—, Juan Antonio BONTEMPO —desde el 17 de marzo de 2006 hasta el 10 de diciembre de 2007—, Rolando Toni ARAMINI —desde el 10 de diciembre de 2007 hasta el 12 de marzo de 2008—, Juan Manuel CAMPILLO —desde el 12 de marzo de 2008 hasta el 12 de agosto de 2009—, Diego Leonardo ROBLES —desde el 12 de agosto de 2009 hasta el 10 de



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

diciembre de 2011—, Roberto Ariel IVOVICH —desde el 10 de diciembre de 2011 hasta el 19 de febrero de 2013—, José Carlos Andrés BLASSIOTTO —desde el 19 de febrero de 2013 hasta el 19 de mayo de 2014— y Edgardo Raúl VALFRÉ —desde el 21 de mayo de 2014 hasta el 10 de diciembre de 2015—.

Corresponde aclarar, en este punto, que no se solicitará la declaración indagatoria de Waldo José María FARÍAS y Rolando Toni ARAMINI, en atención a que el período en que ejerció el cargo de Ministro el primero —en el cual la maniobra criminal se encontraba en su etapa inicial— y a la breve duración de la gestión del segundo, impiden, a criterio de este Ministerio Público Fiscal, formular una imputación en su contra.

### **IV.a.3. La Administración General de Vialidad Provincial**

#### **i. Estructura del organismo**

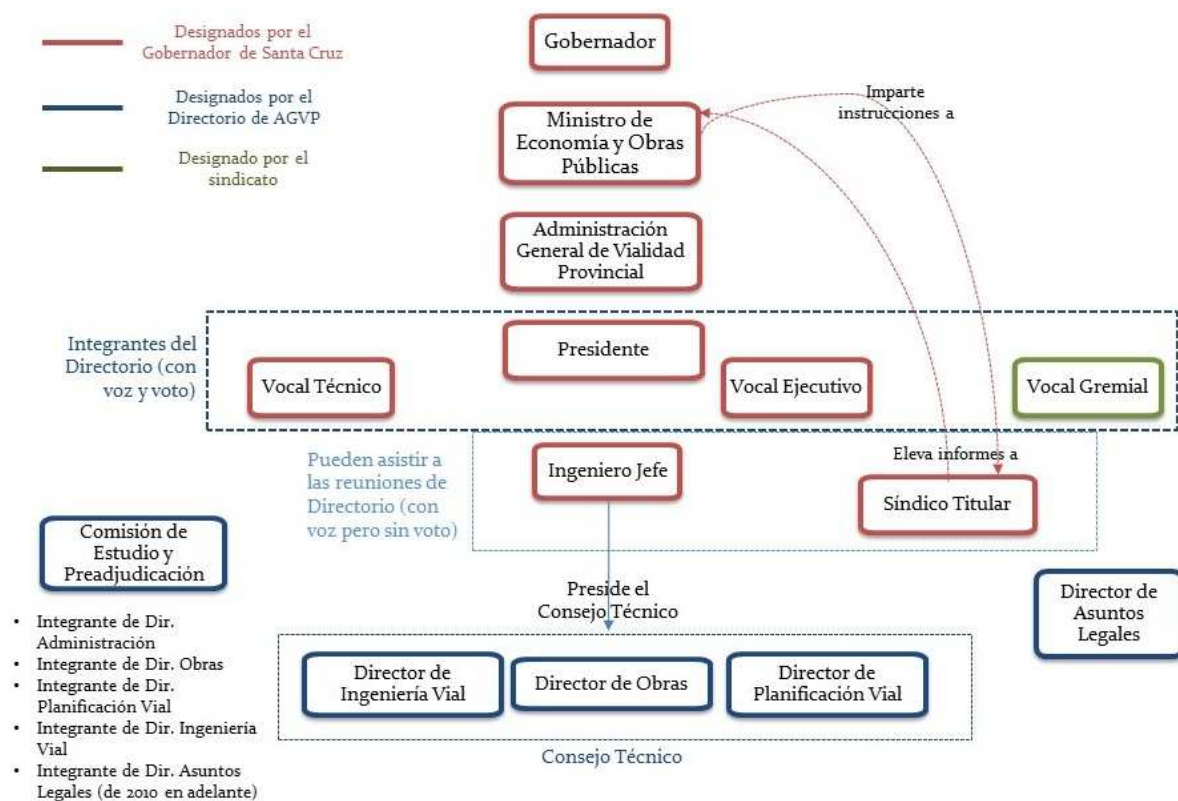
Este organismo vial fue creado por la ley provincial n° 1673 —promulgada en 1984—, dispositivo que la instituye como una entidad autárquica bajo la órbita del Ministerio de Economía y Obras Públicas de la Gobernación de la Provincia de Santa Cruz.

Como sostuvo esta parte al momento de requerir la indagatoria de los sucesivos Presidentes de la Administración General de Vialidad Provincial y de requerir su elevación a juicio —v. dictámenes de fs. 547/637 y 7842/8136—, la AGVP cumplió un papel *fundamental* en el desarrollo de la maniobra investigada, en tanto en su seno se licitaron, adjudicaron, pagaron y debieron controlarse cuarenta y siete (47) de las cincuentaún (51) obras asignadas en dicha provincia a las empresas del GRUPO BÁEZ.

**En virtud de lo expuesto, para la *implementación y sostenimiento* del esquema de beneficios exclusivos implementado en favor de Lázaro Antonio BÁEZ fue necesaria la intervención de los principales funcionarios de la**

entidad, motivo por el cual a continuación se desarrollará cuál es la estructura y misión que la ley provincial asignaba al organismo, cómo era su funcionamiento, quiénes estuvieron a cargo de las principales reparticiones y cuáles eran los deberes normativamente asignados a cada uno de ellos.

Ahora bien, antes de proceder al detalle de las principales áreas de la Administración General de Vialidad Provincial durante el período investigado, para mayor claridad expositiva a continuación acompañaremos un gráfico ilustrativo de la estructura que explicaremos:



En primer lugar, en cuanto a la integración de la AGVP, la norma prescribe que la máxima autoridad es el Directorio, el cual reconoce como integrantes —con voz y voto en todas las decisiones— al Presidente y tres (3) Vocales, entre los cuales se encuentra el Vocal Técnico —que debe ser un ingeniero con incumbencia en vías de comunicación—, el Vocal Gremial —propuesto por el sindicato que agrupa a los trabajadores viales y con duración hasta que el propio gremio lo reemplace— y el Vocal Ejecutivo (v. arts. 7 y 11 de la ley provincial n° 1673).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Pueden asistir también a las reuniones del Directorio —con voz pero *sin voto*— el Síndico Titular —designado directamente por el Gobernador de la Provincia— y el Ingeniero Jefe —que es nombrado por el Gobernador a propuesta del Directorio—, cargos sobre los cuales nos ocuparemos más adelante.

Debe destacarse que tanto el Presidente como los Vocales Técnico y Ejecutivo son designados por el Gobernador de la Provincia, mientras que el Vicepresidente es escogido por los propios integrantes del Directorio, entre uno de ellos, para que cumpla dicha función en caso de ausencia del Presidente (v. arts. 7 y 11 de la ley provincial n° 1673).

En relación a las funciones asignadas al **Directorio** por la ley, corresponde destacar —por su relación con la maniobra investigada— que este órgano colegiado era la instancia prevista por la ley orgánica para la decisión de *preadjudicar* la obra a determinado oferente, *adjudicarla* definitivamente —vencido el plazo de la preadjudicación sin impugnaciones de los oferentes no escogidos— y *aprobar* el contrato de obra pública con la empresa —el cual era suscripto por el Presidente en representación de la AGVP—; además de organizar el trabajo de la totalidad de la repartición, dictando reglamentos, estructuras orgánicas y designando y ascendiendo a todo el personal técnico y administrativo (v. art. 12 inc. “e”, “h” e “i”, y 15 inc. “a” de la ley provincial n° 1673).

Sin embargo, corresponde tener presente, en este punto, que prácticamente la totalidad de las decisiones que permitieron *preadjudicar* y *adjudicar* las obras al GRUPO BÁEZ y, posteriormente, *multiplicar* sus costos y extender *groseramente* sus plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial *eludiendo la intervención del Directorio*, amparándose en sus facultades para decidir *ad referéndum* del organismo colegiado, pero sin que existieran las razones de urgencia que la norma

prevé, justificando su accionar únicamente mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo (v., al respecto, acápite “*La celeridad como parámetro de favorecimiento en la adjudicación*”, en **VI.b.4.A.**, de requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136).

Es por eso que, en esta presentación, no se propiciará el llamado a indagatoria de la totalidad de los integrantes del Directorio de AGVP durante el período investigado sino únicamente de aquellos que, ejerciendo funciones como Vicepresidentes a cargo de la Presidencia, firmaron resoluciones *ad referéndum* del Directorio —al igual que los sucesivos Presidentes de la entidad, cuya elevación a juicio ya fue requerida— por medio de las cuales contribuyeron a la maniobra, según se desarrollará en **V.c.**

En el siguiente nivel jerárquico al Directorio, y en inmediata dependencia funcional de él, se encuentran el Ingeniero Jefe, el Director de Asuntos Legales y el Secretario General. En lo que hace a las facultades y deberes vinculados con los sucesos bajo análisis, debe destacarse que el **Ingeniero Jefe** agrupa, bajo su mando, la Dirección de Obras, la Dirección de Ingeniería Vial y la Dirección de Planificación Vial —sobre las cuales nos explayaremos posteriormente—, mientras que la **Dirección de Asuntos Legales** tiene a su cargo el dictamen jurídico sobre la legalidad de los actos administrativos efectuados por la agencia y la Secretaría General, por su parte, coordina la labor de las direcciones de Despacho, Administración, Relaciones Laborales e Informática (v. arts. 18 y 19 de la ley provincial n° 1673 y estructura orgánica y organigrama de AGVP, reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Cabe destacar, a su vez, que el cargo de **Ingeniero Jefe** reviste particulares características funcionales: es designado por el Gobernador —a propuesta del Directorio—, percibe igual remuneración que los vocales —a pesar de revistar un escalafón menor—, asiste a las reuniones de Directorio —con voz pero sin voto— y propone al Directorio los nombramientos y ascensos de todo el personal que se encuentra a su cargo (v. art. 18 de la ley provincial n° 1673).

Además, el Ingeniero Jefe es el responsable de presidir el **Consejo Técnico** —integrado por él y por los titulares de la Dirección de Obras, la Dirección de Ingeniería Vial y la Dirección de Planificación Vial—, que es una instancia *determinante* en el funcionamiento del organismo, porque es allí donde se aprueban los proyectos, modificaciones de obra, ampliaciones de plazos y cambios en el plan de trabajos, como así también la exención de penalidades por atrasos (todo lo cual se desprende de la lectura de los expedientes administrativos formados con motivo de las diversas alteraciones contractuales).

La **Dirección de Ingeniería Vial**, por su parte, tiene como misión dirigir la realización de proyectos de obras nuevas —incluyendo sus planos, pliegos, cómputos y presupuestos oficiales— y la fiscalización de la construcción de obras que se efectúen por contrato —incluyendo el control de las inspecciones de obra y la intervención en todas las modificaciones que se le introduzcan— (v. estructura orgánica, reservada en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

La **Dirección de Planificación Vial**, a su vez, tiene asignada la misión de dirigir el planeamiento vial, asesorando al Ingeniero Jefe sobre la programación de obras viales necesarias, manteniendo el registro de la Red Provincial de Caminos, efectuando estadísticas sobre tránsito y deterioro de los caminos y coordinando los

planes de obras nuevas, entre otras cosas (v. estructura orgánica, reservada en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

La **Dirección de Obras**, por su parte, tiene como principal misión asignada “*supervisar las obras que se ejecuten por el régimen de contrato de obra pública y toda la documentación emergente de ella*”, incluyendo entre sus funciones la intervención en el “*cumplimiento de plazos*” de las obras y en las “*modificaciones y/o reestructuraciones de obras*”, como así también calificar a las empresas contratistas, entre otras atribuciones (v. estructura orgánica, reservada en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Continuando con la explicación del modo de funcionamiento del organismo, es preciso señalar que, ante cada proceso licitatorio, el Presidente debía designar a los integrantes de la **Comisión de Estudio y Preadjudicación** —antes de la apertura de las ofertas—, normalmente compuesta por un miembro de cada una de las direcciones técnicas —Obras, Ingeniería Vial y Planificación Vial—, junto a un representante de la Dirección de Administración y, a veces, un letrado de la Dirección de Asuntos Legales, y su principal función —en vinculación con los hechos— era emitir un dictamen sobre la *conveniencia* de cada una de las ofertas presentadas en los procesos licitatorios (v. art. 28 de la ley provincial n° 2743).

Por otro lado, debe destacarse que la ley orgánica de la AGVP contiene un capítulo denominado “*Fiscalización*”, en el cual se estipula que “*la observancia por parte de la Administración General de Vialidad Provincial, de la presente ley orgánica y de las demás Leyes, Decretos, Resoluciones y Disposiciones que le sean aplicables, serán fiscalizadas por un **Síndico Titular***”, que “*ejercherà el control inmediato de legitimidad y régimen contable*”, asistido por un Síndico Suplente, ambos designados por el Poder Ejecutivo Provincial (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673).



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Para cumplir con sus deberes, la ley dispone que el síndico asista a las reuniones de Directorio —con voz pero sin voto—, eleve detallados informes mensuales al Ministro de Economía y Obras Públicas, reciba todas las instrucciones que éste le imparta y, a la vez, ponga en conocimiento del Ministro cualquier acto que estime violatorio de la ley.

Además, la normativa le otorga amplias facultades para efectuar los “*arqueos, controles, revisiones y verificaciones que estime necesarios (...) con vistas a comprobar que los actos y disposiciones de la Administración General de Vialidad Provincial se ajusten a las normas legales y reglamentarias pertinentes*” (v. art. 24 de la ley provincial n° 1673).

**En síntesis, tal como se adelantó al comienzo de este apartado, de la reseña efectuada se desprende que las diversas instancias técnicas, jurídicas, ejecutivas y de control que conforman la estructura orgánica de la Administración General de Vialidad Provincial tienen necesaria intervención en el proceso de adjudicación, ejecución y pago de las obras viales y es por eso que, para que el plan criminal pudiera implementarse, sostenerse en el tiempo y ejecutarse sin resquicios, fue *imprescindible* contar con la contribución de los respectivos responsables de cada área, según se demostrará de modo más específico en el acápite V.c.**

### **ii. Funcionarios responsables**

Durante el período abarcado por el objeto procesal de esta pesquisa, fueron **Presidentes del Directorio** de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz Rodolfo Manuel VILLA —desde diciembre de 2003 hasta el 11 de marzo de 2005—, Héctor GARRO —desde el 11 de marzo de 2005 hasta el 15 de marzo de 2006—, Juan Carlos VILLAFANE —desde el 17 de marzo de 2006 hasta el 10 de diciembre de 2007—, Raúl Gilberto PAVESI —desde el 10 de diciembre de

2007 hasta el 28 de febrero de 2013— y José Raúl SANTIBÁÑEZ —desde el 28 de febrero de 2013 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Además, ejercieron en el puesto de **Vocal del Directorio** Daniel Ricardo RODRÍGUEZ —desde diciembre de 2003 hasta el 21 de marzo de 2006—, Manuel Ángel DÍAZ —desde el 4 de junio de 2008 hasta el 18 de octubre de 2010— y Jorge TURINETTO —desde el 28 de febrero de 2013 hasta el 10 de diciembre de 2015—, destacándose que en los intervalos entre cada nombramiento el puesto estuvo vacante (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Asimismo, se desempeñaron también en el cargo de **Vocal del Directorio** Héctor GARRO —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 3 de octubre de 2005—, Raúl Gilberto PAVESI —desde el 3 de octubre de 2005 hasta el 10 de diciembre de 2007— y Guillermo CANTERO —desde el 22 de mayo de 2008 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Se aclara que de la lectura de los informes acompañados por la AGVP en relación a las designaciones antedichas y su comparación con los decretos incautados en la Casa de Gobierno de la Provincia, surgirían algunas imprecisiones o contradicciones respecto de si los individuos anteriormente nombrados fueron designados, en cada caso, en el puesto de Vocal Técnico o en el de Vocal Ejecutivo, razón por la cual se reseña simplemente su designación como vocales.

Continuando con la integración del Directorio, cabe destacar que el **Vocal Gremial** electo por el sindicato fue Juan Carlos CÁRDENAS —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 1 de mayo de 2006—, Miguel Ángel BORQUEZ —desde el 25 de septiembre de 2008 hasta el 25 de septiembre de 2011—, Ariel



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Alberto RICON —desde el 9 de octubre de 2012 hasta el 8 de septiembre de 2014— y José Serafín SEGURA —desde el 8 de septiembre de 2014 hasta el 10 de diciembre de 2015—, destacándose que en los intervalos existentes entre algunos nombramientos el puesto estuvo vacante (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Por otra parte, corresponde señalar que los integrantes del Directorio designaron como **Vicepresidente** a Daniel RODRÍGUEZ —desde el 3 de octubre de 2005 hasta el 21 de marzo de 2006—, Raúl Gilberto PAVESI —desde el 21 de marzo de 2006 hasta el 10 de diciembre de 2007—, Manuel Ángel DÍAZ —desde el 4 de junio de 2008 hasta el 18 de octubre de 2010—, Guillermo CANTERO —desde el 18 de octubre de 2010 hasta el 28 de febrero de 2013—, Jorge TURINETTO —desde el 28 de febrero de 2013 hasta el 31 de marzo de 2014— y nuevamente Guillermo CANTERO —desde el 31 de marzo de 2014 hasta el 10 de diciembre de 2015—, destacándose que en los intervalos existentes entre algunos nombramientos el puesto estuvo vacante (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Por otra parte, se desempeñaron en el cargo de **Ingeniero Jefe** Sandro FÉRGOLA —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 1 de julio de 2005—, Ricardo GARIONE —desde el 1 de julio de 2005, o tal vez desde el 2 de agosto de 2004<sup>2</sup>, hasta el 18 de enero de 2006—, Juan Carlos CERRATO —desde el 5 de junio de 2006 hasta el 18 de diciembre de 2007— y Daniel LÓPEZ GERALDI —desde el 8 de febrero de 2008 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Fueron **Directoras de Asuntos Legales** de la entidad vial Edith Alicia LÓPEZ LESTÓN —desde el 24 de septiembre de 2008 hasta el 30 de noviembre de

<sup>2</sup> El informe correspondiente de AGVP señala que comenzó en agosto de 2004, pero el anterior, Sandro FÉRGOLA, habría concluido en julio de 2005.

2009—, Lorena LENCINA ALBORNOZ —desde el 10 de diciembre de 2009 hasta el 15 de julio de 2014— y Sandra Elizabeth MARZZAN —desde el 11 de agosto de 2014 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

A cargo de la **Dirección Obras** estuvo Juan Carlos CERRATO —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 5 de junio de 2006—, Víctor PANIAGUA —desde el 7 de julio de 2006 hasta el 5 de septiembre de 2013— y Juan GELVES —desde el 5 de septiembre de 2013 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Como **Director de Ingeniería Vial** fueron designados Orlando TABOADA —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 29 de abril de 2013—, Roberto LILLO —desde el 29 de abril de 2013 hasta el 18 de agosto de 2015— y Rodrigo Germán MARTÍNEZ —desde el 24 de agosto de 2015 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

En el cargo de **Director de Planificación Vial** fueron nombrados Carlos MANCILLA —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 22 de julio de 2008— y Guillermo TORRES —desde el 22 de julio de 2008 hasta el 8 de marzo de 2010—, quedando dicho puesto vacante desde entonces (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Asimismo, cabe destacar que, durante todo el período en que se extendió la maniobra, los sucesivos Gobernadores de la Provincia de Santa Cruz **dejaron vacante los puestos de Síndico Titular y Síndico Suplente de la Administración General de Vialidad Provincial**, a pesar de su importancia *determinante* en el control de la correcta inversión de fondos públicos, toda vez que, como se dijo, el Síndico era el responsable del “*control inmediato de legitimidad y régimen*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*contable*” de los actos de la agencia vial (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673 e informe de AGVP obrante a fs. 8921/2).

Para concluir, es preciso aclarar que acaba de reseñarse la estructura e integración general de los cargos más importantes y relacionados con la maniobra de la Administración General de Vialidad Provincial durante el período investigado, pero que no se requerirá la declaración indagatoria de todas las personas apuntadas sino únicamente de aquellas cuya intervención dolosa en la maniobra se desprende de los elementos de prueba incorporados, distinción que se explicará y fundamentará en el acápite V.c.

### **IV.a.4. El Tribunal de Cuentas**

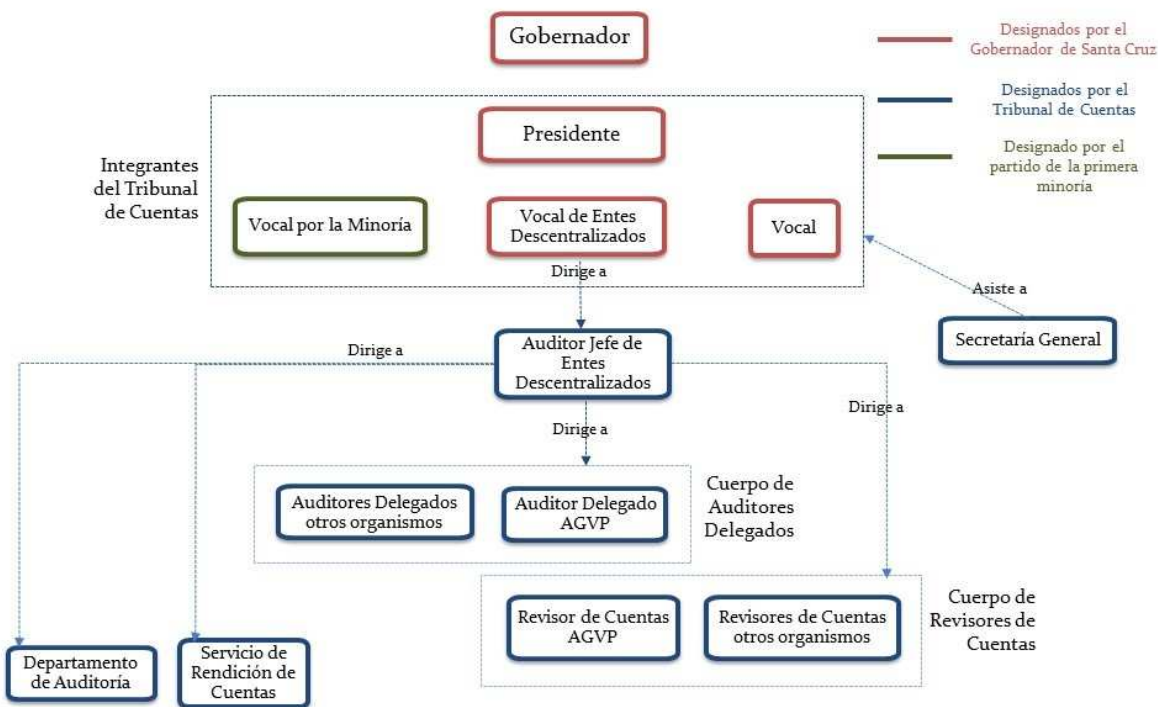
#### ***i. Estructura del organismo***

A continuación expondremos, en detalle, cómo se encuentra organizado el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, cuáles son sus principales atribuciones y deberes y cuáles son las diversas instancias burocráticas encargadas de su ejecución y supervisión, principalmente en relación a las obras viales bajo análisis.

**Previo a ello, conviene recordar que —por las razones que se desarrollarán en extenso en el capítulo V.c.2.ii.— este Ministerio Público Fiscal propicia la responsabilidad penal de los principales funcionarios del Tribunal de Cuentas de la Provincia de Santa Cruz en atención a que prestaron su *acuerdo previo* a contribuir con el plan criminal investigado, a través de la *omisión sistemática y deliberada* de ejercitar sus funciones de auditoría y control, por cuanto durante doce años dicho organismo no efectuó ninguna auditoría sobre las obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ y, además, las numerosas y graves irregularidades cometidas en el seno de la AGVP fueron puestas en cabal conocimiento del Tribunal a través de las sucesivas rendiciones de cuentas efectuadas a lo largo de los años; y, pese a todo ello, el**

**máximo organismo de control de Santa Cruz aprobó todos los ejercicios sin efectuar ninguna objeción ni formular denuncia alguna.**

Antes de comenzar la reseña del organismo, acompañamos un gráfico ilustrativo de la estructura orgánica que se explicará, centrado en las áreas que guardan vinculación con los hechos investigados:



Para comenzar, corresponde señalar que el principal organismo de control de la Provincia de Santa Cruz se encuentra regulado por el art. 123 de la Constitución Provincial, que le asigna la misión del “examen de las cuentas de percepción e inversión de las rentas públicas provinciales y municipales” y dispone que los jueces integrantes del Tribunal de Cuentas serán designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo de la Cámara de Diputados, salvo uno que será a propuesta del partido político que constituya la primera minoría.

A fin de reglamentar el funcionamiento del Tribunal, se sancionó la ley orgánica, que estipuló que el Tribunal de Cuentas es “el organismo fiscalizador de la gestión financiero patrimonial de la Provincia, los municipios, las empresas para-estatales, las reparticiones descentralizadas y autárquicas, creadas o que se



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

*creen, y como tal, sólo depende de la Constitución y de la ley”* (art. 2 de la ley provincial n° 500, promulgada en 1965).

A su vez, dispuso que será integrado por un Presidente y tres (3) Vocales, repitiendo las disposiciones constitucionales reseñadas sobre su designación y especificando que aquellos vocales nombrados por el Poder Ejecutivo son inamovibles y conservan su cargo mientras dure su buena conducta y capacidad, mientras que el vocal por la minoría dura dos (2) años, aunque podrá ser reelegido indefinidamente, mientras el partido político correspondiente renovase su propuesta (v. art. 5 de la ley provincial n° 500).

Tanto el Presidente como los Vocales gozan de las mismas prerrogativas e inmunidades que los jueces provinciales y son enjuiciables ante el mismo jurado, por igual procedimiento y en los mismos casos; y toman sus decisiones por unanimidad o mayoría —en caso de empate, el voto del Presidente vale por dos votos—, en acuerdos que celebran todas las semanas —con presencia de al menos el Presidente y dos Vocales—, debiendo fundar sus votos o adherir a otros fundados y pudiendo disentir, fundadamente, en cada resolución (v. arts. 6, 15 y 16 de la ley provincial n° 500).

Por otra parte, el Tribunal de Cuentas en su conjunto tiene la potestad de, entre otras cosas, dictar su propio reglamento, organizar al personal administrativo y técnico, designar y remover a sus integrantes, confeccionar su proyecto de presupuesto y elevarlo al Ministro de Economía y Obras Públicas, aplicar multas a funcionarios o empleados públicos por trasgresiones legales o por falta de respeto o desobediencia a sus resoluciones y hacer uso de la fuerza pública (v. arts. 6 y 10 de la ley provincial n° 500).

A su vez, sus dos principales deberes son: **i)** ejercer el control externo de la gestión financiero patrimonial, manteniendo permanentemente delegaciones de

auditores en las respectivas contadurías jurisdiccionales; **ii)** proceder al examen y juicio de las cuentas rendidas por los responsables de la administración de cada una de las entidades (v. art. 19 inc. “a” y “b” de la ley provincial n° 500).

En cumplimiento de la primera atribución, la ley estatuye que las obligaciones mínimas de dicho control delegado a los auditores consisten en “*seguir el desarrollo y registros de las operaciones financiero-patrimoniales, analizando todos los actos administrativos referentes a la hacienda pública de la jurisdicción*” y “*eleva al Tribunal de Cuentas los que se consideren violatorios de disposiciones legales o reglamentarias dentro de los dos (2) días de haber tomado conocimiento*” (v. art. 19 inc. “a” de la ley provincial n° 500).

Respecto del segundo deber —de examen y juicio de cuentas rendidas—, se dispone que las obligaciones mínimas radican en “*requerir con carácter conminatorio la rendición de cuentas y fijar plazo perentorio de presentación a los que, teniendo obligación de hacerlo, no lo hiciesen en el plazo legal*” y “*constituirse en organismos del Estado centralizados, descentralizados, empresas para-estatales, entidades municipales y comisiones especiales o administradoras*” (v. art. 19 inc. “b” de la ley provincial n° 500).

Por otro lado, el Presidente del Tribunal de Cuentas no sólo dirige los acuerdos y representa al organismo, sino que es el jefe del personal de todo el Tribunal —pudiendo aplicar correcciones disciplinarias— y a la vez es quien puede disponer de los fondos y créditos concedidos por la ley de presupuesto, determinando su aplicación (v. art. 24 de la ley provincial n° 500).

Ahora bien, en uso de las facultades antes señaladas, el Tribunal de Cuentas emitió un Reglamento Interno que, en el período abarcado por el objeto procesal de esta causa, se identifica con el aprobado por Resolución n° 61-TC-89, con las diversas modificaciones y reestructuraciones que fueron introducidas



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

mediante Resolución n° 88-TC-06 —del 19 de abril de 2006—, Resolución n° 1-TC-10 —del 2 de febrero de 2010—, Resolución n° 136-TC-10 —del 27 de abril de 2010— y Resolución n° 154-TC-14 —del 28 de mayo de 2014—; reglamento que puede complementarse con la Estructura Orgánica, que fue sancionada por Resolución n° 153-TC-14, el 21 de mayo de 2014 (v. copias de dichas resoluciones, reservadas en sobre n° 3 y caja n° 5 de efectos incautados en allanamiento a Tribunal de Cuentas).

A continuación se efectuará un breve repaso de las disposiciones de dicho reglamento y la estructura orgánica en los asuntos que se podrían encontrar vinculados con el modo en que el Tribunal de Cuentas debía ejercer el control externo de la Administración General de Vialidad Provincial, para lo cual se sintetizarán las normas pertinentes aclarando, en caso de corresponder, las modificaciones que se hubiesen introducido durante el lapso investigado.

El Capítulo I del Reglamento Interno regula la organización del Tribunal de Cuentas, destacándose que, durante todo el período de 2003 a 2015, se organizó el trabajo a través de una Secretaría General, diversas direcciones encargadas de cuestiones operativas —informática, administración, personal, ceremonial— y cuatro o cinco secciones denominadas AUDITORÍAS, que agrupaban a todos los profesionales que oficiaban de auditores delegados en las diversas reparticiones estatales (v. art. 1).

Desde mayo de 2003 hasta febrero de 2010, existieron cuatro secciones: la AUDITORÍA DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL Y CUENTAS ESPECIALES, la AUDITORÍA DE LA ENTES MUNICIPALES, la AUDITORÍA DE ENTES DESCENTRALIZADOS y la AUDITORÍA DE EMPRESAS Y SOCIEDADES DEL ESTADO; mientras que a partir de la fecha indicada se subdividió la primera sección,

conformándose una AUDITORÍA DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL y una AUDITORÍA DE CUENTAS ESPECIALES, permaneciendo las restantes (v. art. 1).

Asimismo, se establece una división del trabajo entre los integrantes del Tribunal, por medio de la cual el Presidente se ocupa de la gestión de todas las direcciones y la Secretaría General y los Vocales, por su parte, se abocan cada uno a la supervisión del trabajo de una o dos auditorías —asignación que se efectúa por acuerdo general del tribunal—, como así también a presentar al acuerdo los temas vinculados con la auditoría que supervisan y a proyectar al Tribunal los fallos que consideran apropiados sobre tales asuntos, para su consideración en acuerdo (v. arts. 2, 3 y 28 del Reglamento Interno).

Por otro lado, a cada Servicio de Auditoría se le asigna la “*función primordial*” de “*realizar inspecciones y verificaciones en las reparticiones, centralizadas y descentralizadas (...) y la recepción, registro y verificación de las respectivas rendiciones de cuentas*”, disponiendo también que, por disposición del Tribunal de Cuentas, “*podrá constituirse en las diversas contadurías jurisdiccionales, mediante delegaciones*” y que, por orden del Tribunal o del Vocal Jurisdiccional que supervisa su labor, deberá “*realizar todo tipo de inspección y verificación que expresamente se ordene*” (v. arts. 48/49 o 80/81 de Reglamento Interno, según texto ordenado que corresponda).

Cada Servicio de Auditoría se encuentra estructurado de la siguiente manera: un Auditor Jefe, un Cuerpo de Auditores Delegados, un Cuerpo de Revisores de Cuentas, un Servicio de Rendiciones de Cuentas y un Departamento de Auditoría (v. arts. 50/56 o 82/88 de Reglamento Interno, según texto ordenado que corresponda).

Sintetizaremos a continuación sus funciones:



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**i)** el AUDITOR JEFE es un Doctor en Ciencias Económicas o Contador Público que es el responsable de todo el sector, dirige a sus integrantes, distribuye su trabajo, supervisa sus actividades y mantiene informado de su funcionamiento permanentemente al Vocal Jurisdiccional correspondiente y de manera periódica a la Presidencia;

**ii)** el CUERPO DE AUDITORES DELEGADOS está integrado por Contadores Públicos a quienes se asignan, específicamente, determinadas áreas o entidades de la administración provincial para su fiscalización, auditoría, seguimiento y estudio de cuentas;

**iii)** el CUERPO DE REVISORES DE CUENTAS lo integran Contadores Públicos o empleados del Tribunal de Cuentas o de la Contaduría General de la Provincia que acrediten más de tres años en tareas de revisión, o como responsables de la gestión patrimonial de algún organismo provincial por el mismo plazo, y tiene como principal función analizar la documentación remitida en las rendiciones de cuentas de cada entidad provincial, produciendo el correspondiente informe y ocupándose también de su archivo y organización;

**iv)** el SERVICIO DE RENDICIONES DE CUENTAS está a cargo de un Revisor de Cuentas y tiene como principal función la recepción, guarda y devolución de la documentación, verificando el cumplimiento de los plazos y modalidades de rendición de cuentas; y

**v)** el DEPARTAMENTO DE AUDITORÍA tiene como principal función la labor administrativa de todo el sector, incluyendo el archivo y registro de las notas, despachos e informes, como así también la recopilación y ordenamiento de la legislación, jurisprudencia y doctrina inherente al área.

La única aclaración temporal que corresponde formular respecto de la organización detallada es que, a partir del 2 de febrero de 2010, se incorporó al

Reglamento Interno una distinción dentro del CUERPO DE AUDITORES DELEGADOS, por medio de la cual se establecieron las categorías de Auditor Senior, Auditor Delegado y Auditor Junior, principalmente con el fin de distinguir jerárquica y salarialmente a los auditores delegados según su antigüedad y experiencia profesional, pero dicha distinción no fue inmediatamente materializada, por no contar el Tribunal con los recursos presupuestarios suficientes (v. modificación obrante en art. 82 y cláusula transitoria de reglamento aprobado por Resolución n° 1-TC-10).

*ii. **Funcionarios responsables***

El Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, durante el período investigado, tuvo como **Presidente** a Ángel José DE DIOS —desde el año 1995 hasta el 1 de junio de 2007—, Angelina ABBONA —desde el 10 de diciembre de 2007 hasta el 1 de diciembre de 2010— y Carlos Javier RAMOS —desde el 27 de septiembre de 2011 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. decretos n° 1135/95, 1503/07, 23/07, 756/08, 3071/10 y 2171/11, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Por otra parte, durante todo el lapso del objeto procesal se desempeñó como **Vocal del Tribunal de Cuentas** Mario Roberto LAYÚN, quien fue designado en ese puesto por Néstor KIRCHNER en el año 1992 y presentó su renuncia en abril de 2017 (v. decretos n° 1692/92 y 314/17, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

En la otra vocalía designada por el Poder Ejecutivo, se desempeñó como **Vocal del Tribunal de Cuentas** Carlos Domingo SÁNCHEZ —desde el año 1989 hasta el 1 de diciembre de 2007— y Darío Gastón PEDELABORDE —desde el 10 de diciembre de 2007 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. decretos n° 1033/89,



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

4009/07 y 24/07, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

En representación de la oposición, fueron **Vocales de la Minoría Política** Lidia Elena DEMEDIUK —desde el 10 de diciembre de 2003 hasta el 1 de abril de 2005—, José Lorenzo PISSANI —desde el 1 de julio de 2005 hasta el 10 de diciembre de 2007—, Rodrigo Sebastián LÓPEZ —desde el 10 de diciembre de 2007 hasta el 15 de octubre de 2012— y Marcelo Román ROSAS —desde el 15 de octubre de 2012 hasta el 10 de diciembre de 2015— (v. decretos n° 145/03, 651/05, 1830/05, 4140/07, 106/07, 3058/09 y 1848/12, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Debe recordarse que, tal como se explicó en el apartado anterior, el SERVICIO DE AUDITORÍA DE ENTES DESCENTRALIZADOS se encontraba bajo la órbita y supervisión de un vocal, que durante todo el período investigado fue Mario Roberto LAYÚN.

Dicho Servicio de Auditoría se encontró presidido por la CPN Alice QUINTEROS, quien fue designada **Auditora Jefe del Servicio de Auditoría de Entes Descentralizados** el 12 de diciembre de 2002, mediante Resolución n° 261-TC-02, suscripta por Ángel José DE DIOS (Presidente), Carlos Domingo SÁNCHEZ (Vocal), Lidia Elena DEMEDIUK (Vocal) y Mario Roberto LAYÚN (Vocal); y se desempeñó en ese cargo hasta el 14 de diciembre de 2016, cuando le fue aceptada la renuncia por jubilación ordinaria, mediante Resolución n° 478-TC-16 (v. documentación obrante en sobre n° 6 de allanamiento realizado en Tribunal de Cuentas).

Asimismo, la CPN Patricia Álvarez fue designada **Auditora Delegada** en la Auditoría de Entes Descentralizados el 25 de marzo de 2004, mediante Resolución n° 43-TC-04, suscripta por Ángel José DE DIOS (Presidente), Carlos

Domingo SÁNCHEZ (Vocal), Lidia Elena DEMEDIUK (Vocal) y Mario Roberto LAYÚN (Vocal), a propuesta de este último mediante Nota Registro n° 650-TC-04 (v. documentación obrante en sobre n° 6 de allanamiento realizado en Tribunal de Cuentas).

Posteriormente, el 6 de mayo de 2004 se le asignaron funciones como **Auditora Delegada de la Administración General de Vialidad Provincial**, la Caja de Previsión Social y el Canal 9, mediante Resolución n° 77-TC-04, suscripta por Carlos Domingo SÁNCHEZ (Vocal a/c de Presidencia) y Mario Roberto LAYÚN (Vocal), a propuesta de este último mediante Nota Registro n° 17-AJED-04 (v. documentación obrante en sobre n° 6 de allanamiento realizado en Tribunal de Cuentas).

La CPN Patricia Álvarez se desempeñó en esa función hasta el 24 de agosto de 2015, oportunidad en que se reasignaron las funciones de cada Auditor Delegado del Servicio de Auditoría de Entes Descentralizados, y a ella se la designó para auditar el Consejo Agrario Provincial, mientras que para la Administración General de Vialidad Provincial se nombró al CPN **Héctor HERNÁNDEZ**; todo ello mediante Resolución n° 204-TC-15, suscripta por Mario Roberto LAYÚN (Vocal a/c de Presidencia), Marcelo Román ROSAS (Vocal) y CPN Alice QUINTEROS (Auditora Jefe, Vocal Subrogante), a propuesta de LAYÚN mediante Nota Registro n° 1876-TC-2015 (v. documentación obrante en sobre n° 11 de allanamiento realizado en Tribunal de Cuentas).

Al igual que se indicó con el Ministro de Economía y Obras Públicas y los funcionarios de la Administración General de Vialidad Provincial, en este caso se reseñó la estructura y los principales funcionarios del Tribunal de Cuentas a cargo de los asuntos relacionados con el objeto procesal, durante el período investigado, pero no se requerirá la declaración indagatoria de todos los individuos nombrados



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

sino únicamente de aquellos cuya intervención dolosa en la maniobra se desprende de los elementos de prueba incorporados, distinción que se explicará y fundamentará en el acápite **V.c.2.ii.**

### **IV.b. Los profesionales de empresas del GRUPO BÁEZ**

Tal como se explicó en la introducción, a partir del 12 de junio de 2017 este Ministerio Público Fiscal inició un nuevo cauce investigativo, dentro del cual se obtuvieron la totalidad de los expedientes administrativos formados por la Administración General de Vialidad Provincial en relación a cada una de las modificaciones de costos y plazos que fueron introducidas en las cuarenta y siete (47) obras adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ en las que dicha agencia fue comitente.

El análisis detenido de tales documentos exhibe que los expedientes formados con el fin de extender sin penalidades los plazos vigentes o aumentar el costo de la obra fueron iniciados a partir de una solicitud formal de la empresa contratista, que en todos los casos estaba suscripta por el *representante técnico* designado para la obra —muchas veces, incluso era presentada en forma manuscrita por aquél—.

En este punto, conviene recordar que —tal como se expuso en el dictamen obrante a fs. 2674/744— los pliegos de condiciones que regían todas las obras licitadas por la AGVP de Santa Cruz exigían a la constructora que designase un representante técnico, con “*presencia permanente*” en la obra, que representase al contratista en todos los actos administrativos que se produjeran vinculados a la marcha de la obra y que a la vez entendiera junto con la Administración en la inspección de los trabajos (v. art. 17 o 42, según sea anterior o posterior a la sanción de la ley de obras públicas de Santa Cruz, n° 2743).

También es útil tener presente que, según se acreditó a lo largo de esta investigación, el Ingeniero José Carlos PISTÁN fue designado como representante técnico de al menos treintaicuatro (34) obras viales simultáneas y distantes entre sí y que, además, desde esa posición contractual, propuso para las mismas máquinas viales para la realización de numerosas de esas obras; irregularidades que fueron *determinantes* para el atraso generalizado de los trabajos (v. desarrollo completo de dichos vicios en el acápite **VI.b.4.B** del requerimiento de elevación a juicio, incorporado a fs. 7842/8136).

**Ahora bien, como resultado del análisis de la nueva documentación incorporada a la pesquisa, a partir de esta presentación se formulará acusación contra José Carlos PISTÁN —representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de las Uniones Transitorias de Empresas (UTE) en las que intervino dicha firma—, y Manuel PARRAS —representante técnico de KANK Y COSTILLA—, por su intervención en la estrategia *sistemática y mancomunada* de ampliación de plazos y costos —cuyos alcances, modalidades y ejemplos serán abordados, en profundidad, en el acápite V.c.2.i. de este dictamen—, que permite sostener, fundadamente, que efectuaron un aporte comisivo a la maniobra criminal investigada, *a sabiendas* de que colaboraban de modo *determinante* con la institución y continuación de la *matriz de corrupción* instaurada en la AGVP en favor de Lázaro BÁEZ.**

#### **V.- DE LA MANIOBRA Y SU IMPLEMENTACIÓN**

Como se ha visto, el objeto procesal de las presentes actuaciones ha sido delimitado en la investigación de una compleja maniobra delictiva por medio de la cual los ex presidentes Néstor y Cristina KIRCHNER montaron una *matriz de corrupción* en la realización de obras viales con fondos nacionales en la provincia de



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Santa Cruz, con el objeto de enriquecer ilegítimamente a Lázaro BÁEZ a expensas del erario público, antecedente necesario y buscado del propio enriquecimiento personal de la familia KIRCHNER (objetos procesales de las causas conexas n° CFP 11352/2014 “Hotesur” y CFP 3732/2016 “Los Sauces”).

La arquitectura del plan criminal orquestado reconoce, como se señaló en otras ocasiones —v. dictámenes de fs. 547/637, 2674/744, 5343/498 y 7842/8136—, *cuatro pasos* claramente diferenciables: **i)** la inmersión del amigo y socio presidencial en el negocio de la construcción vial; **ii)** la conformación de una estructura burocrática de funcionarios públicos idóneos para el plan criminal; **iii)** la mayor concentración económica de obra pública vial de nuestro país en la provincia de Santa Cruz; y **iv)** el *direccionamiento* de la adjudicación de la obra pública y el diseño de un esquema de beneficios ilegítimos *exclusivos y permanentes* en favor del empresario Lázaro A. BÁEZ, en detrimento de las arcas del Estado.

**Ahora bien, como resultado de los nuevos elementos de prueba incorporados, a continuación se ampliarán las valoraciones de esta acusación pública en relación al montaje de la estructura de funcionarios afines al plan criminal —exhibiendo cómo dicho engranaje estatal también se valió de numerosos funcionarios provinciales— (V.a.), a la concentración de recursos públicos en las obras viales de Santa Cruz —mostrando que fue necesario también dotar a la AGVP de fondos provinciales para el inicio de las obras y la concreción de una porción del gasto que insumieron que no sería restituido— (V.b.) y al esquema de beneficios exclusivos e ilegítimos instaurado en favor de BÁEZ —profundizando el análisis de las irregularidades en la adjudicación de los contratos (V.c.1.) y ampliando los vicios desplegados durante la etapa de ejecución de las obras (V.c.2.)—.**

Finalmente, se analizarán quince casos testigo a partir de la documentación provincial recolectada (V.c.3.), aclarando que no se ampliarán las valoraciones sobre el *primer paso* de la maniobra en virtud de que el análisis de dicha instancia ya ha sido abordado en los dictámenes anteriores de este Ministerio Público Fiscal (v., en particular, fs. 547/637, 2674/744, 5343/498 y 7842/8136).

#### **V.a. El montaje de la estructura burocrática de funcionarios idóneos para el plan criminal**

A continuación *profundizaremos* el análisis sobre el segundo paso de la maniobra investigada, el cual consistió en la *instauración* de una estructura institucional que fuera *funcional* al propósito criminal buscado y la *designación* de una serie de funcionarios públicos para cubrir los *puestos determinantes* en materia de elaboración de la política de inversión de fondos públicos en obras viales y de adjudicación, ejecución, control y pago de las obras realizadas con fondos federales en la provincia de Santa Cruz.

Ello en virtud de que, para que el plan diseñado desde el Poder Ejecutivo Nacional se perpetuara en el tiempo, fue indispensable que los diferentes eslabones de la estructura estatal *nacional* y *provincial* prestaran su colaboración para garantizar el resultado de la maniobra, y es por ello que el esquema burocrático del Estado fue completado con diferentes personas que, desde sus respectivos roles, realizarían por acción y omisión, el aporte necesario con el fin de sustraer el dinero público del Tesoro Nacional.

**Como se viene exponiendo, la *matriz de corrupción* atravesó verticalmente el Estado, y en este sentido, a lo largo de este acápite nos ocuparemos de demostrar cómo el *montaje* de la estructura estatal de funcionarios *idóneos* al plan criminal no se limitó al ámbito *nacional* sino que**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

también se extendió a la Administración Pública Provincial de Santa Cruz, en donde los sucesivos Gobernadores Sergio ACEVEDO, Carlos SANCHO y Daniel PERALTA prestaron su *acuerdo y colaboración* con la maniobra que se decantaba desde el Poder Ejecutivo Nacional, realizando los aportes necesarios a los fines de *instaurar* en el plano provincial una estructura burocrática de funcionarios que permitiera *implementar y sostener* la maniobra de corrupción en las obras viales en su provincia.

Así, en virtud de las atribuciones otorgadas por la Constitución de Santa Cruz y las leyes provinciales —cuya reseña detallada se efectuó en el acápite IV.a.1.i.—, los ex Gobernadores decidieron quiénes serían los funcionarios provinciales que habrían de intervenir en todo el proceso por el cual desde la Administración Provincial se lograría, finalmente, que las obras públicas viales resultaran adjudicadas a las empresas del socio y amigo de los ex Presidentes y que se omitiera todo tipo de control posterior sobre su correcta ejecución y realización.

Al respecto, debe tenerse presente que los ex Gobernadores designaron *directamente* a los Ministros de Economía y Obras Públicas, a los Presidentes, Vocales e Ingeniero Jefe de la Administración General de Vialidad Provincial y al Presidente y los Vocales del organismo de control externo, el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz; de conformidad con las designaciones que se detallarán más adelante.

Además de lo expuesto, debe recordarse que el Gobernador de la Provincia de Santa Cruz, por imperio de la ley orgánica de la agencia vial, tenía la potestad legal de “*intervenir la Administración General de Vialidad Provincial por tiempo determinado, cuando las exigencias del buen servicio lo hicieran indispensable*”, lo

que no hace sino robustecer su indudable capacidad de injerencia sobre el funcionamiento de dicha entidad (v. art. 39 de la ley provincial n° 1673).

También es útil puntualizar que, a diferencia de los demás funcionarios públicos provinciales, los Vocales y el Presidente del Tribunal de Cuentas —con excepción del designado por la minoría— gozan de la misma inamovilidad que los jueces y sólo pueden ser removidos con los procesos de juicio político previstos para aquéllos, lo que *multiplica* el peso gravitatorio de la facultad del Gobernador de designarlos, puesto que podría nombrar personas de su confianza cuyo desempeño en el tribunal continuaría aún después de que el Gobernador dejara su cargo, como efectivamente ocurrió (v. arts. 5 y 6 de la ley provincial n° 500).

Por otra parte, corresponde señalar que los restantes funcionarios intervinientes en cada una de las dependencias señaladas fueron designados, a su vez, por personas de confianza de los ex Gobernadores: el Presidente y los Vocales del Directorio de AGVP disponían el nombramiento de la totalidad de los integrantes de la agencia, mientras que el Presidente y los Vocales del Tribunal de Cuentas decidían la integración de la totalidad de dicho organismo de control, nombrando y removiendo a sus auditores (v. arts. 12 inc. “i”, 15 inc. “k” y 24 de la ley provincial n° 1673 y arts. 5, 19 inc. “h” e “i” y 24 inc. “b” de la ley provincial n° 500).

**Lo expuesto permite concluir, fundadamente, que los sucesivos Gobernadores de la Provincia de Santa Cruz, directa o indirectamente, decidieron quiénes habrían de ser los principales individuos responsables de la proyección, adjudicación, ejecución y control de legalidad de las obras públicas viales que la Administración General de Vialidad Provincial adjudicaba al amigo y socio comercial de Néstor y Cristina KIRCHNER, Lázaro Antonio BÁEZ.**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

A continuación nos ocuparemos de demostrar cómo cada uno de los ex gobernadores cuya indagatoria se solicita —quienes, según se expondrá, eran cercanos a Néstor y Cristina KIRCHNER— hicieron uso de las atribuciones señaladas para *contribuir*, con pleno conocimiento y voluntad, a la maniobra criminal aquí investigada.

Antes de proceder a la reseña del aporte que **Sergio ACEVEDO** realizó al plan criminal a través de las designaciones por él efectuadas, conviene recordar que el nombrado, al momento de asumir la Gobernación, era una persona de extrema confianza de Néstor KIRCHNER: había sido Diputado Provincial de Santa Cruz junto a Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER durante la Intendencia de Río Gallegos a cargo de KIRCHNER (1987-1991); luego fue Diputado Nacional por Santa Cruz por la lista de Néstor KIRCHNER como Gobernador (1995-1999); y después fue electo Vicegobernador de la Provincia, acompañando el tercer mandato de Néstor KIRCHNER al frente del Poder Ejecutivo Provincial (1999-2001).

Más tarde, el Presidente de la Nación Eduardo DUHALDE lo designó al frente de la Secretaría de Inteligencia del Estado (SIDE), puesto en el cual fue ratificado por el propio Néstor KIRCHNER cuando llegó a la primera magistratura el 25 de mayo de 2003 y, finalmente, fue candidato a Gobernador por el Frente para la Victoria, acompañado en la fórmula por Carlos SANCHO —quien según se expondrá posteriormente, también era de confianza de Néstor y Cristina KIRCHNER—.

**Ahora bien, concretamente, el ex Gobernador Sergio ACEVEDO utilizó sus facultades gubernamentales para montar una estructura de funcionarios afines al plan criminal a partir de las siguientes designaciones:**

- **Luis VILLANUEVA** en el cargo de **Ministro de Economía y Obras Públicas** de la Provincia de Santa Cruz, a partir del 10 de diciembre de 2003 (v.

decreto n° 3/03, reservado en sobre n° 1 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Héctor GARRO** en el cargo de **Vocal del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 10 de diciembre de 2003 (v. decreto n° 34/03, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Héctor GARRO** en el cargo de **Presidente del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, primero como encargo temporal —desde el 11 de marzo de 2005— y luego bajo designación definitiva —a partir del 3 de octubre de 2005— (v. decretos n° 656/05 y 2613/05, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Cabe destacar que Héctor GARRO ha sido procesado por su intervención en la maniobra desde esta posición —Presidente de la AGVP—, temperamento procesal que fue confirmado por la Excma. Cámara del Fuero y que derivó en la posterior requisitoria de elevación a juicio en su contra.

- **Raúl Gilberto PAVESI** en el cargo de **Vocal del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 3 de octubre de 2005 (v. decreto n° 2614/05, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Asimismo, cabe destacar que, durante todo el período en que se extendió el mandato de Sergio ACEVEDO como Gobernador de la Provincia de Santa Cruz, el nombrado **dejó vacante los puestos de Síndico Titular y Síndico Suplente** de la **Administración General de Vialidad Provincial**, a pesar de su importancia *determinante* en el control de la correcta inversión de fondos públicos, toda vez que el Síndico era el responsable del “*control inmediato de legitimidad y régimen*”



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

*contable*” de los actos de la agencia vial (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673 e informe de AGVP obrante a fs. 8921/2).

A continuación pasaremos a reseñar los nombramientos de funcionarios provinciales que efectuó **Carlos SANCHO** como Gobernador de Santa Cruz en pos de contribuir con la maniobra criminal, pero previo a ello es útil señalar que el nombrado también es una persona de confianza de Néstor y Cristina KIRCHNER: no sólo fue candidato a Vicegobernador de su provincia de origen por el Frente para la Victoria, sino que además se trata de un individuo que tomó un rol activo y preponderante en los negocios de la familia KIRCHNER.

En efecto, la inmobiliaria SANFELICE, SANCHO Y ASOCIADOS —que actuaba bajo la sociedad NEGOCIOS INMOBILIARIOS S.A., de la cual Carlos SANCHO era socio— intervino en numerosos contratos de locación de propiedades pertenecientes a Néstor, Cristina y Máximo KIRCHNER, al menos, desde el año 2007 (v. contratos reservados en caja Q1 de documentación de causa conexas n° 11.352/14 “Hotesur”).

A su vez, el propio SANCHO fue designado Director de HOTESUR S.A. —mientras esta firma pertenecía al ex matrimonio presidencial y detentaba la propiedad del HOTEL ALTO CALAFATE—, y se encuentra procesado en el marco de la causa conexas **CFP 3732/2016** “Los Sauces” —temperamento confirmado por el Superior—, por su intervención en la maniobra de lavado de activos que constituye el objeto procesal de dicho legajo y que, en definitiva, consistiría en la *canalización* de fondos provenientes de actividades delictivas hacia el patrimonio de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER y su familia, hecho al cual habría contribuido en su carácter de gestor de alquileres de LOS SAUCES y del condominio integrado por Florencia y Máximo KIRCHNER, como así también de apoderado de este último (v. copia de acta de asamblea ordinaria de HOTESUR

S.A., obrante a fs. 846 de bibliorato Anexo B cuerpo IV reservado en caja n° 2 de esta investigación, como así también auto de procesamiento y confirmación de la Sala I de causa conexas n° 3732/16, disponibles en el Centro de Información Judicial).

**Amén de ello, lo cierto es que Carlos SANCHO hizo uso de sus atribuciones funcionales para sostener la estructura de funcionarios idóneos a la maniobra, a partir de las siguientes designaciones:**

- **Juan Antonio BONTEMPO** en el cargo de **Ministro de Economía y Obras Públicas** de la Provincia de Santa Cruz, a partir del 17 de marzo de 2006 (v. decreto n° 595/06, reservado en sobre n° 1 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Juan Carlos VILLAFañE** en el cargo de **Presidente del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 17 de marzo de 2006 (v. decreto n° 601/06, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Cabe destacar que Juan Carlos VILLAFañE ha sido procesado por su intervención en la maniobra desde esta posición —Presidente de la AGVP—, temperamento procesal que fue confirmado por la Excma. Cámara del Fuero y que derivó en la posterior requisitoria de elevación a juicio en su contra.

- **Juan Carlos CERRATO** en el cargo de **Ingeniero Jefe de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 5 de junio de 2006 (v. decreto n° 1359/06, según informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Finalmente, corresponde señalar que durante el lapso en que Carlos SANCHO ejerció el cargo de Gobernador de la Provincia de Santa Cruz, el nombrado **dejó vacante los puestos de Síndico Titular y Síndico Suplente** de la



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Administración General de Vialidad Provincial**, a pesar de su importancia *determinante* en el control de la correcta inversión de fondos públicos, toda vez que el Síndico era el responsable del “*control inmediato de legitimidad y régimen contable*” de los actos de la agencia vial (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673 e informe de AGVP obrante a fs. 8921/2).

Para concluir con esta reseña, pasaremos a la contribución a la maniobra de **Daniel PERALTA**, quien también era una persona que se había desempeñado en puestos de confianza junto a Néstor y Cristina KIRCHNER: fue Secretario de Trabajo de Santa Cruz durante el último mandato como Gobernador de Néstor KIRCHNER (1999-2003), Diputado Provincial por el Frente para la Victoria desde diciembre de 2003 —función en la cual se desempeñó como Presidente de la bancada de legisladores del Partido Justicialista—, e Interventor de Yacimientos Carboníferos Río Turbio desde el año 2004; todo ello hasta que, tras la renuncia de Carlos SANCHO en septiembre de 2007, asumió como Gobernador de la Provincia, primero interinamente y luego de forma definitiva en diciembre de ese año, como resultado de las elecciones —v. fs. 846 y 847 de bibliorato negro con inscripción “Anexo B cuerpo IV” reservado en caja n° 2—.

**En su mandato como Gobernador, Daniel PERALTA utilizó sus facultades públicas para mantener y renovar la estructura de funcionarios afines al plan criminal, a partir de las siguientes designaciones:**

- **Juan Manuel CAMPILLO** en el cargo de **Ministro de Economía y Obras Públicas** de la Provincia de Santa Cruz, a partir del 12 de marzo de 2008 (v. decreto n° 443/08, reservado en sobre n° 1 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Angelina María Esther ABBONA** en el cargo de **Presidente del Tribunal de Cuentas** de la Provincia de Santa Cruz, primero en comisión —a partir

del 10 de diciembre de 2007— y después de manera definitiva —desde el 10 de abril de 2008— (v. decretos n° 23/07 y 756/08, reservados en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Carlos Javier RAMOS** en el cargo de **Presidente del Tribunal de Cuentas** de la Provincia de Santa Cruz, de manera definitiva desde el 27 de septiembre de 2011 (v. decreto n° 2171/11, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Gastón PEDELABORDE** en el cargo de **Vocal del Tribunal de Cuentas** de la Provincia de Santa Cruz, a partir del 10 de diciembre de 2007 (v. decreto n° 24/07, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz);

- **Raúl Gilberto PAVESI** en el cargo de **Presidente del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 10 de diciembre de 2007 (v. decreto n° 21/07, según informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63);

- **José Raúl SANTIBÁÑEZ** en el cargo de **Presidente del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 28 de febrero de 2013 (v. decreto n° 144/13, reservado en sobre n° 2 de allanamiento en Casa de Gobierno de Santa Cruz).

Cabe destacar que tanto Raúl Gilberto PAVESI como José Raúl SANTIBÁÑEZ han sido procesados por su intervención en la maniobra desde esta posición —Presidente de la AGVP—, temperamento procesal que fue confirmado por la Excma. Cámara del Fuero y que derivó en la posterior requisitoria de elevación a juicio en su contra.



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

- **Guillermo CANTERO** en el cargo de **Vocal del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 22 de mayo de 2008 (v. decreto n° 1173/08, según informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63);
- **Manuel Ángel DÍAZ** en el cargo de **Vocal del Honorable Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 4 de junio de 2008 (v. decreto n° 1174/08, según informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63);
- **Daniel LÓPEZ GERALDI** en el cargo de **Ingeniero Jefe de la Administración General de Vialidad Provincial**, a partir del 8 de febrero de 2008 (v. decreto n° 200/08, según informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Para finalizar, corresponde señalar que durante los más de ocho años en que Daniel PERALTA ejerció la máxima autoridad pública en la Provincia de Santa Cruz, **dejó vacante los puestos de Síndico Titular y Síndico Suplente de la Administración General de Vialidad Provincial**, a pesar de su importancia *determinante* en el control de la correcta inversión de fondos públicos, toda vez que el Síndico era el responsable del “*control inmediato de legitimidad y régimen contable*” de los actos de la agencia vial (v. arts. 23 y 24 de la ley provincial n° 1673 e informe de AGVP obrante a fs. 8921/2).

Para concluir respecto de este segundo paso, debe puntualizarse que el engranaje de funcionarios estructurado por Néstor y Cristina KIRCHNER por sí mismos y a través de sus colaboradores en la maniobra, tenía su génesis en quienes ocuparon la Presidencia de la Nación y requería que todos los funcionarios con competencia en materia de obra pública vial a quienes llegaran los asuntos vinculados al plan criminal realizaran —dentro de su ámbito funcional— su aporte

para que la maniobra diseñada se llevara a cabo de acuerdo a lo planificado y así se pudiera beneficiar a las empresas de Lázaro Antonio BÁEZ a expensas del Tesoro Nacional, antecedente necesario y buscado del propio enriquecimiento presidencial.

**Tal como expresó la Cámara Federal al ratificar el procesamiento, “Tamaño maniobra requirió de una base que permitiera mantenerse en el tiempo con una dinámica aceptada que no demandase la renovación del designio criminal. En definitiva, una suerte de burocracia paralela a la oficial que no se ralentizara ni paralizara por sus circunstanciales colaboradores. He aquí la formación del colectivo que en la sumatoria de individualidades —la de cada uno de los procesados por esta figura— da nacimiento a una persona como centro imputativo, actuante, vigente y triunfante más allá de eventuales contingencias, al punto de que ni la sucesión de ciertos funcionarios laceró su incardinado obrar”** (v. resolución obrante a fs. 7359/425, voto del Dr. Ballester).

**En síntesis, la edificación de una estructura de funcionarios acorde al plan criminal era un *paso ineludible* para que cada eslabón de la maniobra delictiva en la provincia de Santa Cruz pudiera cumplirse y consolidarse en más de cincuenta obras y a lo largo de doce años.**

**Es que, tal como esta parte expuso en reiteradas oportunidades, para la consecución de la operatoria criminal era necesario contar con el aval de todos los funcionarios intervinientes ya que si alguno de ellos se hubiese negado, hubiera objetado alguno de los vicios o los hubiese denunciado, el proceso se hubiese detenido, como ocurrió momentáneamente en uno o dos casos —que fueron desarrollados en el acápite VI.b.4.D del requerimiento de elevación a juicio—, en los cuales se interrumpió el asunto hasta que otro funcionario, reemplazando al objetor, dio su aval.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

### **V.b. La concentración económica de la obra pública**

Como hemos señalado en numerosas ocasiones, la tercera etapa de este plan criminal consistió en la *concentración económica* de la mayor cantidad de recursos públicos en materia de *obra vial* en un solo lugar, escogido como escenario en donde habría de ejecutarse la *matriz de corrupción*: Santa Cruz, la provincia de la que los ex presidentes son oriundos, en la que Néstor KIRCHNER gobernó durante tres mandatos y la que además fue administrada por personas de su confianza en el período 2003-2015.

En efecto, debe recordarse que en esta pesquisa se ha acreditado cómo, año tras año, el Poder Ejecutivo *Nacional* dotó de cuantiosos recursos públicos a la Dirección Nacional de Vialidad y, en particular, a las obras viales en la provincia de Santa Cruz, con el fin de que los diversos responsables del plan criminal hicieran llegar el dinero, espuriamente, al empresario Lázaro Antonio BÁEZ.

Ahora bien, en la gran mayoría de las obras —47 de 51— la AGVP de Santa Cruz actuó como comitente, condujo el proceso licitatorio y firmó el contrato que permitió el inicio de los trabajos, abonando normalmente un adelanto financiero importante; todo ello con la expectativa de que, tal como había sido acordado mediante la firma del respectivo convenio, la Dirección *Nacional* de Vialidad posteriormente le *reintegrara* las sumas de dinero que el Estado *Provincial* había erogado, con excepción de los gastos del proyecto técnico y el llamado a licitación propiamente dicho —que normalmente, según el convenio, corrían por cuenta de la agencia local— y del equipamiento vial que, al finalizar la obra, quedaba en poder de la AGVP.

A resultas de la mecánica expuesta, y teniendo en cuenta que, tal como se explicó oportunamente —v. dictamen de fs. 5343/498—, en muchos casos la DNV manifestaba su interés *nacional* en la obra *después* de que se hubiera iniciado y

adjudicado a Lázaro BÁEZ, lo cierto es que la AGVP de Santa Cruz efectuaba por sí misma los gastos de la obra, insumiendo fondos de una partida presupuestaria *provincial* —que en cada caso se detallaba—, a la espera de que el organismo *nacional* los reintegrara *parcialmente*.

Ello era posible en virtud de que, tal como se adelantara al principio, el Gobernador, en su rol de titular del Poder Ejecutivo Provincial, presentaba a la Cámara de Diputados de la Provincia el proyecto de ley de presupuesto elaborado para el año siguiente —el cual era confeccionado bajo la coordinación del Ministro de Economía y Obras Públicas—, en el que se detallaban una por una —entre otras cosas— las obras públicas viales a realizar y los recursos que se planificaba asignar a cada una de ellas (v. art. 119 inc. 15 de la Constitución Provincial).

**Por tal motivo, resultó *esencial* la colaboración, en este aspecto, de la Administración Provincial que, encabezada por el Gobernador, *dotó* a la AGVP de los recursos *provinciales* suficientes por medio de la ley provincial de presupuesto y, una vez que se agotaron las partidas inicialmente previstas, continuó alimentándola de fondos provinciales mediante reasignaciones presupuestarias decididas por decreto del Gobernador o resolución del Ministro de Economía y Obras Públicas —haciendo uso de las facultades desarrolladas en extenso en los acápites IV.a.1.i. y IV.a.2.i.—; todo ello con el fin de garantizar que las obras viales asignadas al GRUPO BÁEZ contaran siempre con fondos *provinciales* disponibles para que los desembolsos mensuales a las empresas de Lázaro BÁEZ pudieran concretarse sin excepción, con independencia del posterior *reintegro parcial* que la DNV efectuase.**

Además, como máximo agente del Gobierno Provincial, el Gobernador era también el gestor *político* de los convenios suscriptos entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial, porque todo acuerdo



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

de financiación de obras en provincias con fondos federales requería del concurso de su voluntad, según ha sido revelado a lo largo de esta pesquisa por diversos funcionarios del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y de la propia DNV (v. declaración testimonial de Roger BOTTO y descargos de Julio Miguel DE VIDO, Abel Claudio FATALA, Fernando ABRATE, Jorge GREGORUTTI, entre otros; todo ello a fs. 2108/258, 3307/16, 3517/31, 3967/83, 4048/64, 5838/68 y 5905/69).

A continuación acreditaremos lo expuesto con los ejemplos de los Presupuestos Generales de Recursos y Gastos de la Provincia de Santa Cruz de los años 2004 a 2009 inclusive: en ellos se incluyeron partidas presupuestarias para algunas de las obras viales bajo análisis, las cuales se iniciaron con fondos *provinciales* y, como consecuencia de los convenios suscriptos, los recursos fueron recuperados luego por el Tesoro Provincial gracias a la transferencia en carácter de reintegro por parte de la DNV.

El límite temporal fijado obedece, por un lado, a que el presupuesto del ejercicio 2003 fue proyectado con anterioridad al inicio de la maniobra, y, por otra parte, a que durante el año 2009 la Dirección Nacional de Vialidad suscribió una serie de convenios con la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz por medio de los cuales se modificó la forma de pago de los certificados mensuales de obra, previendo que, a partir de entonces, fuese la propia DNV la que pagara directamente a la contratista —concluyendo, entonces, con la etapa en la que AGVP abonaba y luego el organismo nacional le reintegraba—.

Comenzaremos el análisis con el **Presupuesto para el Ejercicio 2004** elaborado por el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA —v. cuaderno de presupuesto 2004 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio—, cuya

lectura revela que se previó la asignación de fondos para, entre otras, las obras viales identificadas como:

- REPAVIMENTACIÓN Y PAVIMENTACIÓN EN INTERSECCIÓN DE RUTA NACIONAL N° 3 Y RUTA PROVINCIAL N° 5 (expte. DNV n° 4268/04, **adjudicado a GOTTI**), a la que se destinaron **\$3.756.502**;

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*EMPALME RP N° 25 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 12.328/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$510.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$5.000.000**.

Posteriormente, y ante la necesidad de proveer de más recursos a la obra identificada bajo el expte. DNV n° 12.328/07, el 27 de julio de 2004 se emitió el Decreto n° 2219/04, suscripto por ACEVEDO y VILLANUEVA, por medio del cual se le otorgaron **\$3.000.000** más; y el 9 de septiembre de 2004 fue necesario dotar de más fondos a dicha obra, razón por la cual se emitió el Decreto n° 2681/04, firmado por ACEVEDO y VILLANUEVA, a través del cual se aumentó el crédito de ese proyecto en **\$5.500.000** (v. sobre titulado “Decretos 2004”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Posteriormente, en el **Presupuesto para el Ejercicio 2005**, elaborado por el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA —v. cuaderno de presupuesto 2005 obrante en caja de color papel



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio—, se proyectó la asignación de más fondos provinciales para la obra antes mencionada, por **\$520.000**.

Iniciado el año, el 28 de enero de 2005 se emitió el Decreto n° 225/05 —suscripto por ACEVEDO y VILLANUEVA—, por medio del cual se inyectaron **\$15.000.000** más a esa obra (v. sobre titulado “Decretos 2005”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Al poco tiempo, el 20 de abril de 2005, se emitió el Decreto n° 1037/05 —suscripto por ACEVEDO y VILLANUEVA—, a través del cual se abrieron nuevos créditos según el siguiente detalle (v. sobre titulado “Decretos 2005”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018):

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**), a la que se destinaron **\$8.397.000**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN II: “*COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA — ESTANCIA LOS ÁLAMOS*” (expte. DNV n° 732/06, **contratado con KANK Y COSTILLA**) a la que se destinaron **\$8.000.000**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$8.000.000**.

Posteriormente, el 8 de julio de 2005, se emitió el Decreto n° 1871/05 —suscripto por ACEVEDO y VILLANUEVA—, a través del cual se aumentaron los créditos según el siguiente detalle (v. sobre titulado “Decretos 2005”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018):

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*EMPALME RP N° 25 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 12.328/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$9.771.940**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$5.000.000**.

Finalmente, el 29 de septiembre de 2005, se emitió el Decreto n° 2609/05 —suscripto por ACEVEDO y VILLANUEVA—, a través del cual se incrementaron los créditos según el siguiente detalle (v. sobre titulado “Decretos 2005”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018):

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**), a la que se destinaron **\$15.700.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN II: “*COMANDANTE LUIS*



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

*PIEDRA BUENA — ESTANCIA LOS ÁLAMOS*” (expte. DNV n° 732/06, **contratado con KANK Y COSTILLA**) a la que se destinaron **\$29.800.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$8.000.000**.

El mismo decreto introdujo además un nuevo proyecto a la partida de Trabajos Públicos:

- AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS — AV. SAN MARTÍN*” (expte. DNV n° 3163/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$26.500.000**.

En relación al **Presupuesto para el Ejercicio 2006**, elaborado por el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA —v. cuaderno de presupuesto 2006 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio— se proyectó la asignación de más fondos provinciales para, entre otras, las siguientes obras viales:

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**), a la que se destinaron **\$25.000.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN II: “*COMANDANTE LUIS*

*PIEDRA BUENA — ESTANCIA LOS ÁLAMOS*” (expte. DNV n° 732/06, **contratado con KANK Y COSTILLA**) a la que se destinaron **\$35.000.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$25.000.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIÁN*”, SECCIÓN: “*KM 2026 A 2088,55*” (expte. DNV n° 8460/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$20.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$15.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO: “*FITZ ROY — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 4596/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$25.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 12.309/07, **contratado con GOTTI**) a la que se destinaron **\$10.000.000**;



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*” (expte. DNV n° 13.191/06, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$30.000.000**;
- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — PUENTE BLANCO*” Y EN RUTA NACIONAL N° 293, TRAMO: “*EMPALME RN 40 — PASO LA LAURITA*” (expte. DNV n° 13.154/07, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$8.000.000**;
- AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS — AV. SAN MARTÍN*” (expte. DNV n° 3163/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$30.000.000**;
- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN ACCESO A RÍO GALLEGOS, TRAMO: “*DESVÍO TRÁNSITO PESADO POR AV. ASTURIAS — 2° ETAPA*” (expte. DNV n° 10.271/05, **contratado con GOTTI**) a la que se destinaron **\$20.000.000**.

Ahora bien, al poco tiempo de iniciarse el año 2006 —más precisamente, en el mes de marzo—, se produjo la renuncia de **Sergio ACEVEDO** y, consecuentemente, del Ministro de Economía y Obras Públicas **Luis VILLANUEVA**; quienes, a resultas de lo expuesto, valiéndose de sus atribuciones **permitieron el flujo de más de 395<sup>3</sup> millones de pesos hacia obras adjudicadas al GRUPO BÁEZ entre abril de 2004 y marzo de 2006.**

Luego de esa renuncia, asumió al frente del Poder Ejecutivo Provincial el Vicegobernador Carlos Alberto SANCHO, quien designó como Ministro de Economía y Obras Públicas, según vimos anteriormente, a Juan Antonio BONTEMPO.

---

<sup>3</sup> Al menos \$395.455.442, a valores sin actualizar.

Fue así que, el 25 de agosto de 2006, se emitió el Decreto n° 2413/06, suscripto por SANCHO y BONTEMPO, por medio del cual se inyectaron **\$28.319.967** al proyecto correspondiente a la obra identificada como expte. DNV n° 12.328/07 (v. sobre titulado “Decretos 2006”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Las nuevas autoridades a cargo de los fondos de la Administración Pública Provincial, luego de ello, y advirtiendo que el flujo de recursos públicos hacia las obras financiadas por la Dirección Nacional de Vialidad aumentaba exponencialmente, dispusieron la suscripción de un convenio —firmado en septiembre de 2006— entre el Ministro de Economía y Obras Públicas y el titular de la Administración General de Vialidad Provincial Juan Carlos VILLAFANE, por medio del cual se acordó que **el Ministerio le prestaría a la agencia vial hasta 70 millones de pesos para que pudiera hacer frente al pago de certificados de obras financiadas por la DNV**, fondos que luego la AGVP devolvería al Ministerio una vez que recibiera el reintegro del Tesoro Nacional (v. convenio obrante como anexo a Decreto n° 2739/06 por el cual se ratifica dicho instrumento, reservado en sobre titulado “Decretos 2006”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Ello permitió que el flujo de fondos continuara sin problemas hasta que, el 5 de diciembre de 2006, se firmó otro convenio entre el Ministerio de Economía y Obras Públicas —representado por el Secretario de Hacienda Juan Manuel CAMPILLO— y la AGVP —en la persona de Juan Carlos VILLAFANE—, ratificado por el Ministro BONTEMPO mediante Resolución 1693/06, en el cual se acordó que el Ministerio le transfería a la agencia vial más fondos, para poder



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

abonar pagos de, entre otras, las siguientes obras (v. sobre que reza “Resoluciones 2006”, obrante en caja n° 3 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018):

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**), a la que se destinaron **\$7.000.000;**

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$5.760.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO: “*FITZ ROY — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 4596/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$5.000.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — PUENTE BLANCO*” Y EN RUTA NACIONAL N° 293, TRAMO: “*EMPALME RN 40 — PASO LA LAURITA*” (expte. DNV n° 13.154/07, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$13.000.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*” (expte. DNV n° 13.191/06, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$4.000.000;**

- AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS — AV. SAN MARTÍN*” (expte. DNV n° 3163/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$10.000.000**.

En relación al **Presupuesto para el Ejercicio 2007**, elaborado por el Gobernador Carlos SANCHO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Antonio BONTEMPO —v. cuaderno de presupuesto 2007 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio—, se proyectó la asignación de más fondos provinciales para, entre otras, las siguientes obras viales:

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**), a la que se destinaron **\$14.573.695**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN II: “*COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA — ESTANCIA LOS ÁLAMOS*” (expte. DNV n° 732/06, **contratado con KANK Y COSTILLA**) a la que se destinaron **\$57.256.358**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$61.423.277**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIÁN*”, SECCIÓN: “*KM 2026 A 2088,55*” (expte. DNV n°



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

8460/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$75.441.024**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$5.327.749**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO: “*FITZ ROY — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 4596/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$47.696.379**;

- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 12.309/07, **contratado con GOTTI**) a la que se destinaron **\$45.627.336**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*” (expte. DNV n° 13.191/06, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$37.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — PUENTE BLANCO*” Y EN RUTA NACIONAL N° 293, TRAMO: “*EMPALME RN 40 — PASO LA LAURITA*” (expte. DNV n° 13.154/07, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$58.807.242**;

- AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS — AV. SAN MARTÍN*” (expte. DNV n° 3163/06, **contratado con la UTE**

“AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”) a la que se destinaron **\$41.145.390;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN ACCESO A RÍO GALLEGOS, TRAMO: “*DESvíO TRÁNSITO PESADO POR AV. ASTURIAS — 2º ETAPA*” (expte. DNV n° 10.271/05, **contratado con GOTTI**) a la que se destinaron **\$20.000.000.**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*EMPALME RP N° 25 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 12.328/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI**”) a la que se destinaron **\$21.144.831;**

- REPAVIMENTACIÓN Y PAVIMENTACIÓN EN INTERSECCIÓN DE RUTA NACIONAL N° 3 Y RUTA PROVINCIAL N° 5 (expte. DNV n° 4268/04, **adjudicado a GOTTI**), a la que se destinaron **\$83.440;**

- OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*KM 245 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 6746/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$20.218.187;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO: “*CÓNDOR CLIFF — LA ESPERANZA*” (expte. DNV n° 10.476/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$13.461.483;**

- OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 25, TRAMO: “*SAN JULIÁN — GOBERNADOR GREGORES*” (expte. DNV n° 6748/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$18.364.745;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 39, TRAMO: “*RUTA PROVINCIAL N° 43 — BAJO CARACOLES*” (expte. DNV n° 8604/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$3.013.276;**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

- OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 9, TRAMO: “*RUTA NACIONAL N° 3 — RUTA NACIONAL N° 40*” (expte. DNV n° 9067/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$18.716.133**;
- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — GÜER AIKE*”, SECCIÓN: “*PUENTE BLANCO — BELLA VISTA*” (expte. DNV n° 5164/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$77.733.338**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*PROGRESIVA 1970,4 — 2026*” (expte. DNV n° 2253/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$32.400.000**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*PROGRESIVA 2284,79 — 2303,40*” (expte. DNV n° 12.993/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$17.477.850**;
- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*GÜER AIKE — PUNTA LOYOLA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” Y DESVÍO TRÁNSITO PESADO, ETAPA II (expte. DNV n° 12.310/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$20.354.168**;
- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO, REPAVIMENTACIÓN E ILUMINACIÓN DE CTE. LUIS PIEDRABUENA (expte. DNV n° 13.307/07, **adjudicado a KANK Y COSTILLA**), a la que se destinaron **\$9.037.500**;

- PLAN DE RESTAURACIÓN DE CANTERAS (sin aclarar a cuál de todas las obras de restauración de canteras se aludía), proyecto al que se destinaron **\$27.378.058**;

- PLAN DE RESTAURACIÓN DE CANTERAS - ETAPA II (sin aclarar a cuál de todas las obras de restauración de canteras se aludía), proyecto al que se destinaron **\$60.000.000**.

Asimismo, poco tiempo antes de renunciar a la gobernación, Carlos SANCHO emitió, el 4 de septiembre de 2007, el Decreto n° 2609/07, suscripto también por Juan Antonio BONTEMPO, por medio del cual se inyectaron **\$37.000.000** a la obra identificada bajo expte. DNV n° 6746/07 y **\$25.043.889** a la obra identificada bajo expte. DNV n° 8604/07 (v. sobre titulado “Decretos 2007”, obrante en caja n° 1 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Como repaso de lo expuesto, puede afirmarse que el Gobernador **Carlos Alberto SANCHO** y el Ministro de Economía y Obras Públicas **Juan Antonio BONTEMPO** se valieron de sus facultades públicas para **garantizar la disponibilidad y el pago de más de 918<sup>4</sup> millones de pesos por obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ, entre marzo de 2006 y septiembre de 2007.**

Las nuevas autoridades a cargo de la Administración Pública Provincial, el Gobernador Daniel PERALTA y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Manuel CAMPILLO<sup>5</sup>, elaboraron el **Presupuesto para el Ejercicio 2008** —v. cuaderno de presupuesto 2008 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio—, en el cual no se proyectó la asignación de fondos provinciales para obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ.

---

<sup>4</sup> Al menos **\$918.802.315**, a valores sin actualizar.

<sup>5</sup> El primer Ministro de Economía y Obras Públicas designado por Daniel PERALTA fue Rolando Toni ARAMINI, pero debido a su renuncia el 12 de marzo de 2008 no llegó a intervenir en ningún presupuesto ni reasignación, en relación a las obras investigadas.



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Posteriormente, el 30 de diciembre de 2008 se emitió el Decreto n° 3428/08, suscripto por PERALTA y CAMPILLO, por medio del cual se asignaron fondos a diversas obras viales, entre ellas, las siguientes:

- RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*” (expte. DNV n° 1616/08, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), al cual se le asignaron **\$19.000.000**;

- RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*PUERTO PUNTA QUILLA — ESTANCIA LA JULIA*” 1° ETAPA (expte. DNV n° 1614/08, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), al cual se le asignaron **\$16.523.399**;

- RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*” (expte. DNV n° 1613/08, **adjudicado a KANK Y COSTILLA**), al cual se le asignaron **\$9.460.058**.

Para el año siguiente, el Gobernador Daniel PERALTA y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Manuel CAMPILLO elaboraron el **Presupuesto para el Ejercicio 2009** —v. cuaderno de presupuesto 2009 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio—, en el cual se proyectó la asignación de fondos provinciales para, entre otras, las siguientes obras viales:

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN I: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA*” (expte. DNV n° 1832/06, **adjudicado a la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI**”), a la que se destinaron **\$1.000.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN II: “*COMANDANTE LUIS PIEDRA BUENA — ESTANCIA LOS ÁLAMOS*” (expte. DNV n° 732/06, **contratado con KANK Y COSTILLA**) a la que se destinaron **\$4.500.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*”, SECCIÓN III: “*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 3160/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI”**) a la que se destinaron **\$6.500.000**;

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIÁN*”, SECCIÓN: “*KM 2026 A 2088,55*” (expte. DNV n° 8460/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$9.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$1.950.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO: “*FITZ ROY — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 4596/06, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”**) a la que se destinaron **\$9.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA*”



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

*GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 12.309/07, **contratado con GOTTI**)

a la que se destinaron **\$30.000.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*” (expte. DNV n° 13.191/06, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$47.584.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — PUENTE BLANCO*” Y EN RUTA NACIONAL N° 293, TRAMO: “*EMPALME RN 40 — PASO LA LAURITA*” (expte. DNV n° 13.154/07, **contratado con AUSTRAL CONSTRUCCIONES**) a la que se destinaron **\$30.000.000**;

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*EMPALME RP N° 25 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 12.328/07, **contratado con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI**”) a la que se destinaron **\$1.200.000**;

- REPAVIMENTACIÓN Y PAVIMENTACIÓN EN INTERSECCIÓN DE RUTA NACIONAL N° 3 Y RUTA PROVINCIAL N° 5 (expte. DNV n° 4268/04, **adjudicado a GOTTI**), a la que se destinaron **\$100.000**;

- OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*KM 245 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 6746/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$10.000.000**;

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO: “*CÓNDOR CLIFF — LA ESPERANZA*” (expte. DNV n° 10.476/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la que se destinaron **\$20.000.000**;

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 39, TRAMO: “*RUTA PROVINCIAL N° 43 — BAJO CARACOLES*” (expte. DNV n° 8604/07,

**adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$25.000.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 9, TRAMO: “*RUTA NACIONAL N° 3 — RUTA NACIONAL N° 40*” (expte. DNV n° 9067/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$35.000.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — GÜER AIKE*”, SECCIÓN: “*PUENTE BLANCO — BELLA VISTA*” (expte. DNV n° 5164/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$35.000.000;**

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*PROGRESIVA 1970,4 — 2026*” (expte. DNV n° 2253/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$10.914.000;**

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*PROGRESIVA 2284,79 — 2303,40*” (expte. DNV n° 12.993/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$2.000.000;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*GÜER AIKE — PUNTA LOYOLA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” Y DESVÍO TRÁNSITO PESADO, ETAPA II (expte. DNV n° 12.310/07, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES), a la que se destinaron \$25.000.000;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO, REPAVIMENTACIÓN E ILUMINACIÓN DE CTE. LUIS PIEDRABUENA (expte. DNV n° 13.307/07, **adjudicado a KANK Y COSTILLA), a la que se destinaron \$10.000.000;**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

- RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*” (expte. DNV n° 1616/08, **adjudicado a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), al cual se le asignaron **\$17.922.000**;
- AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*KM 1867 — KM 1908,6*” (expte. DNV n° 16.957/08, **adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la cual se le asignaron **\$22.000.000**;
- AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*RADA TILLY — KM 1867*” (expte. DNV n° 18.295/08, **adjudicada a KANK Y COSTILLA**), a la cual se le asignaron **\$13.000.000**;
- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — GÜER AIKE*”, SECCIÓN: “*ESTANCIA BUITRERAS — GÜER AIKE*” (expte. DNV n° 7078/07, **adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la cual se le asignaron **\$33.000.000**;
- OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*ROSPENTEK — GÜER AIKE*”, SECCIÓN: “*BELLA VISTA — ESTANCIA BUITRERAS*” (expte. DNV n° 8605/07, **adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la cual se le asignaron **\$34.000.000**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*”, SECCIÓN: “*KM 58,95 — EMPALME RN N° 3*” (expte. DNV n° 10.477/07, **adjudicada a KANK Y COSTILLA**), a la cual se le asignaron **\$17.922.000**;
- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*EMPALME RN N° 3 — PUERTO SANTA CRUZ*” Y MEJORAMIENTO DE ACCESIBILIDAD PUERTO

SANTA CRUZ (expte. DNV n° 18.573/11, **adjudicada a KANK Y COSTILLA**), a la cual se le asignaron **\$2.039.000;**

- REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*ACCESOS A PUERTO DESEADO*” (expte. DNV n° 10.474/07, **adjudicada a KANK Y COSTILLA**), a la cual se le asignaron **\$2.800.000;**

- OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “*GÜER AIKE — PUNTA LOYOLA*”, SECCIÓN: “*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*” (expte. DNV n° 6747/07, **adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la cual se le asignaron **\$25.000.000;**

- ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 49, TRAMO: “*EMPALME RP N° 39 — EMPALME RN N° 3*” (expte. DNV n° 4195/08, **adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**), a la cual se le asignaron **\$35.000.000.**

Ahora bien, tal como fue explicado anteriormente, durante el curso del año 2009 se suscribieron convenios entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial, por medio de los cuales se modificó la modalidad de pago de los certificados mensuales, disponiendo que a partir de entonces los abonaría directamente el organismo nacional.

Por tal motivo, el análisis de la contribución de los funcionarios de la provincia de Santa Cruz en relación a la puesta a disposición de los fondos públicos para la maniobra concluye en esta instancia, toda vez que en los ejercicios posteriores, si bien se enumeraron las obras viales que se ejecutarían en la provincia, no se destinaron fondos de Santa Cruz para costearlas, ni siquiera provisoriamente.

Como resumen de lo expuesto hasta aquí, puede concluirse que la contribución del Gobernador **Daniel PERALTA** y el Ministro de Economía y Obras Públicas **Juan Manuel CAMPILLO** en la *dotación* de los fondos provinciales



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

permitió que se transfirieran, desde el Tesoro Provincial hacia las empresas del GRUPO BÁEZ, más de 561<sup>6</sup> millones de pesos, entre septiembre de 2007 y fines de 2009.

Como puede advertirse de todo lo expuesto, ha quedado acreditado que era imprescindible la intervención del Gobernador de Santa Cruz para que el Estado Nacional —a través de convenios de la Dirección Nacional de Vialidad— decidiera invertir fondos federales en las obras viales aquí investigadas y, a la vez, era necesaria su contribución y la del Ministro de Economía y Obras Públicas para que pudieran afrontarse los costos iniciales de las obras y para que pudieran abonarse los certificados; todo lo cual era solventado con fondos provinciales que el Gobernador y el Ministro proporcionaban a la AGVP, por la vía ordinaria —ley de presupuesto— o extraordinaria —reasignaciones a través de decretos o resoluciones ministeriales—; a la espera de que, posteriormente, el Estado Nacional los reintegrara parcialmente.

Concluido, así, el análisis sobre los diversos mecanismos por medio de los cuales se concretó el tercer paso de la maniobra —consistente en la concentración de fondos estatales en Santa Cruz bajo la forma de obras viales—, pasaremos a continuación a la profundización del cuarto paso del plan criminal.

### **V.c. El esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro BÁEZ**

Tal como se explicó en anteriores presentaciones, el último eslabón de la maniobra investigada consistió en un mecanismo sistemático a lo largo de los años, pensado y llevado adelante para *direccionar* las licitaciones hacia Lázaro Antonio BÁEZ y posteriormente *no controlar* la correcta realización de las obras, garantizando en simultáneo los pagos anticipados y por completo a BÁEZ, de modo

---

<sup>6</sup> Al menos \$561.414.457, a valores sin actualizar.

que se materializara el multimillonario daño patrimonial a las arcas del Estado y el descomunal beneficio del empresario amigo y socio comercial de Néstor y Cristina KIRCHNER.

Como se ha visto, en algunos casos el accionar contrastó de manera directa con una disposición concreta de la normativa vigente, mientras que en otros se buscó una alternativa con apariencia legal y, abusando de las razones que justificaban tal procedimiento y del margen de discrecionalidad posible, se *desnaturalizaron* los institutos normativos y reglamentarios previstos para la correcta realización de obras públicas.

A lo largo de este capítulo nos ocuparemos de *profundizar* el análisis de las irregularidades en la etapa de *adjudicación* de las obras en la que se conseguía el *direccionamiento* del proceso licitatorio hacia Lázaro Antonio BÁEZ (V.c.1) y después pasaremos a ampliar las consideraciones en relación a la etapa en la que se *omitía sistemática y maliciosamente* la realización de los deberes de control correspondientes respecto del avance de las obras (V.c.2) —durante la cual nos explayaremos sobre la estrategia *sistemática* de aumento de costos y plazos (V.c.2.i), como así también sobre la *omisión deliberada* de ejercer el control externo por parte del Tribunal de Cuentas (V.c.2.ii)—.

Para concluir, se incorporará una breve reseña de quince (15) casos testigo (V.c.3), efectuada a partir de la lectura de los expedientes remitidos por la Administración General de Vialidad Provincial, en la que se describirán cómo se verifican en ellos cada una de las irregularidades señaladas en los acápites V.c.1. y V.c.2. y quiénes son los sujetos intervinientes en cada una de ellas; análisis que será ampliado en sucesivas presentaciones, hasta finalizar con las cuarenta y siete (47) obras en las que AGVP fue comitente.



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

### **V.c.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.

**Hemos visto que 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 sobrepuestos, 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 *récord* y en las que existía un único competidor.**

Ahora bien, a partir del análisis emprendido por la obtención de los expedientes administrativos remitidos por la Administración General de Vialidad Provincial, se *profundizará* el estudio sobre la *irregular* integración, en las cuarenta y siete (47) licitaciones que tuvieron por comitente a la AGVP, de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, tanto por su conformación en un momento procesal distinto al previsto normativamente —lo que, junto a los rápidos tiempos de análisis, evidencia su direccionamiento—, como por la sistemática repetición de sus integrantes y de la opinión que vertieron en cada oportunidad.

**En primer lugar, corresponde resaltar que, a pesar de que la ley de obras públicas de la provincia de Santa Cruz era determinante en cuanto a que la Comisión de Estudio y Preadjudicación debía ser conformada al momento de llamar a licitación —y, lógicamente, *antes* de que se conocieran las empresas**

interesadas y sus ofertas—, lo cierto es que los sucesivos presidentes de la AGVP de Santa Cruz designaron a los integrantes de dicha comisión —o modificaron la integración de la comisión ya conformada— después de abrirse las ofertas en veinte (20) de los cuarenta y siete (47) procesos licitatorios conducidos por la agencia provincial (v. art. 28 de la ley provincial n° 2743).

Semejante irregularidad *desnaturaliza* por completo el sentido de la licitación y de la selección de los responsables de escoger a la mejor oferta, toda vez que su elección en un momento posterior al previsto legalmente —precisamente cuando ya se conocen quiénes son las empresas interesadas y cuánto han ofertado cada una— impregna de sospechada ilicitud la decisión que luego la comisión conformada *ad hoc* haya de adoptar.

Por otro lado, es útil señalar que la normativa no establecía ninguna condición para la elección de los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, la cual podía conformarse con cualquiera de los profesionales que integraban la planta de la AGVP de Santa Cruz.

Sin embargo, el análisis de las cuarenta y siete (47) licitaciones permite concluir que, en la gran mayoría de los casos, se escogieron *deliberada y sistemáticamente a los mismos integrantes*, asegurando, por tanto, que la suerte de la licitación quedara librada a la opinión de individuos que fueran de confianza del Presidente de AGVP y que propusieran la preadjudicación en favor de Lázaro Antonio BÁEZ. Veamos.

A continuación se acompaña un cuadro que fue confeccionado sobre la base de la información obtenida de la lectura y análisis de los expedientes licitatorios, en el cual se pueden advertir lo expuesto:

Expte DNV N°	Integrante Adm	Integrante Ing Vial	Integrante Plan Vial	Integrante Obras	Integrante Legales
--------------	----------------	---------------------	----------------------	------------------	--------------------



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

<b>0004268/2004</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Carlos MANCILLA	Miguel SALAZAR	
<b>0012328/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Roberto PERAZZO	Miguel SALAZAR	
<b>0000732/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Carlos MANCILLA	Miguel SALAZAR	
<b>0001832/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Roberto PERAZZO	Miguel SALAZAR	
<b>0003163/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Carlos MANCILLA	Miguel SALAZAR	
<b>0003160/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Carlos MANCILLA	Miguel SALAZAR	
<b>0011379/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Carlos MANCILLA	Miguel SALAZAR	
<b>0004596/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Roberto PERAZZO	Miguel SALAZAR	
<b>0008460/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Mauricio COLLAREDA	
<b>0013154/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Ernesto MORILLA	
<b>0011707/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Ernesto MORILLA	
<b>0013191/2006</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Víctor PANIAGUA	
<b>0016751/2011</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Guillermo TORRES	
<b>0002253/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Horacio DÍAZ	
<b>0006746/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Horacio DÍAZ	
<b>0006748/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Alba CABRERA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0001615/2008</b>	Manuel Ángel DÍAZ	Claudia OLIVA	Facundo MUÑOZ	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0009067/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Elio GONZÁLEZ	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0006747/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0012309/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0005164/2007</b>	Manuel Ángel DÍAZ	Claudia OLIVA	Carlos MANCILLA	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0010477/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0007078/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0008605/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0001616/2008</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0008604/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0010474/2007</b>	Manuel Ángel DÍAZ	Claudia OLIVA	Facundo MUÑOZ	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0001614/2008</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0010476/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0001613/2008</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
<b>0012310/2007</b>	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	

0012993/2007	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
0004195/2008	Gerardo Daniel MANSILLA	Elio GONZÁLEZ	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
0013307/2007	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
0016957/2008	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Ernesto MORILLA	
0018295/2008	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Ernesto MORILLA	
0007772/2010	Gerardo Daniel MANSILLA	Elio GONZÁLEZ	Jorge PASIECZNIK	Ernesto MORILLA	
0010271/2005	Gerardo Daniel MANSILLA	Claudia OLIVA	Jorge PASIECZNIK	Daniel LÓPEZ GERALDI	
0011686/2010	Maximiliano KABALA	Elio GONZÁLEZ	Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0013030/2010	Maximiliano KABALA	Elio GONZÁLEZ	Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0013029/2010	Maximiliano KABALA	Elio GONZÁLEZ	Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0010563/2011	Maximiliano KABALA		Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0010562/2011	Maximiliano KABALA		Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0018573/2011			Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0020178/2011	Marcelo LÓPEZ		Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0018561/2011	Marcelo LÓPEZ		Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ
0020179/2011	Marcelo LÓPEZ		Orlando TABOADA	Víctor PANIAGUA	Lorena LENCINA ALBORNOZ

Como representante de la **Dirección de Administración**, vemos que en treinta y cinco (35) de los cuarenta y siete (47) casos se escogió al CPN Gerardo Daniel MANSILLA; en cinco (5) a Maximiliano KABALA —Director de Administración—; en tres (3) a Manuel Ángel DÍAZ —Director de Administración y luego Vocal— y en tres (3) a Marcelo LÓPEZ —Director de Administración—, destacándose un (1) último caso en el que se encuentra el nombre de Marcelo LÓPEZ pero no su firma.

**Este Ministerio Público Fiscal considera que todos los nombrados han contribuido, con su opinión favorable al GRUPO BÁEZ, a la maniobra criminal en marcha, con pleno conocimiento de su contenido y alcances, por las razones que a continuación se desarrollarán.**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Gerardo MANSILLA** debe ser llamado a indagatoria principalmente por la *dimensión* de su aporte, que no sólo refleja la confianza en él depositada por los sucesivos titulares de AGVP que direccionaron la licitación en favor de BÁEZ, sino también porque de su intervención en tantos casos se desprende con claridad que analizó una cantidad de escrituras, actas de directorio, nóminas de equipos, designaciones de representantes técnicos y certificados de capacidad de contratación —entre otras cosas— que impiden considerar que haya ignorado las groseras y severas irregularidades cometidas.

En relación a **Maximiliano KABALA** y **Marcelo LÓPEZ**, deben responder penalmente por cuanto en todas las licitaciones en las que opinaron favorablemente al GRUPO BÁEZ se perpetró la estrategia de *concurrencia múltiple* expresamente prohibida por la ley de obras públicas, en las que se presentaron diversas empresas del mismo conglomerado para contribuir a la ficción de competencia —máxime teniendo en cuenta que las licitaciones son de los años 2010 y 2011, más de tres y cuatro años después de la absorción de KANK Y COSTILLA por Lázaro BÁEZ—; todo lo cual revela el conocimiento de la ilegalidad del procedimiento y su decisión de colaborar en dicha maniobra *a sabiendas* de su ilicitud.

Además, en pos de dimensionar su aporte, debe tenerse presente que gracias a la opinión favorable de Maximiliano KABALA se contrataron cinco obras que permitieron direccionar **más de 896 millones de pesos** —a valores sin actualizar— al GRUPO BÁEZ, mientras que por medio de la intervención de Marcelo LÓPEZ en tres licitaciones se pudieron transferir hacia Lázaro Antonio BÁEZ **más de 994 millones de pesos** —a valores sin actualizar— (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

Respecto de **Manuel Ángel DÍAZ**, corresponde señalar que los tres procesos licitatorios en los que opinó favorablemente al GRUPO BÁEZ también fueron afectados de ilicitud debido a la *concurrencia múltiple*, destacándose además que los vicios que afectaron particularmente a dos de ellos —exptes. DNV n° 1615/08 y 5164/07— son de tal magnitud y visibilidad que no es posible suponer que su intervención en favor de Lázaro Antonio BÁEZ no fuera dolosa.

En efecto —y sin querer repetir el estudio sobre las irregularidades de dichas licitaciones—, es útil tener presente que en ambas AUSTRAL CONSTRUCCIONES utilizó —con menos de dos meses de diferencia de una a otra — **el mismo certificado de capacidad de contratación** —que le permitía comprometer únicamente **72 millones de pesos** anuales y que, para ese entonces, ya había usado para obtener obras por más de **444 millones de pesos**— y propuso **al mismo representante técnico José Carlos PISTÁN** —a pesar de que ya se encontraba comprometido en, al menos, otras catorce (14) obras—.

No sólo ello, sino que en los dos casos, a la fecha de dichas licitaciones, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES aún no había concluido ninguna obra pública vial**, ya que la primera finalización de obra fue en junio de 2007 —expte. DNV n° 11.707/06—; razón por la cual *no cumplía* con el requisito de haber ejecutado obras similares en Santa Cruz, exigido en el art. 2 inc. “i” del Pliego Particular de Condiciones, lo que según dicha normativa configuraba causal de inadmisión directa.

Para más, en uno de los casos —expte. DNV n° 1615/08— a la fecha en que se expidió la comisión, 30 de enero de 2007, el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFANE **ya había preadjudicado** la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a través de la Resolución AGVP n° 344/07, *ad referéndum* del Honorable Directorio, emitida el 29 de enero de 2007 (v. fs. 142/3).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

No se trató de un error accidental, puesto que la *adjudicación* fue decidida el 2 de febrero de 2007 por el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFANE mediante la Resolución AGVP n° 363/07, *ad referendum* del Honorable Directorio; ese mismo día Juan Carlos VILLAFANE firmó el contrato de obra pública; en la misma jornada emitió la Resolución AGVP n° 375/07 —*ad referendum* del Honorable Directorio— aprobando ese contrato y, al día siguiente, se iniciaron los trabajos (v. fs. 138/41, 142/3, 144/5, 148/50 y 151/2).

**Lo expuesto exhibe que, como venimos sosteniendo, la decisión de otorgar el contrato a BÁEZ ya estaba adoptada y que los integrantes de la comisión —entre ellos, DÍAZ— fingieron que realizaban un análisis de las ofertas para *simular* un procedimiento real, pues en verdad la decisión de preadjudicar la había tomado Juan Carlos VILLAFANE antes de que la comisión opinase al respecto.**

Para concluir en relación a DÍAZ, no puede dejar de señalarse que, poco tiempo después de dictaminar en la Comisión de Estudio y Preadjudicación de conformidad con los objetivos del plan criminal, el propio Manuel DÍAZ fue designado, en el año 2008, Vocal del Directorio, en donde inclusive se desempeñó como Vicepresidente a cargo de la Presidencia y suscribió numerosas resoluciones autorizando ampliaciones de costos y plazos manifiestamente ilegítimas —como se explicará en **V.c.3**—; todo lo cual permite contextualizar de manera más global su aporte a la maniobra y su conocimiento sobre sus alcances (v. informe de AGVP reservado en caja azul remitida por la entidad vial, certificada a fs. 8858/63).

Con relación a los representantes de la **Dirección de Ingeniería Vial**, vemos que en diecinueve (19) licitaciones intervino **Claudia OLIVA**, en dieciséis (16) **Alba CABRERA** —esposa del procesado Raúl Osvaldo DARUICH, ex Ingeniero Jefe de AGVP y ex Jefe de Distrito n° 23 “Santa Cruz” de la DNV— y en

seis (6) **Elio GONZÁLEZ**, quedando los restantes seis (6) casos sin representante de esta dirección.

Respecto de **OLIVA y CABRERA**, reiteramos las consideraciones vertidas con relación a Gerardo MANSILLA: la cantidad y dimensión del aporte que realizaron al emitir su opinión favorable en las licitaciones, sumado a que las irregularidades que se produjeron en dichos procesos eran *graves* y de carácter *manifiesto*, atentando todas ellas de manera *directa* con la normativa vigente; todo ello, en definitiva, reúne un conjunto de elementos probatorios que justifica considerar su intervención como una contribución consciente al plan criminal que se encontraba en marcha y que se había iniciado desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional y Provincial.

En relación a **Elio GONZÁLEZ**, corresponde señalar que su intervención —aunque menor en cantidad— tampoco puede ser irrelevante en términos penales: en cinco (5) de las seis (6) licitaciones en que participó se desplegó la estrategia de *concurrentia múltiple*, *manifiestamente* ilícita —pese a lo cual no propuso rechazar las ofertas, ni sancionar a los oferentes, e inclusive aconsejó adjudicar la obra a una de las empresas infractoras—, sumado a que en tres (3) ocasiones fue designado para integrar la comisión *después* de que se conocieran las ofertas —circunstancia indudablemente reveladora del direccionamiento— y en tres (3) casos la oferta escogida era la única que no superaba en más de un 20% el presupuesto oficial, lo que revela la *intención evidente* de las restantes oferentes de *autoexcluirse* y  *fingir* competencia.

En definitiva, merced a la opinión favorable de Elio GONZÁLEZ en esas seis licitaciones se direccionaron **más de 1.190 millones de pesos** —a valores sin actualizar— a las empresas del socio comercial y amigo de los ex Presidentes de la Nación, Néstor y Cristina KIRCHNER (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Respecto del representante de la **Dirección de Planificación Vial**, del cuadro acompañado se desprende la intervención de Jorge PASIECZNIK en veintisiete (27) oportunidades, Orlando TABOADA en nueve (9) ocasiones, Carlos MANCILLA en seis (6) casos, Roberto PERAZZO en tres (3) y Facundo MUÑOZ en dos (2).

En relación a **Jorge PASIECZNIK**, cabe formular las mismas consideraciones efectuadas anteriormente respecto de Gerardo MANSILLA, Alba CABRERA y Claudia OLIVA: la *magnitud* de su contribución no sólo evidencia la confianza en él depositada por los sucesivos titulares de AGVP que direccionaron la licitación en favor de BÁEZ, sino también que en su tarea de análisis tuvo a la vista los documentos de las ofertas que evidenciaban las *graves y manifiestas* irregularidades; pese a lo cual dictaminó en favor del socio comercial de los ex Presidentes de la Nación.

Respecto de **Orlando TABOADA**, corresponde remarcar que en los nueve (9) casos en que intervino se perpetró la *manifiestamente ilegítima* estrategia de concurrencia múltiple, que todos ellos permitieron direccionar hacia el GRUPO BÁEZ **más de 2.009 millones de pesos** —a valores sin actualizar— y ocurrieron en los años 2010 y 2011 —es decir, más de tres y cuatro años después de la absorción de KANK Y COSTILLA por Lázaro Antonio BÁEZ— y que inclusive en cuatro (4) oportunidades fue designado en la comisión *después* de la apertura de las ofertas; elementos todos ellos que justifican su legitimación pasiva por su intervención dolosa en la maniobra (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

En relación a **Carlos MANCILLA**, ante todo cabe precisar que si bien intervino en seis (6) licitaciones, son cuatro (4) de ellas las que se encuentran cuestionadas de ilegitimidad en su *adjudicación*, por cuanto aquella que tramitó bajo el expte. DNV n° 4268/04 fue adjudicada a GOTTI con anterioridad al inicio de la

maniobra y el expte. DNV n° 732/06 refleja una adjudicación a KANK Y COSTILLA que es anterior a que esta empresa perteneciera al GRUPO BÁEZ; aunque sí existen irregularidades en la etapa de *ejecución y pago*, y es por ello que se encuentran incluidas en la imputación general de la maniobra.

Ahora bien, en tres (3) de esos cuatro (4) casos —exptes. DNV n° 11.379/07, 3163/06 y 3160/06— el propio Carlos MANCILLA fue elegido para integrar la comisión *después* de que se hubiese procedido a la apertura de ofertas, mientras que en el restante se produjo un caso de *conurrencia múltiple*, expresamente prohibido por la normativa, pese a lo cual MANCILLA no propuso rechazar las ofertas concurrentes, ni dar a conocer dicha irregularidad al Registro Nacional de Constructores —como preveía la ley—, sino que opinó que debía adjudicarse la obra a una de las empresas infractoras.

Además, en el expte. DNV n° 3160/06 Carlos MANCILLA propuso aceptar la designación de José Carlos PISTÁN como representante técnico de la UTE del GRUPO BÁEZ oferente, a pesar de que el propio PISTÁN ya se encontraba comprometido en otras tres obras, incluso en una de ellas el propio MANCILLA lo había aceptado como representante técnico —expte. DNV n° 11.379/07—.

No sólo ello, sino que en la cuarta licitación en la que intervino MANCILLA —expte. DNV n° 5164/07, en la que, como se dijo, se perpetró la estrategia ilegítima de *conurrencia múltiple*—, nuevamente AUSTRAL CONSTRUCCIONES propuso como representante técnico a José Carlos PISTÁN —quien ya se encontraba comprometido en otras diecisiete (17) obras, entre ellas las otras dos en las que el propio MANCILLA lo había aceptado como tal—, y a pesar de la manifiesta imposibilidad de PISTÁN de cumplir con las obligaciones



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

normativamente asignadas a la función a la que era propuesto, MANCILLA propuso adjudicar el contrato a dicha empresa.

Además, debe tenerse presente que, a la fecha de esta licitación, AUSTRAL CONSTRUCCIONES aún no había concluido ninguna obra pública vial, ya que la primera finalización de obra fue en junio de 2007 —expte. DNV n° 11.707/06—; razón por la cual *no cumplía* con el requisito de haber ejecutado obras similares en Santa Cruz, exigido en el art. 2 inc. “i” del Pliego Particular de Condiciones, lo que según dicha normativa configuraba causal de inadmisión directa; y a pesar de ello MANCILLA consideró que se trataba, no solamente de una oferta *admisibile* —que no lo era—, sino de la *más conveniente*.

A fin de dimensionar el aporte de Carlos MANCILLA a la maniobra, corresponde señalar que su opinión favorable en esas seis licitaciones permitió direccionar **más de 729 millones de pesos** —a valores sin actualizar— a las empresas del GRUPO BÁEZ (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

Para concluir en relación a Carlos MANCILLA, no puede dejar de señalarse que, en simultáneo a su intervención en la Comisión de Estudio y Preadjudicación, el nombrado se desempeñaba como Director de Planificación Vial y, como tal, integraba el Consejo Técnico que, en numerosas ocasiones, dictaminó favorablemente a las ampliaciones de plazos y costos de las obras del GRUPO BÁEZ, según se desarrollará en el acápite **V.c.3**.

En relación a **Roberto PERAZZO**, es preciso aclarar que intervino en tres (3) licitaciones pero sólo dos (2) de ellas han sido cuestionadas de ilegítimas en su *adjudicación*, por cuanto en el expte. DNV n° 12.328/07 se adjudicó la obra a EQUIMAC y, recién después de iniciados los trabajos, esta firma cedió el contrato a la UTE del GRUPO BÁEZ, momento en el cual comenzaron a producirse las irregularidades y vicios oportunamente reseñados.

Sin embargo, los dos casos en los que PERAZZO intervino en favor de Lázaro Antonio BÁEZ justifican su llamado a indagatoria, principalmente porque en ambos casos fue designado para integrar la comisión *después* de la apertura de ofertas, lo que revela el *direccionamiento* del proceso licitatorio, máxime tratándose de las dos primeras obras adjudicadas directamente a empresas del GRUPO BÁEZ, las cuales permitieron transferir en favor de dicho conglomerado empresarial **más de 126 millones de pesos** —a valores sin actualizar— (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

Finalmente, en relación a **Facundo MUÑOZ**, que intervino en dos (2) procesos licitatorios, es necesario aclarar que en ambos se materializó la estrategia de *concurrentia múltiple* y que, en un caso —expte. DNV n° 1615/08—, la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES no era *admisible*, por cuanto el representante técnico designado José Carlos PISTÁN se encontraba comprometido en otras catorce (14) obras, la empresa presentó el mismo certificado de capacidad de contratación que en otras diecisiete (17) obras, se presentaron las mismas planillas de maquinarias que ya estaban comprometidas en otras dos obras, la empresa no había concluido ninguna obra vial y, por tanto, no cumplía con uno de los requisitos del pliego; entre otras irregularidades.

Para más, debe recordarse que, en la fecha en que se expidió la comisión —30 de enero de 2007— el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFANE **ya había preadjudicado** la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a través de la Resolución AGVP n° 344/07, *ad referéndum* del Honorable Directorio, emitida el 29 de enero de 2007 (v. fs. 142/3).

No se trató de un error accidental, puesto que la *adjudicación* fue decidida el 2 de febrero de 2007 por el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFANE mediante la Resolución AGVP n° 363/07, *ad referéndum* del Honorable Directorio;



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

ese mismo día Juan Carlos VILLAFANE firmó el contrato de obra pública; en la misma jornada emitió la Resolución AGVP n° 375/07 —*ad referendum* del Honorable Directorio— aprobando ese contrato y, al día siguiente, se iniciaron los trabajos (v. fs. 138/41, 142/3, 144/5, 148/50 y 151/2).

En definitiva, en pos de dimensionar el aporte de MUÑOZ, debe tenerse presente que gracias a su opinión favorable se contrataron dos obras que permitieron direccionar **más de 199 millones de pesos** —a valores sin actualizar— al GRUPO BÁEZ (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

Respecto del representante de la **Dirección Obras**, del análisis de los expedientes administrativos se desprende que fue Daniel LÓPEZ GERALDI en veinte (20) casos, Víctor PANIAGUA en diez (10), Miguel SALAZAR en ocho (8), Ernesto MORILLA en cinco (5), Horacio DÍAZ en dos (2), Guillermo TORRES en uno (1) y Mauricio COLLAREDA en uno (1).

En relación a **Daniel LÓPEZ GERALDI y Víctor PANIAGUA**, cabe formular las mismas consideraciones efectuadas anteriormente respecto de Gerardo MANSILLA, Alba CABRERA, Claudia OLIVA y Jorge PASIECZNIK: la *magnitud* de su contribución no sólo evidencia la confianza en ellos depositada por los sucesivos titulares de AGVP que direccionaron la licitación en favor de BÁEZ, sino también que en su tarea de análisis tuvieron a la vista los documentos de las ofertas que evidenciaban las *graves y manifiestas* irregularidades; pese a lo cual dictaminaron en favor de Lázaro Antonio BÁEZ.

Respecto de **Miguel SALAZAR**, de las ocho (8) licitaciones en que intervino son cinco (5) las que se encuentran viciadas de ilegitimidad en su *adjudicación*, por cuanto aquella que tramitó bajo el expte. DNV n° 4268/04 fue adjudicada a GOTTI con anterioridad al inicio de la maniobra, el expte. DNV n° 732/06 refleja una adjudicación a KANK Y COSTILLA que es anterior a que esta

empresa perteneciera al GRUPO BÁEZ y el expte. DNV n° 12.328/07 alude a una obra inicialmente adjudicada a EQUIMAC pero que luego fue cedida a la UTE del GRUPO BÁEZ; aunque sí existen irregularidades en la etapa de *ejecución y pago*, y es por ello que se encuentran incluidas en la imputación general de la maniobra.

Ahora bien, en las cinco (5) licitaciones en las que SALAZAR opinó favorablemente al GRUPO BÁEZ el nombrado fue designado como integrante de la comisión *después* de que se conocieran las ofertas de las empresas interesadas, su opinión favorable en dichas ocasiones permitió direccionar desde el Estado hacia el interior del GRUPO BÁEZ **más de 538 millones de pesos** —a valores sin actualizar—, además de que en tales procesos licitatorios se produjeron otros vicios —que fueron oportunamente desarrollados— y que permiten considerar, tras una valoración conjunta, su aporte a la maniobra como un acto con pleno conocimiento y voluntad, es decir, con dolo (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

En relación a **Ernesto MORILLA** —quien ya se encuentra indagado y con falta de mérito por su intervención como Jefe de Distrito n° 23 “Santa Cruz” de la Dirección Nacional de Vialidad de mayo a diciembre de 2003—, corresponde señalar que en dos (2) casos —exptes. DNV n° 13.154/07 y 11.707/06— fue designado como integrante de la comisión *después* de que se conocieran las ofertas e, inclusive, en uno de esos casos se emitió el dictamen en 24 horas —expte. DNV n° 11.707/06—.

Por otro lado, en los restantes tres (3) casos —exptes. DNV n° 7772/10, 16.957/08 y 18.295/08— se produjo una virtual *ficción* de licitación, por cuanto la empresa que resultó adjudicataria era la única *elegible*, en atención a que las restantes habían ofertado por encima del 20% del presupuesto oficial.

Además, en dos de esos tres casos —exptes. DNV n° 16.957/08 y 18.295/08— Ernesto MORILLA se encontró ante un caso de *conurrencia múltiple*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

y, lejos de señalar dicha irregularidad, proponer el rechazo de las ofertas concurrentes y notificar de la infracción al Registro Nacional de Constructores, como preveía la normativa, sugirió preadjudicar la obra a una empresa de Lázaro Antonio BÁEZ que participaba de dicha ilegítima estrategia.

En definitiva, la *cantidad*, la *importancia* y el carácter *manifiesto* de los vicios que afectaron a dichas licitaciones convence de la intervención *dolosa* de Ernesto MORILLA en el plan criminal investigado, por cuanto *conocía* que la licitación de la que participaba se encontraba *direccionada* hacia Lázaro Antonio BÁEZ y, pese a ello, contribuyó a dicha *ficción* a través de su opinión favorable, lo que permitió que se transfirieran hacia las empresas del GRUPO BÁEZ **más de 908 millones de pesos** —a valores sin actualizar— (v. gráfico n° 6, incorporado a fs. 2664/5).

Finalmente, respecto de la **Dirección de Asuntos Legales**, de la lectura de los expedientes licitatorios se destaca que la Comisión de Estudio y Preadjudicación estuvo integrada por un representante de esa dirección solamente a partir del año 2010 y que en los nueve (9) casos fue la Dra. **Lorena LENCINA ALBORNOZ**, titular de dicha dirección.

Las licitaciones en las que intervino, en efecto, se encontraron signadas por los vicios e irregularidades reseñados en anteriores ocasiones, por cuanto en todos los casos se desplegó la estrategia de *conurrencia múltiple*, abiertamente contraria a la normativa vigente, en cuatro (4) casos se designó a la comisión *después* de la apertura de ofertas —en *directa* colisión con la ley—, todo ello sumado a otras numerosas irregularidades; y a pesar de todo ello, la responsable de la legalidad del procedimiento, Lorena LENCINA ALBORNOZ, opinó *favorablemente* a adjudicar los nueve (9) contratos a las empresas de Lázaro Antonio BÁEZ.

## **V.c.2. De las irregularidades en la ejecución**

Además del favorecimiento en la fase de adjudicación, hemos acreditado a lo largo de este sumario que también se verificaron *beneficios exclusivos y permanentes* en la etapa de *ejecución* de las obras viales, en donde los funcionarios responsables del control de su avance y finalización omitieron *deliberadamente* cumplir con los deberes que tenían a su cargo.

Ahora bien, la obtención de nuevos elementos de prueba a partir de los sucesivos requerimientos a la Administración General de Vialidad Provincial y de los allanamientos efectuados en la sede del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, permitió profundizar dos aspectos vinculados a la ejecución de las obras: la estrategia *sistemática e ilegítima* desplegada por los representantes del GRUPO BÁEZ y los funcionarios de AGVP destinada a aumentar constantemente los plazos y los costos de las obras y convalidar los atrasos —lo que será desarrollado en el acápite **i**— y la *ausencia total* de controles por parte del Tribunal de Cuentas en relación a los fondos públicos *delictivamente* erogados por los funcionarios de la agencia vial —punto que será tratado en el acápite **ii**—.

### **i. Los sistemáticos aumentos de costos y plazos y la convalidación de los atrasos**

#### **Introducción**

En este apartado nos ocuparemos de *profundizar* el análisis sobre los elementos de prueba recolectados en esta pesquisa, con la finalidad de exponer detalladamente la estrategia *sistemática y mancomunada* desplegada por los sujetos intervinientes en esta maniobra criminal, por medio de la cual se introdujeron sucesivas alteraciones en las condiciones contractuales de las obras, que permitieron aumentar *ilegítimamente* los costos y los plazos de realización de los trabajos.

**En efecto, bajo la excusa de modificaciones teóricamente necesarias o de retrasos supuestamente justificados, esta organización criminal logró**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

—luego de que estuviera garantizado que el contratista fuese **Lázaro Antonio BÁEZ**— *aumentar exponencialmente el costo y extender indefinidamente el plazo de realización de prácticamente todas las obras, ya que, de las cincuentaún (51) adjudicadas al GRUPO BÁEZ, sólo dos (2) se concluyeron en el plazo previsto y, de ellas, sólo una (1) por el valor suscripto en el contrato (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).*

Por tal motivo, a continuación recapitularemos la normativa que rige en materia de alteraciones en las condiciones contractuales de las obras —tanto a nivel nacional como en el plano provincial y en los propios pliegos y contratos suscriptos—, para luego ocuparnos de exponer, por separado, las variantes con las que se ejecutó esta estrategia —dando ejemplos ilustrativos en cada caso—, quedando la reseña obra por obra y alteración por alteración para el acápite **V.c.3.** en el que se acompañan quince (15) casos testigo que, como adelantamos, serán ampliados en nuevas presentaciones, hasta concluir con todas las obras imputadas.

Iniciando el análisis normativo, es útil señalar que las cuarenta y siete (47) obras investigadas que tuvieron a la AGVP de Santa Cruz por comitente —y que serán objeto de análisis en esta presentación y en las que luego se acompañen hasta completar el relevamiento de los casos— se rigieron tanto por la **ley de obras públicas de la provincia de Santa Cruz** (n° 2743) como por la **ley nacional de obras públicas** (n° 13.064); en virtud de que la primera abarcaba a todas las obras que ejecutase la provincia a través de sus reparticiones centralizadas o descentralizadas (art. 1), mientras que la ley nacional extiende sus disposiciones a todas las obras que se efectuasen con fondos del Tesoro de la Nación (art. 1).

De tal suerte, a todas las obras en las que la AGVP fue comitente pero fueron financiadas por la DNV en virtud de convenios firmados entre el administrador general de vialidad nacional y el presidente del directorio del

organismo provincial, se le aplican las disposiciones nacionales y provinciales en conjunto.

Más allá de estas aclaraciones, veremos que las principales disposiciones que rigen en materia de alteraciones de condiciones contractuales con posterioridad a la licitación pública y en materia de cumplimiento de plazos se repiten con casi idéntica redacción en el plano nacional y provincial, puesto que responden, naturalmente, a los principios generales que el derecho administrativo establece para esta clase de procesos; los cuales, como veremos, también fueron receptados en el derecho comparado.

**En primer lugar, debe señalarse que la ley pone en cabeza de la empresa adjudicataria el deber de revisar los planos, documentos y requerimientos técnicos obrantes en el proyecto de la obra y que, en caso de detectar algún error o deficiencia, debe comunicarlo a la administración antes de que comience la obra porque, de no hacerlo, no podrá luego formular ningún reclamo al respecto.**

En efecto, el art. 43 de la ley provincial n° 2743 dispone: *“El contratista es el responsable de la correcta interpretación de los planos, especificaciones y documentación técnica incluida en el pliego de licitación y deberá realizar la ingeniería de detalle complementaria que resulte necesaria para la ejecución de la obra. Serán de su entera responsabilidad los defectos que puedan producirse durante la ejecución y conservación de la misma hasta la recepción final. Cualquier error o deficiencia que constatare en el proyecto, en los planos, en las especificaciones o en la documentación técnica del pliego de licitación, deberá comunicarlo al funcionario competente antes de iniciar los trabajos. Si no lo hiciera, luego no podrá justificar reclamo alguno fundado en error o deficiencia de*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

la documentación técnica incluida en el pliego de licitación” (cabe destacar que el art. 26 de la ley nacional n° 13.064 contiene una disposición en igual sentido).

Asimismo, los pliegos que rigieron todas las obras investigadas disponían —normalmente en el art. 111— que **la empresa contratista debía realizar las mensuras y planos de fracciones de terrenos de propiedades afectadas y obtener su aprobación ante las reparticiones competentes**, ello como condición para conseguir el reintegro de la garantía de ejecución del contrato.

Por otro lado, en relación al cumplimiento de los plazos de obra, la normativa estatuye que **el incumplimiento en los plazos de ejecución de los trabajos produce la mora automática, habilitando a la Administración a imponer las penalidades previstas en los pliegos**, las cuales se descontarán de los certificados mensuales y, si no alcanzara, de las garantías otorgadas por las compañías aseguradoras o, eventualmente, de créditos que la empresa tuviera ante otras reparticiones provinciales (v. art. 46 de la ley provincial n° 2743, concordante con art. 35 de la ley nacional n° 13.064).

Más precisión al respecto ofrecen los pliegos que rigieron las obras investigadas, los cuales en todos los casos estipulaban que la norma para determinar el grado de cumplimiento de los plazos es el **Plan de Trabajos** aprobado por la agencia vial; disponiendo que **si el grado de ejecución de los trabajos es menor a lo planificado en más de un 10%, se aplican las retenciones** previstas por diversas fórmulas matemáticas —las cuales pueden ser restituidas si se alcanza el avance previsto en el plan de trabajos—; mientras que **si dicho desfasaje es mayor al 30%, es causal directa de rescisión del contrato** (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).

Por otro lado, amén de las *retenciones* por los atrasos, los pliegos también preveían la imposición de *multas*, las cuales procedían cuando vencía el plazo

contractual previsto sin que se hayan finalizado los trabajos; caso en el que, según el grado de incumplimiento, se calculaba la multa por una serie de variables matemáticas (v. art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).

Es necesario destacar que la ley provincial dispone que **en caso de que las penalidades —por multa o retención— alcanzaran el 10% del monto total del contrato, ello constituía también una causal de rescisión directa** por parte de la Administración (v. art. 47 de la ley provincial n° 2743).

A la vez, debe tenerse presente que la invocación de condiciones climáticas adversas como factor de *fuerza mayor* se encontraba expresamente abordada por la normativa: **i)** en todos los planes de trabajo se preveían vedas invernales, que eran períodos —de tres meses— durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática; **ii)** en los pliegos se exigía a la contratista conocer las condiciones climáticas y tenerlas en cuenta al momento de realizar su oferta; **iii)** en los contratos se incluía una cláusula que obligaba a la contratista a tener en cuenta las condiciones climáticas de la zona al momento de proyectar su plan de trabajos y le exigía “*tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas*” (v. planes de trabajo incorporados a los expedientes administrativos, Pliegos de Especificaciones Técnicas y cláusulas contractuales de cada obra).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

En relación al concepto de *fuerza mayor* estatuido por la ley nacional, corresponde remarcar que se trata de una noción taxativa y de interpretación restrictiva, que incluye varios requisitos: “*b) Los acontecimientos de origen natural extraordinarios y de características tales que impidan al contratista la adopción de las medidas necesarias para prevenir sus efectos. Para tener derecho a las indemnizaciones a que se refiere este artículo, el contratista deberá hacer la reclamación correspondiente dentro de los plazos y en las condiciones que determinen los pliegos especiales de cada obra*” (v. art. 39 inc. “b” de la ley 13.064).

**Sobre dicha especificación, debe recurrirse a la ley provincial de obras públicas, que a su vez servía de pliego general de condiciones de las obras; normativa que prevé la existencia del caso fortuito o mayor, que no debe ser imputable a la contratista y debe ser denunciado, acreditado y comunicado fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; caso contrario, no se admitirá ningún reclamo por tal motivo (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Finalmente, es útil señalar que en el Pliego de Especificaciones Técnicas se imponía a la adjudicataria la obligación de obtener, previo al inicio de los trabajos, una *planilla pluviométrica* expedida por la Dirección General del Servicio Meteorológico Nacional que informase las precipitaciones pluviales y níveas que se produjeron en la zona de la obra durante al menos los últimos cinco años, indicando la cantidad de días con precipitaciones por mes y su intensidad; todo ello con el fin de que la empresa pudiera planificar su ritmo de trabajos teniendo en cuenta estas variables climáticas (normalmente, esta disposición se encontraba en el art. 29 del Pliego de Especificaciones Técnicas).

Antes de proceder a la explicación de cada una de las variantes por medio de las cuales se concretó esta estrategia —que fue *determinante* para el éxito del plan criminal—, es útil recordar la declaración testimonial prestada por Alejandro NIEVA, de la Auditoría General de la Nación, quien explicó que los controles que dicho organismo realizó sobre la Dirección Nacional de Vialidad evidenciaron que las deficiencias y errores técnicos en la confección de los pliegos —cuyos tiempos de aprobación se aceleraban inusitadamente en pos de las necesidades del GRUPO BÁEZ— ocasionaban que, luego de adjudicada la obra a Lázaro Antonio BÁEZ, se volviera necesario modificar las condiciones en reiteradas oportunidades, con la salvedad de que tales cambios se introducían sin licitación pública, impidiendo la competencia y la transparencia (v. fs. 1143/4).

También resulta de utilidad tener en cuenta que la propia Procuración del Tesoro de la Nación señaló que la alteración de las exigencias contractuales a una empresa *después* de decidida la adjudicación por licitación pública importa *“permitir a una de las oferentes lo que le fue negado a las otras, lesionando el fundamental principio de igualdad de los proponentes. Es requisito fundamental que en la licitación ha de colocarse a todos los proponentes en un pie de perfecta igualdad, siendo las cláusulas generales en que se fijan las condiciones, derechos y deberes del contratista de obligada observancia para ellos”* (*Dictámenes*, PTN, 235:326, el resaltado nos pertenece).

**Recapitulando lo expuesto, la práctica —reiterada hasta el exceso en las obras investigadas— de introducir sucesivas modificaciones de obra, so pretexto de errores técnicos en los pliegos o necesidades viales que no fueron incluidas inicialmente, y con ellas aumentar los costos y los plazos y permitir, de tal suerte, que las empresas del GRUPO BÁEZ siguieran cobrando y los**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**atrasos tuvieran *apariencia* de justificación, atenta contra los principios que rigen en materia de licitaciones y violenta directamente la ley de obras públicas.**

Resta señalar, a mayor abundamiento, que la normativa nacional que acaba de ser reseñada y que rige en el ámbito nacional y provincial no se aparta de los principios generales del derecho en materia de mecanismos de lucha contra la corrupción y contrataciones de obras públicas, tal como puede advertirse del estudio del derecho comparado.

En efecto, los diversos regímenes de regulación de la contratación de obras públicas contemplan severas restricciones a la posibilidad de alterar las condiciones contractuales después de adjudicada la obra, cuestión que fue de particular abordaje por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS CONTRA CAS SUCCHI DI FRUTTA SPA, precedente en el cual se estableció que la entidad adjudicadora “*no está autorizada a alterar el sistema general de la licitación modificando unilateralmente más tarde una de sus condiciones esenciales y, en particular, una estipulación que, si hubiese figurado en el anuncio de licitación, habría permitido a los licitadores presentar una oferta sustancialmente diferente (...). La entidad adjudicadora no puede, tras la adjudicación del contrato (...) modificar una condición importante de la licitación (...) sin que los términos de la adjudicación del contrato, tal como se estipularon inicialmente, resulten desnaturalizados. Además, dicha práctica supondría inevitablemente la vulneración de los principios de transparencia y de igualdad de trato entre los licitadores, puesto que la aplicación uniforme de las condiciones de licitación y la objetividad del procedimiento dejarían de estar garantizadas*” (v. apartados 112, 115 a 117, 120 y 121 de sentencia en Asunto C-496/99 P, dictada el 29 de abril de 2004)

Como se ve, en el derecho comparado se pueden advertir numerosas restricciones a las alteraciones de las condiciones contractuales de obras públicas con posterioridad a la adjudicación, que normalmente tienden a impedir que dichas modificaciones sean sobre asuntos *previsibles* o que impliquen un cambio *sustancial* en la naturaleza y extensión del contrato.

Sobre la primer alternativa, la Directiva 2014/24 del Parlamento de la Comunidad Europea, por citar un ejemplo, define a las *circunstancias imprevisibles* que podrían justificar una modificación contractual como: “*aquellas circunstancias que no podrían haberse previsto aunque el poder adjudicador hubiera preparado con razonable diligencia la adjudicación inicial, teniendo en cuenta los medios a su disposición, la naturaleza y las características del proyecto concreto, las buenas prácticas en el ámbito de que se trate y la necesidad de garantizar una relación adecuada entre los recursos empleados en la preparación de la adjudicación y su valor previsible*” (v. considerando nº 109).

Y en relación a cuándo ha de considerarse que una modificación es *sustancial* y, por tanto, está prohibida luego de la adjudicación, el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público del Reino de España establece que “*se entenderá que se alteran las condiciones esenciales de licitación y adjudicación del contrato en los siguientes casos: a) Cuando la modificación varíe sustancialmente la función y características esenciales de la prestación inicialmente contratada. b) Cuando la modificación altere la relación entre la prestación contratada y el precio, tal y como esa relación quedó definida por las condiciones de la adjudicación. c) Cuando para la realización de la prestación modificada fuese necesaria una habilitación profesional diferente de la exigida para el contrato inicial o unas condiciones de solvencia sustancialmente distintas. d) Cuando las modificaciones del contrato iguallen o excedan, en más o en menos, el 10 por*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*ciento del precio de adjudicación del contrato; en el caso de modificaciones sucesivas, el conjunto de ellas no podrá superar este límite. e) En cualesquiera otros casos en que pueda presumirse que, de haber sido conocida previamente la modificación, hubiesen concurrido al procedimiento de adjudicación otros interesados, o que los licitadores que tomaron parte en el mismo hubieran presentado ofertas sustancialmente diferentes a las formuladas” (v. art. 107 inc. 3; el resaltado nos pertenece).*

**Ahora bien, antes de proceder al análisis de cada una de las diversas variables utilizadas, es preciso dimensionar el *daño determinante* que ocasionó esta estrategia delictiva, la *importancia central* que adquirió en el plan criminal que enriqueció a Lázaro BÁEZ en sumas multimillonarias y la *verdadera razón* que se encontraba detrás de las ilegítimas justificaciones.**

En pos de lo primero, cabe destacar que los montos por los cuales se firmaron, originalmente, los cincuentaún (51) contratos adjudicados al GRUPO BÁEZ en Santa Cruz suman **\$7.992.420.001** —muchos de los cuales, como se ha visto, tenían *sobrepuestos* del orden del **64,72%**—, pero merced a las sucesivas modificaciones introducidas ascendieron a **\$16.447.135.922** —con una multiplicación de plazo en un promedio de más de tres veces el original—, monto que, actualizado a agosto de 2016, representa **\$45.947.946.238** —un aumento del **574,89%**—, pese a lo cual, a la fecha de formulación de la denuncia, cuarenta y cuatro (44) de las cincuentaún (51) obras no se encontraban finalizadas con recepción definitiva (v. gráfico n° 6, obrante a fs. 2664/5, y fs. 4168/73).

**Respecto de la importancia de esta estrategia en la arquitectura del plan criminal, debe señalarse que gracias a las diversas modificaciones y ampliaciones ilegítimamente obtenidas se aseguró a las empresas del GRUPO BÁEZ la permanencia en el tiempo de un *torrente* de fondos públicos que se**

expandió de modo *irrefrenable* y que se extendió allende los plazos originalmente firmados; todo ello para garantizar una inyección mes a mes, año a año, de millones de pesos, los cuales luego serían canalizados, en parte, hacia el patrimonio de Néstor y Cristina KIRCHNER.

Finalmente, es necesario tener presente que la estrategia de ampliación de plazos y costos no sólo fue buscada por los ilegítimos fines que torcían el accionar de la asociación criminal investigada, sino que también fue la consecuencia necesaria de la adjudicación *irregular* a las empresas del GRUPO BÁEZ de una cantidad y magnitud de obras que superaban su capacidad vial en más de quince veces, razón por la cual era imposible que las ejecutaran en tiempo y forma, como terminó sucediendo, ya que, de las cincuentaún (51) obras contratadas, sólo dos (2) se concluyeron en el plazo previsto y, de ellas, sólo una (1) por el monto firmado.

**En palabras de la Cámara Federal:** *“las empresas de Lázaro Báez exhibían una ficticia capacidad para desarrollar la obra (...). Todas esas falencias desembocaron en una consecuencia que fue tanto esperable como deliberadamente planificada. Con excepción de mínimos casos, ninguna de las obras asignadas a Lázaro Báez fue cumplida en tiempo (...). En efecto, las demoras en la realización de cada obra no resultó un factor neutral. Cada extensión de los plazos, cada mes computado en exceso al previsto se tradujo en un mayor costo, en una mayor erogación, en un mayor caudal dinerario saliendo del tesoro nacional”.*

*“(...) La contundencia de tales cifras no requiere de conocimientos de un experto. Los números se expresan por sí solos y hasta el menos avezado de los lectores puede comprender cómo los retrasos en la ejecución de las obras se tradujeron en un claro daño a los fondos públicos durante los doce años alcanzados por la investigación (...).*



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

*“(...) A la par, la prolongación de la vida de cada proyecto permitía ingresar en un circuito de constante flujo de fondos, con un Estado cautivo que, como la gallina de los huevos de oro, no claudicaba en su rol de proveedor de dinero. Así las obras se extenderían por años y años como una excelente excusa para justificar la migración de miles de millones de pesos que culminaron en las manos de Lázaro Báez para, a partir de allí, iniciar otra travesía”* (v. resolución confirmatoria del procesamiento, dictada el 14 de septiembre de 2017 e incorporada a fs. 7359/425, voto del Dr. Jorge Ballester).

**Resta aclarar, en esta instancia, que esta estrategia sistemática de incremento de costos y plazos de las obras viales adjudicadas a Lázaro BÁEZ fue desarrollada y extendida durante doce años gracias a la intervención de la totalidad de los funcionarios públicos que debieron haber velado por el correcto cumplimiento de las condiciones contractuales y omitieron deliberadamente cumplir con sus deberes, como así también de los representantes técnicos de las empresas del GRUPO BÁEZ.**

En efecto, mientras que los funcionarios públicos fueron quienes *autorizaron* cada una de las alteraciones contractuales que permitieron multiplicar costos y plazos u *omitieron controlar* su legalidad, los representantes técnicos de las empresas fueron quienes suscribieron cada una de las solicitudes formales destinadas a extender sin penalidades los plazos vigentes o aumentar el costo de la obra.

En este punto, conviene recordar que —tal como se expuso en el dictamen obrante a fs. 2674/744— los pliegos de condiciones que regían todas las obras licitadas por la AGVP de Santa Cruz exigían a la constructora que designase un representante técnico, con *“presencia permanente”* en la obra, que representase al contratista en todos los actos administrativos que se produjeran vinculados a la

marcha de la obra y que a la vez entendiera junto con la Administración en la inspección de los trabajos (v. art. 17 o 42, según sea anterior o posterior a la sanción de la ley de obras públicas de Santa Cruz, n° 2743).

**En función de lo expuesto, en esta presentación se formula acusación contra José Carlos PISTÁN —representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de las Uniones Transitorias de Empresas (UTE) en las que intervino dicha firma— y Manuel PARRAS —representante técnico de KANK Y COSTILLA—, porque se registra su intervención en la estrategia *sistemática y mancomunada* de ampliación de plazos y costos a través de la suscripción de cada una de las solicitudes que se detallarán individualmente en la reseña de casos testigo (v. acápite V.c.3.).**

En el caso de José Carlos PISTÁN, debe tenerse presente que, además de su contribución a la maniobra desde esta posición, colaboró también en dos aspectos íntimamente vinculados a la incapacidad de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de asumir las obras *irregularmente* adjudicadas: la repetición *inadmisible* de su designación como representante técnico y la presentación de *la misma maquinaria vial* para múltiples obras simultáneas y distantes.

**En efecto, desde el año 2005, una misma persona, el Ing. José Carlos PISTÁN, quedó simultáneamente a cargo como representante técnico de treinta y cuatro (34) obras viales distintas desarrolladas sobre doce (12) rutas diferentes de la red vial que integra la extensa provincia de Santa Cruz, a pesar de que la normativa disponía: “*el representante técnico deberá residir en la obra o sus proximidades durante la ejecución de la misma, debiendo estar presente en ella en forma permanente*”<sup>7</sup> y multaba gravemente cada día en que se verificara**

---

<sup>7</sup> Abarcan obras en las RN n° 3, 40, 281 y 288 y en las RP n° 2, 9, 12, 25, 29, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares.



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**su ausencia** (v. desarrollo completo de esta irregularidad en el acápite **VI.b.4.B** del requerimiento de elevación a juicio, incorporado a fs. 7842/8136).

**A la vez, debe recordarse también que la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES —con la firma de José Carlos PISTÁN como representante técnico— propuso la misma maquinaria vial para ser afectada simultáneamente a múltiples obras viales complejas y de gran magnitud, omitió indicar el momento en que se incorporaría a los trabajos cada equipo y evadió la calificación por parte de la inspección del estado en el que se encontraban —sustituyéndola por su propia opinión sobre dicho estado—, todo lo cual, como se pudo comprobar, incidió negativamente en su fecha de finalización** (v. desarrollo completo de esta irregularidad en el acápite **VI.b.4.B** del requerimiento de elevación a juicio, incorporado a fs. 7842/8136).

**En definitiva, los ingenieros José Carlos PISTÁN y Manuel PARRAS, como representantes técnicos de las empresas del GRUPO BÁEZ, efectuaron un aporte *fundamental* a la maniobra criminal investigada, *a sabiendas* de que colaboraban de modo *determinante* con la institución y continuación de la *matriz de corrupción* instaurada en la AGVP en favor de Lázaro BÁEZ.**

A continuación, ahora sí, explicaremos cuáles fueron las *vías formales* por medio de las cuales se lograron introducir, bajo justificación meramente aparente, los aumentos de costos y plazos y daremos un ejemplo ilustrativo de cada supuesto.

### Modificaciones de obra con ampliación de plazo y aumento de costos

Una de las modalidades que mayor *alteración* puede generar en las condiciones contractuales es la introducción de una *modificación de obra*, lo que supone un trámite administrativo por medio del cual se modifican las cantidades de los ítems existentes —en aumento o disminución— o se crean nuevos ítems, lo que genera, en la variante que aquí se presenta, un incremento del costo de la obra y un

aumento del plazo de ejecución, con fundamento, normalmente, en los *nuevos* trabajos que habrá de realizarse.

Dicho trámite se inicia siempre con una nota del inspector de la obra, aunque, en la mayoría de los casos, antes de esa nota está la solicitud de la empresa, que es la verdadera proponente del cambio, y después de la opinión favorable de las instancias técnicas y jurídicas necesarias, se obtiene la aprobación del Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial.

La consecuencia procesal de ello es la aprobación de un nuevo Cómputo de Ítems y sus costos unitarios y totales y un nuevo Plan de Trabajos con el nuevo plazo de ejecución aprobado, lo que permite, en la práctica, dar apariencia de legalidad a un aumento de costos y plazos y, de tal suerte, evitar penalidades por atrasos y conseguir erogaciones más altas.

Tomaremos como ejemplo el expediente AGVP n° 454.175/11, en el cual tramita la Modificación de Obra n° 1 de las OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “*KM 245 — PICO TRUNCADO*” (expte. DNV n° 6746/07), cuyo análisis completo abordaremos posteriormente en el capítulo **V.c.3.**

Dicho expediente se inició a raíz de una nota elevada por Rafael Alfredo ANDRÉS, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad de crear nuevos ítems para incluir la aplicación de un elemento químico denominado BISCHOFITA —no previsto para utilizar en esta obra—, que mejoraría la calidad del ripio; y a la vez se plantea introducir una ampliación de plazo fundamentada en los cortes de ruta y las fuertes lluvias y vientos que habrían ocasionado el retraso de los trabajos (v. fs. 3/12).

Luego de la opinión favorable de todas las instancias intermedias, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitió la Resolución AGVP n° 3190/11 *ad referéndum* del Honorable Directorio, por medio



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

de la cual aprobó la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$145.418.161,11 a \$175.419.653,79 (+20,63%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 54 meses y 25 días a 69 meses y 25 días** (v. fs. 84/5 y 87/8).

**Ahora bien, esta modificación de obra tuvo un trámite sumamente irregular, por cuanto se autorizó un incremento de costos multimillonario, sin ningún tipo de control de razonabilidad ni competencia, y se avaló una grotesca multiplicación del plazo —sin fundamento legítimo—; todo ello en un expediente administrativo de dudosa veracidad en sus fechas, conforme se explicará a continuación.**

En primer lugar, corresponde señalar que la inclusión de la aplicación de BISCHOFITA al ripio construido y por construir, se trata de una alteración que de ningún modo puede considerarse *necesaria* y, de hecho, no se la plantea desde esa óptica, sino como una *mejora conveniente*.

Amén de ello, cabe destacar que la lectura de los antecedentes acompañados exhibe que el 27 de junio de 2011 la inspección solicitó a AUSTRAL CONSTRUCCIONES que proyectara una modificación de obra para la aplicación de la BISCHOFITA con un nuevo Plan de Trabajos; y que el 4 de julio de 2011 —es decir, cinco días hábiles después— la empresa del GRUPO BÁEZ acompañó, mediante nota, los Cómputos Métricos, Análisis de Precios y Plan de Trabajos, solicitando que en la modificación a tramitar se incluyera una ampliación de plazo por las condiciones climáticas —lluvias abundantes y fuertes vientos— y los cortes de ruta; ampliación que, como se ha visto, fue incluida luego en la nota de la inspección, a pesar de que no se encontraba en el pedido inicial (v. 13, 14 y 15/53).

**Lo expuesto permite efectuar serios cuestionamientos sobre si la intención de introducir esta modificación de obra surgió de la propia agencia**

vial —como sugiere el trámite del expediente— o si, en realidad, se originó en la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES; de lo contrario no se explica cómo en cinco días la firma pudo haber preparado toda la documentación indicada, calculando las cantidades de BISCHOFITA necesarias para la obra, el costo de su aplicación, el tiempo que insumiría, la redeterminación de dichos costos desde la fecha del contrato hasta la de la modificación, y demás variables complejas que se incluyen en la documentación acompañada.

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente, por ejemplo, que la aplicación de BISCHOFITA, según el Análisis de Precios, importa un gasto de \$309.857,14 por cada kilómetro nuevo y \$444.237,38 por cada kilómetro a mejorar; que totaliza un aumento de \$36.246.743, equivalentes a USD 8.671.469,62 al cambio oficial del 4 de julio de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).

Por otro lado, en relación a la ampliación de plazo, es necesario señalar que en ningún momento se acompañó prueba alguna sobre los supuestos cortes de ruta o condiciones climáticas adversas que habrían ocasionado la demora de los trabajos, y tampoco fue comunicada fehacientemente dicha circunstancia en el plazo de quince (15) días previsto



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**taxativamente por la normativa para que pueda ser admitido (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Además, no puede dejar de señalarse que el acta del Consejo Técnico tiene borrada su fecha con corrector líquido —se advierte fácilmente que se suplantó el número 26 por el 24, ambos de agosto de 2011—, lo mismo ocurre con la nota de pase del Ingeniero Jefe a la Dirección de Asuntos Legales; la foliatura está sumamente corregida entre la presentación de la póliza y el dictamen jurídico; y la nota de pase a la Dirección Despacho para que se emita resolución tiene el cargo firmado el 5 de septiembre de 2011, a pesar de que la resolución —teóricamente posterior— está fechada el 26 de agosto de 2011.

**Lo expuesto demuestra, una vez más, que los procesos administrativos a través de los cuales quedaron plasmadas las licitaciones y las alteraciones contractuales en las obras investigadas fueron, en realidad, una *puesta en escena, en los papeles*, de una decisión que ya había sido consensuada y adoptada por los organizadores del plan criminal.**

Finalmente, es necesario señalar dicho trámite de modificación de obra motivado en la supuesta necesidad de aplicar BISCHOFITA en el ripio se inició en julio de 2011, es decir, el mismo mes en que debía finalizar la obra —a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que la introducción de esta “mejora conveniente” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y mayores costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.

En definitiva, esta modalidad de extensión de costos y plazos que acaba de explicarse a través de un ejemplo, se repite en una infinidad de trámites de modificación de obra, que permitieron a los integrantes del plan

**criminal aumentar el valor de los contratos y prorrogar sus fechas de vencimientos, para conservar dichas obras como fuente de financiación del GRUPO BÁEZ que, en simultáneo, canalizaba sumas millonarias al patrimonio de Néstor y Cristina KIRCHNER.**

#### Nuevos planes de trabajo con ampliación de plazo

Como hemos señalado anteriormente, la norma para determinar el grado de cumplimiento de los plazos de una obra es el Plan de Trabajos aprobado por la agencia vial: si el grado de ejecución de los trabajos es *menor* a lo planificado en más de un 10%, se aplican las retenciones previstas por diversas fórmulas matemáticas —las cuales pueden ser restituidas si se alcanza el avance previsto en el plan de trabajos—; mientras que si dicho desfase es mayor al 30%, es causal directa de rescisión del contrato (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).

En atención a ello, ante la *necesidad funcional* de extender la duración de una obra, sin que la empresa del GRUPO BÁEZ recibiera las penalidades señaladas por los retrasos registrados, el representante técnico de la contratista elevaba a la AGVP una solicitud de aprobación de un nuevo Plan de Trabajos, con ampliación de plazo, y fundamentaba su pedido sobre diversas circunstancias que, según él, habrían impedido cumplir con el ritmo de trabajos previsto.

Dicha solicitud, una vez obtenida la opinión favorable de las instancias técnicas y jurídicas correspondientes, era aprobada por el Directorio de la AGVP, a través de la homologación del nuevo Plan de Trabajos, liberando a la contratista de las penalidades y extendiendo la fecha de finalización de obra prevista hacia un tiempo posterior.

Tal como se demostrará caso por caso en el acápite **V.c.3.**, las empresas del GRUPO BÁEZ hicieron un uso *fraudulento* de este tipo de expedientes administrativos y solicitaron ampliaciones de plazo que, según la normativa vigente,



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

no eran justificadas; todo ello con el fin de *extender* la obra por más tiempo como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ y *encubrir* la incapacidad operativa de las empresas de realizar los trabajos en tiempo y forma.

Tomaremos como ejemplo el expediente AGVP n° 474.200/09, en el cual tramita la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo, para las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07), cuyo análisis completo abordaremos posteriormente en el capítulo **V.c.3**.

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 19 de enero de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que “*el mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista*” (v. fs. 5).

Después de la opinión favorable de las instancias intermedias, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitió la Resolución AGVP n° 1154/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 41 a 53 meses** (v. fs. 16/7 y 19).

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**También cabe recordar que la pretendida justificación de la demora por fuerza mayor buscada por la empresa del GRUPO BÁEZ al alegar la “crisis financiera internacional”, no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud; todo lo cual impide también considerar que ha sido comunicada y acreditada dentro de los quince (15) días de ocurrida, condición necesaria de su admisión (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Además, es útil *dimensionar* la magnitud de esta ampliación de plazo a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —del plazo vigente, por entonces, de 41 meses, al nuevo plazo de 53 meses—, es decir, se incrementa el plazo un +66,67% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la ampliación de plazo se produce en abril de 2009, es decir, dos meses antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —junio de 2009, a partir de la última modificación—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

Tomaremos un segundo ejemplo: el expediente AGVP n° 470.106/08, en el cual tramita la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo, para las OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 25, TRAMO: “*SAN JULIÁN — GOBERNADOR GREGORES*” (expte. DNV n° 6748/07), cuyo análisis completo abordaremos posteriormente en el capítulo **V.c.3.**

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 5 de marzo de 2008 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que se registraron “*fuertes vientos entre los meses de octubre, noviembre y enero a marzo que originaron en la mayoría de los casos la cesación de los trabajos de movimiento de suelo*”, agregando que además hubo “*períodos de precipitaciones atípicas para la zona*” (v. fs. 2).

Una vez obtenido el aval de las instancias intermedias, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitió la Resolución AGVP n° 1187/08 *ad referéndum* del

Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 41 meses** (v. fs. 12/13 y 16/7).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo.**

**Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 6°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda*” y, en su cláusula 7°, que “*La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas” (v. contrato obrante a fs. 225/7 de expte. DNV n° 6748/07).*

**En definitiva, los ejemplos reseñados —que no son distintos a la totalidad de los expedientes que serán abordados, uno a uno, en el acápite V.c.3 — exhiben que las empresas del GRUPO BÁEZ desplegaron una *manipulación* de los trámites administrativos, tendiente a *extender* la duración de las obras como fuente de ingreso de dinero por más tiempo y *liberarse* de las penalidades que les correspondían por sus inevitables atrasos —originados en haber recibido obras que superaban su capacidad vial en más de quince veces—, ocasionando así, con el descomunal atraso, un *daño fatal* a las arcas estatales.**

### Nuevos planes de trabajo sin ampliación de plazo

Finalmente, corresponde remarcar que existieron algunos expedientes administrativos en los cuales la empresa del GRUPO BÁEZ solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el cual no se pretendía ampliar el plazo sino reprogramar los volúmenes de obra ejecutados y a ejecutar de cada ítem, de manera distinta a lo originalmente proyectado.

**Ello obedecía a que, de ese modo, la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ lograba —aún cuando no se extendiera el plazo— evitar que se le impusieran las retenciones y multas que le hubiesen correspondido por el desajuste del avance de la obra en relación a lo originalmente previsto; e inclusive librarse**

**también de la rescisión del contrato por su exclusiva culpa, facultad que la AGVP podía ejercer, como vimos, cuando el retraso de la contratista fuese mayor al 30%.**

Tomaremos como ejemplo el expediente AGVP n° 475.100/09, en el cual tramita la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo, para la obra de ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO: “CÓNDOR CLIFF — LA ESPERANZA” (expte. DNV n° 10.476/07), cuyo análisis completo abordaremos posteriormente en el capítulo **V.c.3**.

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 13 de abril de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de que *“el mundo entero está padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista”* (v. fs. 2).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 7 de mayo de 2009 el Presidente Raúl



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1498/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 10, 11 y 13).

**Ahora bien, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

Como se adelantó, mediante esta solicitud se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

En efecto, el nuevo Plan de Trabajos es propuesto concluido el mes n° 24 —sobre 36 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado, **la obra debía registrar un grado de avance de 71,40% y, sin embargo, se había realizado sólo el 44,34%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 4/6 y comparar con Plan de Trabajos obrante a fs. 4/6 de expte. AGVP n° 466.431/07).

**En conclusión, bajo cualquiera de las tres modalidades antedichas, los funcionarios y empresarios intervinientes en el plan criminal pretendieron dar apariencia de justificación a los atrasos —originados en la incapacidad del GRUPO BÁEZ para realizar las obras según lo contratado— y con ello evitar la imposición de las multas, penalidades y rescisiones que hubieren correspondido, extendieron indefinidamente la duración de los contratos, incrementaron constantemente su monto a través de modificaciones de obra y redeterminaciones de precios y, así, no solamente perforaron el patrimonio por cuya integridad los propios funcionarios debían velar, sino que además se**

**aseguraron un caudal de recursos públicos que fluyese sin obstáculos desde el Tesoro Nacional hasta Lázaro Antonio BÁEZ, para luego, desde sus empresas, poder retornar, al menos en parte, hacia el patrimonio de Néstor y Cristina KIRCHNER; tal como había sido planificado en un inicio.**

***ii. La ausencia de control por parte del Tribunal de Cuentas***

Habiendo concluido con la presentación de las irregularidades en la etapa de ejecución vinculadas con la estrategia *sistemática* de aumento de costos y plazos, pasaremos ahora a analizar el otro vicio detectado: la ausencia de controles, en esa etapa de realización de las obras, por parte del principal organismo de control de la provincia de Santa Cruz: el Tribunal de Cuentas.

Tal como se adelantó al comienzo, el estudio detenido de los elementos de prueba obtenidos a partir del allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas de la Provincia de Santa Cruz permite concluir —siguiendo el razonamiento que se desarrollará a continuación— que el máximo organismo de control de la provincia contribuyó a la maniobra criminal investigada a través de la *omisión sistemática y deliberada* de ejercer sus deberes de fiscalización y control de legalidad sobre las obras viales *direccionadas* hacia el GRUPO BÁEZ por la Administración General de Vialidad Provincial, justamente porque sus principales responsables habían prestado su *acuerdo previo* a brindar su aporte al plan criminal investigado, *a sabiendas* de su contenido y alcances.

**En efecto, la lectura de la documentación obtenida exhibe no solamente que en el período de 2003 a 2015 el Tribunal de Cuentas *no efectuó ninguna auditoría sobre las obras viales asignadas a Lázaro BÁEZ en Santa Cruz*, sino que además se pudo establecer que los *groseros y sistemáticos* vicios que fulminaban de ilícitas las licitaciones y los procesos de ampliación de plazos y costos de las obras se cristalizaban con total claridad en las rendiciones de**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**cuentas efectuadas por la AGVP y, a pesar de ello y no obstante magnitud del daño económico que ello representaba a la hacienda pública, el Tribunal de Cuentas aprobó *todos* los ejercicios sin efectuar *ninguna* objeción ni formular denuncia alguna.**

Antes de pasar a la reseña de los medios por los cuales los funcionarios del Tribunal de Cuentas contribuyeron a la maniobra, corresponde tener presente que la *ausencia total de controles* sobre las obras viales adjudicadas a Lázaro BÁEZ constituía un eslabón *fundamental* en el plan criminal y, en ese sentido, la estrategia fue desplegada de modo *coordinado* en el ámbito *provincial y nacional*, en donde los diversos organismos estatales que tenían deberes de control en uno y otro plano actuaron de manera *mancomunada y organizada*.

**En efecto, a pesar de que la ley de obras públicas, los convenios de financiación de obras y los contratos suscriptos asignaban una importante cuota de los deberes de control de legalidad y supervisión a la Dirección Nacional de Vialidad y al Tribunal de Cuentas de Santa Cruz —a cada entidad en un ámbito y aspecto específico—, lo cierto es que ambos organismos se atribuyeron recíprocamente unos a otros dicha obligación para que, en los hechos, nadie fuera el responsable del control.**

Ello es así por cuanto mientras que los auditores del Tribunal de Cuentas pretendieron —como se verá en los próximos acápite— ceñir sus tareas de control a un aspecto meramente formal consistente en el cotejo de erogaciones y comprobantes, sin adentrarse en el estudio de la legalidad de las licitaciones y la inversión vial —reservada, según ellos, a los organismos propiamente viales—; los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad responsables del control de las obras que tenían por comitente a la agencia provincial alegaron que no debían analizar la licitud de los procesos licitatorios

**porque ello era materia de estudio del Tribunal de Cuentas** (v. explicación completa al respecto en acápite “*La homologación sin control de la legalidad de lo actuado por la AGVP*”, en **VI.b.4.A** de requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136).

En definitiva, en la instancia de control de legalidad de los procesos de contratación y ejecución de las obras viales al GRUPO BÁEZ **existió —al igual que en las demás etapas y planos de la maniobra— una estrategia conjunta entre funcionarios nacionales —encabezados por Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER, con la colaboración de Julio Miguel DE VIDO, José Francisco LÓPEZ, Carlos Santiago KIRCHNER y Nelson PERIOTTI— y provinciales —conducidos por los ex Gobernadores Sergio ACEVEDO, Carlos SANCHO y Daniel PERALTA—, orientada a que, en los hechos, no se realizara ningún control real sobre las obras direccionadas hacia el amigo y socio comercial de los ex Presidentes de la Nación, Lázaro Antonio BÁEZ.**

Habiéndose clarificado el contexto en que debe ponderarse el aporte de los funcionarios del Tribunal de Cuentas, corresponde tenerse presente, a fin de ingresar al análisis de los medios por los cuales contribuyeron a la maniobra, que, tal como se desarrolló en profundidad en el acápite **IV.a.4.i.**, los principales deberes normativamente asignados al Tribunal de Cuentas son: **i)** ejercer el control externo de la gestión financiero patrimonial, manteniendo permanentemente delegaciones de auditores en las respectivas contadurías jurisdiccionales; **ii)** proceder al examen y juicio de las cuentas rendidas por los responsables de la administración de cada una de las entidades (v. art. 19 inc. “a” y “b” de la ley provincial n° 500).

A continuación abordaremos, entonces, las conclusiones a las que permite arribar el estudio de la documentación incautada en el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, segmentando el análisis en dos partes, en correlación con los deberes



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

señalados precedentemente: la *inexistencia de auditorías* efectuadas sobre las obras viales adjudicadas a Lázaro BÁEZ y el análisis *sesgado y parcializado* de las rendiciones de cuentas de la agencia vial, estudio que, deliberadamente, eludió revisar las cuentas de los fondos transferidos al amigo y socio comercial de los ex presidentes.

### Inexistencia de auditorías sobre las obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ

En este apartado nos abocaremos a reseñar, por un lado, los deberes y atribuciones del Tribunal de Cuentas en cuanto a la realización de auditorías sobre los entes cuyas cuentas debía analizar y las normas técnicas que las rigen y, por otro lado, repasaremos las auditorías efectivamente realizadas por dicho organismo en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz.

Para objetivar lo primero, además de recurrir a la ley orgánica del Tribunal de Cuentas y sus respectivos manuales de procedimiento —de los cuales nos hemos ocupado en el capítulo **IV.a.4.i.** de esta presentación—, tomaremos como referencia también el MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE FISCALIZACIÓN DE LA HACIENDA PÚBLICA —aprobado por el Secretariado Permanente de Tribunales de Cuentas de la República Argentina— y las conclusiones del XXII CONGRESO NACIONAL DE TRIBUNALES DE CUENTAS, ÓRGANOS Y ORGANISMOS PÚBLICOS DE CONTROL EXTERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA —celebradas el 18, 19 y 20 de septiembre de 2013 en La Rioja—.

Como se ha dicho, una de las principales y más características atribuciones del Tribunal de Cuentas para el correcto ejercicio de su deber constitucional de fiscalización externa consiste en la posibilidad de efectuar *auditorías* sobre los entes controlados, inspecciones y verificaciones que, ordenadas por el Tribunal o por el Vocal que correspondiere, son ejecutadas a través del Servicio de Auditoría pertinente: para el caso de la AGVP, el SERVICIO DE AUDITORÍA DE ENTES

DESCENTRALIZADOS (v. art. 19 inc. “a” de ley provincial n° 500 y estructura orgánica del Tribunal de Cuentas, obrante en sobre n° 3 de documentación incautada en el allanamiento).

La realización de auditorías para la verificación de la legalidad de los actos del ente controlado debe ser, por norma, planificada y programada con anticipación, evaluando la relación costo-beneficio de la tarea de control propuesta y seleccionando el universo a auditar considerando, especialmente, “*la importancia relativa de lo examinado en su relación con el conjunto*” y estimando “*el grado de riesgo inherente*”, tanto de la actividad a auditar como de aquella que queda fuera del análisis (v. arts. 5, 17 inc. “d” y “g” y Norma Operativa IV-2.4., todo ello del Manual de Normas Técnicas de Fiscalización de la Hacienda Pública).

En efecto, la planificación de las auditorías debe responder a la selección de temas de fiscalización con criterios *razonables*, de los cuales se destaca la ponderación de los *riesgos o incertidumbres* sobre determinadas actividades: “*entre los factores que podrían indicar un mayor riesgo (o incertidumbre) se cuentan por ejemplo las cuantías financieras o presupuestarias de gran volumen, o modificaciones importantes en esas cantidades*” (v. XXII Congreso Nacional de Tribunales de Cuentas, Órganos y Organismos Públicos de Control Externo de la República Argentina).

Sobre los alcances del análisis, se busca “*determinar la razonabilidad de la información contable presentada y la legalidad de la percepción e inversión de los fondos públicos*”, analizando los “*documentos importantes (por ejemplo: estatutos, pliegos de condiciones de contrataciones, contratos, actas, escrituras y similares)*” y teniendo en cuenta no sólo la actividad efectivamente realizada sino su relación con los planes y programas proyectados, midiendo “*el grado de obtención*”



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

de las metas en ellos establecidos” (v. arts. 16 inc. 1, 17 inc. 11 y 21 *in fine* del Manual de Normas Técnicas de Fiscalización de la Hacienda Pública).

Como síntesis de lo expuesto, queda claro que el deber normativo del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz consistente en la fiscalización externa de la Administración General de Vialidad Provincial debía ejercerlo a través de la realización *planificada* de auditorías destinadas a las *áreas de riesgo* o de *mayor volumen financiero*, en las cuales la tarea no se habría de limitar a un *cotejo mecánico* entre la cantidad de fondos invertidos y los comprobantes presentados sino que, por el contrario, implicaba la obligación de revisar, especialmente, la *legalidad* de lo actuado por la agencia vial, a través del análisis de los documentos más importantes en materia de inversión de fondos públicos —procesos licitatorios, contratos, modificaciones contractuales—.

**Ahora bien, a continuación exhibiremos cómo los principales funcionarios del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, a la hora de ejercer la fiscalización y control de legalidad de los actos de la Administración General de Vialidad Provincial, en vez de concentrarse en auditar la legitimidad de la inversión de la porción *abrumadoramente mayoritaria* de dichos fondos —las obras viales contratadas por licitación pública, principalmente adjudicadas al GRUPO BÁEZ—, durante seis (6) de los trece (13) años en que se extendió la maniobra tomaron la decisión de *no realizar ningún tipo de auditoría* sobre el organismo y, en los restantes siete (7) años solamente realizaron auditorías menores sobre porciones *insignificantes* del gasto, *seleccionando*, intencionadamente, como objeto de las tareas de control a sectores o subsectores de la AGVP cuya relevancia y magnitud económica dentro del presupuesto del organismo era *ínfima* y en nada comparable con la dimensión y**

**el riesgo del gasto por las obras públicas viales en construcción aquí cuestionadas.**

En pos de clarificar la importancia *determinante* de la *arbitraria* selección de los asuntos a auditar y la inexistencia de auditorías sobre las licitaciones adjudicadas al GRUPO BÁEZ, a continuación acompañaremos algunas conclusiones extraídas sobre el análisis de las auditorías realizadas y el flujo de fondos de cada ejercicio.

**En primer lugar, corresponde señalar que, tal como se adelantó precedentemente, a pesar de que la ley imponía al Tribunal de Cuentas la obligación expresa de realizar auditorías sobre la legalidad del funcionamiento y erogación de fondos de la Administración General de Vialidad Provincial, lo cierto es que durante seis (6) de los trece (13) ejercicios anuales bajo investigación, no se realizó ninguna auditoría, de ningún tipo, sobre el organismo.**

En efecto, del análisis efectuado por este Ministerio Público Fiscal sobre las auditorías efectuadas por el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz respecto de la Administración General de Vialidad Provincial desde el año 2003 hasta el 2015 inclusive, se desprende que en los años **2006, 2007, 2008, 2010, 2012 y 2015** no se llevó a cabo ninguna auditoría, es decir, no se realizaron tareas de control y revisión sobre ninguna porción del gasto de la entidad vial.

**Llamativamente, la etapa en la que el máximo organismo de control de la Provincia de Santa Cruz abandonó sus tareas de control respecto de la Administración General de Vialidad Provincial coincide con la etapa de mayor asignación de obras viales a empresas del GRUPO BÁEZ.**

En efecto, fue entre junio de 2006 y junio de 2007 que se produjo la espuria utilización por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de un mismo



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

certificado de capacidad de contratación para adjudicarse dieciocho (18) obras que superaban su capacidad vial, lo que permitió que una empresa que sólo podía comprometerse a realizar obras que le insumieran aproximadamente \$70 millones anuales fue beneficiada —en menos de ocho meses— con 18 obras que implicaban \$1.100 millones anuales, es decir, que superaban su capacidad en más de quince veces (sobre la explicación completa de esta irregularidad, v. capítulo **VI.b.4.B** “El otorgamiento de obras por encima de la capacidad vial”, del requerimiento de elevación a juicio formulado por esta parte, obrante a fs. 7842/8136).

Hemos visto también que fue ese flujo de fondos públicos lo que le permitió a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. adquirir, en enero de 2007, las acciones de KANK Y COSTILLA S.A., incorporando definitivamente a esta firma al conglomerado empresarial, lo que posibilitó a Lázaro Antonio BÁEZ expandirse indefinidamente, acaparando todos los contratos y obras que fuese posible, mediante la estrategia de concurrencia múltiple que le permitió *cartelizar* la obra pública vial de la provincia (v., al respecto, capítulos **VI.b.1.ii.** y **VI.b.4.B** “La concurrencia múltiple a una misma licitación”, de requerimiento de elevación a juicio formulado por esta parte, obrante a fs. 7842/8136).

**En definitiva, durante los años 2006, 2007 y 2008 se iniciaron más de la mitad de las obras viales investigadas —treinta (30) de cincuentaún (51) obras, según se desprende del gráfico n° 6 aportado por la Dirección Nacional de Vialidad—, se otorgaron contratos de obra pública a AUSTRAL CONSTRUCCIONES en más de quince veces por encima de su capacidad y se materializó exitosamente la ilegítima estrategia de concurrencia múltiple merced a la adquisición de KANK Y COSTILLA.**

**A pesar de todo lo expuesto, el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz —que contaba con un SERVICIO DE AUDITORÍA DE ENTES DESCENTRALIZADOS**

en el que, incluso, había una Auditora Delegada específicamente abocada al control de legalidad de la Administración General de Vialidad Provincial—decidió, durante los años 2006, 2007 y 2008, no realizar ningún tipo de auditoría sobre ninguna de las áreas de la agencia vial

Lo mismo ocurrió durante los años 2010, 2012 y 2015, en los que no sólo hubo nuevas asignaciones de multimillonarias obras viales al GRUPO BÁEZ sino que la gran mayoría de los contratos llevaban años de atraso respecto de su plazo de ejecución, a pesar de lo cual en ningún momento el Tribunal de Cuentas decidió tomar cartas en el asunto y revisar, en ejercicio de sus deberes constitucionales, la legalidad de la inversión de esos ingentes fondos públicos.

Sin embargo, ello no es todo, por cuanto en los ejercicios en los que efectivamente se hicieron tareas de auditoría, en la gran mayoría de los casos no se dirigieron a auditar los gastos de la sede central de la Administración General de Vialidad Provincial sino de los fondos destinados al funcionamiento cotidiano de los distritos y delegaciones del interior de la provincia.

En efecto, al igual que en el plano nacional, en el cual la Dirección Nacional de Vialidad divide geográficamente su trabajo en distritos para cada provincia, la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz organiza sus tareas de *mantenimiento* de caminos a través de delegaciones y distritos que sostiene en distintas regiones del vasto territorio provincial.

Ahora bien, sin querer restar importancia a las tareas de auditoría que corresponde realizar sobre las reparticiones que se encuentran distantes de la sede central y los gastos que dichas delegaciones insumen, lo cierto es que la selección *direccionada* tendiente a auditar *únicamente* tales aspectos de la Administración General de Vialidad Provincial —y no efectuar *ningún* control



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

sobre la porción *mayoritaria* del gasto que, insistimos y demostraremos a continuación, se refleja en las obras viales en construcción, principalmente adjudicadas a Lázaro BÁEZ— refleja una *decisión previa de omitir sistemática y deliberadamente* el ejercicio del deber fiscalizador sobre la legalidad de las licitaciones *ilegítimamente direccionadas* hacia el amigo y socio comercial de los ex Presidentes de la Nación.

En este punto, corresponde aclarar que las veinte (20) auditorías realizadas sobre el funcionamiento de los *distritos viales* que AGVP mantiene en las distintas ubicaciones geográficas de la provincia —de las cuales 7 fueron en el año 2003, 4 en el 2004, 1 en el 2005, 3 en el 2011, 3 en el 2013 y 2 en el 2014<sup>8</sup>— no representan una porción *significativa* del gasto asignado a la entidad.

Por citar un ejemplo, vemos que durante el año 2013 se efectuaron tres auditorías de este tipo: sobre el Distrito Vial Puerto Deseado, el Distrito Vial Las Heras y el Distrito Vial Gobernador Gregores, durante las cuales se revisaron los asientos contables y respaldo documental de los fondos fijos para gastos menores, los comprobantes de repuestos de vehículos, cargas de combustible o gastos de librería, el estado del depósito del distrito —por ejemplo, la cantidad de cubiertas en stock— y la situación de revista de los empleados que allí se desempeñan (v. actuaciones n° 20-TC-13 y 58-TC-13, reservadas en caja “incautación n° 9” de documentación obtenida en allanamiento al Tribunal de Cuentas, y actuación n° 30-TC-13, reservada en caja marrón “Tribunal de Cuentas”, certificada el 20 de marzo de 2018).

**Los gastos de funcionamiento que acaban de reseñarse en ningún modo son representativos en el conjunto de erogaciones a las que debe hacer frente anualmente la Administración General de Vialidad Provincial, si se las**

<sup>8</sup> No se hace referencia, en este punto, al año 2009, porque en él hubo dos auditorías pero no sobre distritos viales sino sobre la sede central, lo que será explicado más adelante.

**compara con los gastos que las partidas de TRABAJOS PÚBLICOS significan para el organismo, es decir, aquellos gastos en la construcción de caminos viales, principal función de la entidad.**

Lo expuesto puede advertirse en la siguiente tabla comparativa, efectuada a partir de la información obrante en las leyes de presupuesto de cada año:

<b>Año</b>	<b>Presupuesto AGVP</b>	<b>Trabajos Públicos</b>	<b>Incidencia</b>
2003	\$ 165.075.000,00	\$ 161.515.000,00	<b>97,84%</b>
2004	\$ 285.390.391,00	\$ 274.896.176,00	<b>96,32%</b>
2005	\$ 299.746.943,00	\$ 286.848.843,00	<b>95,70%</b>
2006	\$ 181.236.335,00	\$ 169.606.835,00	<b>93,58%</b>
2007	\$ 275.380.495,00	\$ 255.318.028,00	<b>92,71%</b>
2008	\$ 213.976.722,00	\$ 181.845.922,00	<b>84,98%</b>
2009	\$ 302.632.635,00	\$ 270.236.835,00	<b>89,30%</b>
2010	\$ 254.543.000,00	\$ 233.769.000,00	<b>91,84%</b>
2011	\$ 300.421.000,00	\$ 269.780.000,00	<b>89,80%</b>
2012	\$ 577.427.086,00	\$ 398.687.579,00	<b>69,05%</b>
2013	\$ 406.999.709,00	\$ 330.047.516,00	<b>81,09%</b>
2014	\$ 475.696.743,00	\$ 210.597.322,00	<b>44,27%</b>
2015	\$ 664.636.191,00	\$ 353.215.899,00	<b>53,14%</b>

La tabla acompañada exhibe que la porción *mayoritaria* de los gastos autorizados por la ley de presupuesto a la Administración General de Vialidad Provincial durante los años bajo análisis fue insumida por la partida TRABAJOS PÚBLICOS —erogación de capital—, quedando, naturalmente, una porción minoritaria para las erogaciones corrientes —personal, viáticos, gastos de funcionamiento—; con la única excepción de los años 2014 y 2015 en los que los fondos públicos para obras viales descendieron *dramáticamente* —período que, llamativamente, coincide<sup>9</sup> con la proliferación de denuncias periodísticas y penales contra el direccionamiento de las obras viales en favor de Lázaro BÁEZ—.

**Para concluir, corresponde destacar que en las pocas oportunidades en las que el máximo organismo de control de Santa Cruz decidió efectuar**

<sup>9</sup> Téngase presente que el presupuesto de 2013 fue confeccionado durante el año 2012, cuando dichas denuncias aún no se habían realizado, mientras que los presupuestos de 2014 y 2015 fueron realizados durante el 2013 y 2014 respectivamente.



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**algún tipo de auditoría sobre la *sede central* de la Administración General de Vialidad Provincial —y no sobre las reparticiones en el interior de la provincia —, nuevamente se advierte un *direccionamiento* en la elección de los gastos a auditar, por cuanto el trabajo de control no se dirigió hacia la porción de mayor volumen y riesgo —la construcción de rutas, principalmente adjudicadas a Lázaro Antonio BÁEZ—, sino sobre gastos menores.**

Veamos a continuación el contenido y alcance de las únicas tres auditorías sobre sede central que fueron realizadas entre el 2003 y el 2015.

Durante el año 2005 se realizó la primera auditoría de este tipo; sin embargo, a pesar de que durante ese año el presupuesto asignado para la realización de obras viales era de **\$286.848.843**, la inspección citada no se dirigió a verificar la legalidad de alguno de los procesos licitatorios que insumieron esos fondos, ni a relevar el grado de cumplimiento de las obras por contrato que semejantes recursos públicos demandaban (v. cuaderno de presupuesto del ejercicio 2005, obrante en caja de documentación obtenida en allanamiento al Ministerio de Economía y Obras Públicas).

Por el contrario, la actuación n° 31-TC-05 versa sobre una auditoría destinada a revisar la legalidad y contabilidad de los gastos en viáticos del personal de la agencia, durante la cual se verificó el modo en que se autorizaban, gastaban y rendían los comprobantes de **\$12.375,90** erogados en concepto de viáticos (v. tabla obrante a fs. 10 de expte. n° 31-TC-05, reservado en caja “incautación n° 2” de documentación obtenida en allanamiento al Tribunal de Cuentas).

**Es decir que el máximo órgano de control de Santa Cruz, a la hora de decidir sobre qué porción del gasto previsto para la Administración General de Vialidad Provincial durante el año 2005 —que ascendía a \$299.746.943— efectuaba sus deberes de fiscalización a través de auditorías, en vez de**

**concentrarse en alguna de las actividades más costosas y riesgosas como son las licitaciones para la construcción de caminos viales —que, como dijimos, tenían una partida presupuestaria de \$286.848.843, es decir, el 95,70% de la asignación total del año para la AGVP—, se dirigió a auditar los gastos en viáticos —\$12.375,90—, representativos del 0,0041% del presupuesto de la entidad vial.**

Para más, cuando se efectuaron la segunda y la tercera —y última— auditoría sobre la sede central de AGVP —lo que aconteció en el año 2009— las mismas tampoco escogieron áreas de relevancia económica en el universo de gastos de dicha entidad.

La primera de ellas (actuación n° 08-TC-09) se dirigió a revisar bajo qué medio de pago se abonaban los certificados de obra y cómo se calculaban los intereses por mora, cuyo monto final ascendió a **\$4.148.548,84**; cifra que, en el presupuesto total de **\$302.632.635** previsto para ese año, **representa solamente el 1,37% de los gastos del organismo** (v. cuaderno de presupuesto del año 2009, obrante en caja de documentación obtenida en allanamiento al Ministerio de Economía y Obras Públicas y actuación n° 08-TC-09, reservada en caja “incautación n° 3” de documentación obtenida en allanamiento al Tribunal de Cuentas).

La última auditoría del Tribunal de Cuentas sobre la sede central de la Administración General de Vialidad Provincial (actuación n° 55-TC-09) **ni siquiera se encuentra concluida**, por cuanto consistió en el requerimiento de una copia de los contratos de locación de servicios —por inspección de obras— suscriptos por la AGVP con diversas personas, *sin que luego se efectuara ningún análisis sobre ello* (v. cuaderno de presupuesto del año 2009, obrante en caja de documentación obtenida en allanamiento al Ministerio de Economía y Obras Públicas, y actuación



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

n° 55-TC-09, obrante en caja marrón “Tribunal de Cuentas”, certificada el 20 de marzo de 2018).

**Todo lo expuesto permite concluir, en este punto, que los funcionarios del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, lejos de cumplir con sus deberes y atribuciones en defensa de la legítima inversión de fondos públicos, hicieron un uso arbitrario de éstas y una omisión deliberada de aquéllos, todo ello con el fin de garantizar la inexistencia de auditorías sobre los recursos estatales transferidos en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ, justamente para permitir, con dicho aporte, que la maniobra criminal investigada pudiera extenderse durante más de doce años.**

Sin embargo, ello no es todo, por cuanto a continuación veremos que, año tras año, en las sucesivas rendiciones de cuentas que AGVP debió efectuar, las irregularidades y vicios que hemos desarrollado en reiteradas ocasiones se encontraron *a la vista* de los auditores del Tribunal de Cuentas y éstos, lejos de señalarlas, formular denuncia penal, pedir informes o siquiera aplicar las penalidades que la ley les permitía imponer a los infractores, *aprobaron* una y otra vez *todas* las rendiciones de cuentas a cuyo tratamiento se abocaron.

**Análisis sesgado y parcializado de las rendiciones de cuentas, evadiendo el control sobre las obras del GRUPO BÁEZ**

Como se ha señalado anteriormente, el deber de *fiscalización y control de legalidad* que la Constitución de Santa Cruz encomienda al Tribunal de Cuentas prevé dos posibles ejercicios: a través de la realización de auditorías sobre aspectos relevantes del ente controlado —de lo cual nos hemos ocupado en el apartado anterior— o mediante el estudio de las rendiciones de cuentas que las diversas reparticiones estatales le deben entregar año tras año —tema que abordaremos a continuación—.

En efecto, la ley provincial de contabilidad —que en sus disposiciones alcanza también a los entes descentralizados— estipula que los responsables de la administración de cada repartición estatal deberán formular la *cuenta general del ejercicio anterior* antes del 30 de abril de cada año, la cual deberá ser rendida ante el Tribunal de Cuentas (v. arts. 1, 31, 44, 66 y 68 de la ley provincial n° 760).

Asimismo, el Decreto del Poder Ejecutivo Provincial n° 8/80 fija un plazo de 60 días para la presentación de las rendiciones de *cuentas trimestrales* de cada entidad al Tribunal de Cuentas; sin perjuicio de lo cual el propio Tribunal tiene la potestad legal de requerir, en cualquier momento, la rendición de cuentas que estime necesaria, con carácter conminatorio y fijando plazos perentorios que, vencidos sin cumplimiento, habilitan sanciones de multa de hasta el 50% del sueldo nominal del responsable (v. art. 19 inc. “b”, “d” y “e” de la ley provincial n° 500).

Una vez presentada la rendición de cuentas, el Tribunal de Cuentas designa un auditor para la elaboración del *primer informe*, quien debe pronunciarse —dentro del plazo fijado por el Tribunal— sobre la documentación enviada, indicando si está completa o no y verificando su contenido “*en su aspecto formal, legal, contable, numérico y documental*” (v. art. 41 de la ley provincial n° 500).

En caso de no existir observaciones en el informe, el Tribunal puede, mediante fallo, aprobar la cuenta correspondiente; en caso de haberse formulado observaciones, se corre traslado al obligado, quien debe efectuar su descargo en el término que fije el Tribunal y que no excederá de treinta (30) días, pudiendo ampliarse por el Tribunal cuando “*la naturaleza del asunto o razones de distancia lo justifiquen*” (v. art. 42 y 43 de la ley provincial n° 500).

A continuación, se da intervención nuevamente al auditor designado para que confeccione el *segundo informe*, en el cual puede formular las apreciaciones que estime pertinentes sobre el descargo presentado, proponiendo mantener o levantar



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

las observaciones realizadas anteriormente, según el tenor del descargo; luego de lo cual el Presidente pasa el expediente a un vocal —normalmente, el que tiene a su cargo el servicio de auditoría interviniente en el informe— para que proyecte el fallo, en un término no mayor de quince (15) días (v. arts. 48 y 49 de la ley provincial n° 500).

Ese proyecto es sometido a consideración de los restantes integrantes del Tribunal, quienes deberán expedirse en adhesión o en disidencia —en tal caso, deberá ser fundada—, emitiéndose así el fallo correspondiente que, en caso de aprobar las cuentas rendidas, libera de responsabilidad administrativa a sus responsables, y, en caso de declarar no aceptada o no comprobada una partida, ordenará que se proceda al cobro de ella contra su responsable, en favor del fisco (arts. 16, 47 y 49 de la ley provincial n° 500).

Finalmente, cabe aclarar que contra la sentencia del Tribunal de Cuentas sólo puede interponerse recurso de revisión —que únicamente puede fundarse en pruebas o documentos nuevos o en la errónea interpretación de documentos ya presentados—, que será sustanciado por el mismo Tribunal y que, ante su rechazo o la confirmación de la sentencia original, habilita el recurso judicial ante la Cámara de Apelaciones de la Primera Circunscripción Judicial (v. arts. 50, 77 y 78 de la ley provincial n° 500).

Ahora bien, habiéndose recapitulado los pasos procesales que contempla el procedimiento del juicio de cuentas, a continuación haremos una breve reseña del trámite que han tenido las rendiciones de cuentas presentadas por la Administración General de Vialidad Provincial ante el Tribunal de Cuentas durante los años 2003 a 2015, según se ha podido conocer a través de la lectura y análisis de la documentación obtenida durante el allanamiento realizado en dicho organismo.

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2003** por la AGVP fue concluida el 15 de noviembre de 2004; el Primer Informe fue suscripto el 11 de noviembre de 2005 por José Bernabé PÉREZ (Revisor de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó sucesivos descargos durante el transcurso del año 2006; el Segundo Informe fue firmado el 7 de noviembre de 2006 por PÉREZ, ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 3660, emitido el 13 de diciembre de 2006, con la firma de Ángel DE DIOS (Presidente) y los vocales Mario Roberto LAYÚN y José Lorenzo PISSANI (v. fs. 7, 9/18, 33/122, 123/9 y 136/40 de expediente n° 811.398/03, obrante en caja “incautación n° 1”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2004** por la AGVP fue concluida el 26 de septiembre de 2005; el Primer Informe fue suscripto el 22 de febrero de 2007 por José Bernabé PÉREZ (Revisor de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en julio de 2007; el Segundo Informe fue firmado el 3 de diciembre de 2007 por ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 3746, emitido el 15 de abril de 2008, con la firma de Angelina ABBONA (Presidente) y los vocales Mario Roberto LAYÚN, Gastón PEDELABORDE y Rodrigo LÓPEZ (v. fs. 13, 14/24, 42, 45/51 y 53/9 de expediente n° 812.281/04, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2005** por la AGVP fue concluida el 9 de agosto de 2006; el Primer Informe fue suscripto el 23 de



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

noviembre de 2007 por José Bernabé PÉREZ (Revisor de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en abril de 2008; el Segundo Informe fue firmado el 12 de diciembre de 2008 por ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 3863, emitido el 5 de mayo de 2009, con la firma de Angelina ABBONA (Presidente) y los vocales Mario Roberto LAYÚN, Gastón PEDELABORDE y Rodrigo LÓPEZ, en el cual se impuso un cargo de \$6.617,38 por una licencia incorrectamente abonada (v. fs. 13, 21/32, 40, 43/50 y 53/8 de expediente n° 813.443/06, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2006** por la AGVP fue concluida el 17 de marzo de 2009; el Primer Informe fue suscripto el 10 de agosto de 2009 por Juan Carlos HUEICO (Revisor de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo entre abril y junio de 2010; el Segundo Informe fue firmado el 25 de noviembre de 2010 por HUEICO, ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4144, emitido el 15 de diciembre de 2010, con la firma de Mario Roberto LAYÚN (vocal en ejercicio de la presidencia) y los vocales Gastón PEDELABORDE y Rodrigo LÓPEZ, en el cual se impuso un cargo de \$2.592.806,28 mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos; cargo que, luego del recurso de revisión, fue disminuido a \$17.750,09 (v. fs. 2/20, 32/41, 56/7, 99/101, 232/42, 244/9, 256/7, 278/82 de expediente n° 813.683/06, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2007** por la AGVP fue concluida el 12 de diciembre de 2008; el Primer Informe fue suscripto el 19 de febrero de 2010 por Juan Carlos HUEICO (Revisor de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en agosto de 2010; el Segundo Informe fue firmado el 21 de junio de 2011 por HUEICO, ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4198, emitido el 5 de junio de 2012, con la firma de Gastón PEDELABORDE (vocal a cargo de la presidencia) y los vocales Mario Roberto LAYÚN y Rodrigo LÓPEZ (**que votó en disidencia**), en el cual se aplicó una multa de \$2000 y un cargo de \$627.339,20 mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos; aunque tanto la multa como el cargo, luego del recurso de revisión, fueron dejados sin efecto por el Tribunal (v. fs. 44 vta., 47/70, 86/93, 256/346, 347/60, 372/84, 490/1 y 497/9 de expediente n° 814.454/07, obrante en caja “incautación n° 1”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2008** por la AGVP fue concluida el 3 de noviembre de 2009; el Primer Informe fue suscripto el 17 de mayo de 2012 por Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en octubre de 2012; el Segundo Informe fue firmado el 15 de agosto de 2013 por ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4562, emitido el 24 de septiembre de 2014, con la firma de Carlos Javier RAMOS (Presidente) y los vocales Mario Roberto LAYÚN, Gastón PEDELABORDE y Marcelo Román ROSAS (**que votó en disidencia**), en el cual se aplicó una multa de \$3000 y cargos por más de 4,7



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

millones de pesos, mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos; cargos que, luego del recurso de revisión, fueron reducidos por el Tribunal a poco más de 600 mil pesos; deuda cuyo trámite de ejecución fiscal pasó a Fiscalía de Estado el 5 de septiembre de 2016 (v. fs. 27, 49/76, 89/94, 275/6, 314/34, 391/402, 496/500 y 549 de expediente n° 815.013/08, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2009** por la AGVP fue concluida el 12 de noviembre de 2010; el Primer Informe fue suscripto el 5 de junio de 2012 por Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo entre marzo y diciembre de 2013; el Segundo Informe fue firmado el 14 de mayo de 2014 por la Lic. Carina OJEDA (Revisora de Cuentas), además de ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4685, emitido el 6 de agosto de 2015, con la firma de Carlos Javier RAMOS (Presidente) y los vocales Mario Roberto LAYÚN y Marcelo Román ROSAS (**que votó en disidencia**), en el cual se aplicó una multa de \$2000 y un cargo por \$7.535.344,44, mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos; cargos que fue objeto de recurso de revisión presentado el 3 de diciembre de 2015, el cual se encuentra en trámite aún (v. fs. 18, 27/42, 59/707, 708/36, 825/40 y 854/7 de expediente n° 815.584/09, obrante en caja “incautación n° 4”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2010** por la AGVP fue concluida el 24 de octubre de 2011; el Primer Informe fue suscripto el 5 de julio de 2012 por Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de

la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo entre abril de 2013 y abril de 2014; el Segundo Informe fue firmado el 29 de mayo de 2014 por la Lic. Carina OJEDA (Revisora de Cuentas), además de ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4771, emitido el 5 de julio de 2016, con la firma de Gastón PEDELABORDE (vocal a cargo de la presidencia) y los vocales Mario Roberto LAYÚN y Marcelo Román ROSAS (**que votó en disidencia**), en el cual se aplicó un cargo por \$8.407.436,32, mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos; cargos que, merced al recurso de revisión interpuesto, fue reducido por el Tribunal a \$5.829.844,40, deuda cuyo trámite de ejecución fiscal pasó a Fiscalía de Estado el 8 de noviembre de 2017 (v. fs. 49, 54/73, 94/102, 103/27, 196/210, 247/50 y 264/6 de expediente n° 816.033/10, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2011** por la AGVP fue concluida el 2 de octubre de 2012; el Primer Informe fue suscripto el 9 de mayo de 2013 por Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo entre septiembre y diciembre de 2013; el Segundo Informe fue firmado el 24 de septiembre de 2014 por la Lic. Carina OJEDA (Revisora de Cuentas), además de ÁLVAREZ y QUINTEROS y, finalmente, **las cuentas del ejercicio fueron aprobadas** mediante el Fallo 4938, emitido el 8 de noviembre de 2017, con la firma de Carlos Javier RAMOS (Presidente) y los vocales María Matilde MORALES y Javier STOESSEL, en el cual se aplicó una multa de \$3000 y cargos por millones de pesos, mayoritariamente por falta de rendición de comprobantes originales de algunos gastos (v. fs. 28, 35/71, 98/108, 110/47 y 237/58 de expediente n°



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

816.341/11, obrante en caja “incautación n° 6”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2012** por la AGVP fue concluida el 18 de marzo de 2014; el Primer Informe fue suscripto el 23 de octubre de 2014 por Carina OJEDA (Revisora de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en abril de 2015; el Segundo Informe fue firmado el 2 de marzo de 2016 por OJEDA, ÁLVAREZ y QUINTEROS y **las cuentas del ejercicio se encuentran pendientes de resolución**, dado que luego del segundo informe fueron sometidas a consideración del Vocal Mario Roberto LAYÚN, para que proyectara el fallo correspondiente, lo que hasta la fecha del allanamiento no había ocurrido (v. fs. 24, 33/68, 107/14, 131/78 y 179 de expediente n° 816.581/12, obrante en caja “incautación n° 7”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2013** por la AGVP fue concluida el 12 de febrero de 2015; el Primer Informe fue suscripto el 1 de octubre de 2015 por Carina OJEDA (Revisora de Cuentas), Patricia ÁLVAREZ (Auditora Delegada) y Alice QUINTEROS (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial nunca presentó su descargo, razón por la cual el 8 de junio de 2016 se declaró en rebeldía a los Directores de Administración responsables; el Segundo Informe fue firmado el 1 de diciembre de 2016 por OJEDA, ÁLVAREZ y QUINTEROS y **las cuentas del ejercicio se encuentran pendientes de resolución**, dado que dicho informe es la última actuación en el expediente, al menos hasta la fecha del allanamiento (v. fs. 50, 56/93, 138/41 y 156/232 de expediente n° 816.815/13, obrante en caja “incautación n° 9”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2014** por la AGVP fue concluida el 16 de diciembre de 2015; el Primer Informe fue suscripto el 24 de febrero de 2017 por Héctor HERNÁNDEZ (Auditor Delegado) y Ana María FRAGOSO (Jefa de la Auditoría de Entes Descentralizados); la agencia vial presentó su descargo en junio de 2017; el Segundo Informe fue firmado el 19 de octubre de 2017 por HERNÁNDEZ y FRAGOSO y **las cuentas del ejercicio se encuentran pendientes de resolución**, dado que dicho informe es la última actuación en el expediente, al menos hasta la fecha del allanamiento (v. fs. 55, 62/90, 116/23 y 717/41 de expediente n° 817.020/14, obrante en caja “incautación n° 10”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

La presentación de la rendición de cuentas del **ejercicio 2015** por la AGVP fue concluida el 25 de octubre de 2016; y nunca se presentó el Primer Informe, dado que el auditor designado, Héctor HERNÁNDEZ (Auditor Delegado), solicitó sucesivas prórrogas para su presentación, las cuales fueron oportunamente acordadas por el Tribunal de Cuentas; como consecuencia de ello, **las cuentas del ejercicio se encuentran pendientes de resolución**, dado que la última actuación en el expediente —al menos hasta la fecha del allanamiento— es un otorgamiento de prórroga a HERNÁNDEZ del 4 de octubre de 2017 (v. fs. 31, 33, 38 y 40 de expediente n° 817.190/15, obrante en caja “incautación n° 8”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

**Ahora bien, el detenido análisis del contenido de las rendiciones de cuentas cuyo trámite acaba de reseñarse y los correspondientes informes y fallos emitidos por el Tribunal de Cuentas, permiten concluir, objetivamente, que el máximo organismo de control de Santa Cruz efectuó, deliberadamente, un estudio sesgado de las cuentas de la Administración General de Vialidad Provincial, concentrando su revisión en aspectos parciales e insignificantes de**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**las cuentas rendidas y evadiendo *intencionadamente* el control de legalidad de los fondos transferidos a las empresas del GRUPO BÁEZ; todo ello con una sorprendente *pasividad* y una inaceptable *morosidad*; según se desarrollará a continuación.**

En primer lugar, cabe señalar que, al igual que ocurrió con la programación de las áreas sobre las cuales correspondía realizar las auditorías —según se desarrolló en el acápite anterior—, en el estudio sobre las rendiciones de la Administración General de Vialidad Provincial **se efectuó una *selección arbitraria de las cuentas sobre las cuales se llevó a cabo el control de legalidad***, dado que, nuevamente, en vez de concentrarse los auditores en las cuentas correspondientes a las licitaciones de obras viales —que, como vimos, insumían prácticamente la totalidad del presupuesto—, se abocaron al análisis de cuentas *insignificantes* o de valor *menor* —comisiones de servicio, horas extra, adquisiciones de farmacia, liquidaciones de licencias pendientes al personal—.

Por citar un ejemplo, en el ejercicio 2005 se realizó un detallado análisis sobre la supuesta ilegalidad de un pago a un empleado que se había acogido a la jubilación a quien, en su liquidación final, se le había incluido un rubro por licencias ordinarias no gozadas, de **\$6.000**; oportunidad en que los auditores objetaron ese gasto, efectuando una valoración sobre la normativa que regía las licencias de los empleados públicos viales y concluyendo que no correspondía abonar las vacaciones de años anteriores que no habían sido gozadas en su momento; ello aún en contra del dictamen de la Dirección de Relaciones Laborales de la AGVP, que había considerado procedente el pago (v. fs. 43/50 de expediente n° 813.443/06, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

Sin embargo, en ese estudio de cuentas no se hizo ninguna observación sobre ninguna de las cuentas destinadas a obras públicas viales que totalizaban **\$286.848.843**; con excepción de una somera mención a que una factura emitida por KANK Y COSTILLA por un certificado de obra tenía una rotura en su margen superior derecha, observación que luego fue levantada cuando la AGVP acompañó una copia completa de la factura (v. fs. 21/32 y 43/50 de expediente n° 813.443/06, obrante en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

Otro ejemplo puede advertirse en el ejercicio 2007, en cuyo estudio de cuentas se observó el trámite de una licitación privada, cuestionando la conveniencia de la oferta que había sido adjudicada —debido a la incongruencia entre los plazos a los que se había comprometido la oferente y aquellos en los que efectivamente había prestado su servicio—, en una contratación por **\$87.000**; observación que, vale decir, fue levantada por los auditores luego del descargo de la AGVP (v. fs. 47/70, 86/93 y 347/60 de expediente n° 814.454/07, obrante en caja “incautación n° 1”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

Algo similar ocurrió en relación al ejercicio 2009, dado que en el estudio de cuentas se observó el trámite de una licitación pública y una licitación privada que había realizado la agencia vial —por **55 mil y 6 mil pesos** respectivamente—, porque no se habían acompañado los pliegos ni las ofertas de las empresas no escogidas; observación que, como era de esperar, fue levantada posteriormente por los auditores, cuando se adjuntó dicha documentación (v. fs. 27/42 y 708/36 de expediente n° 815.584/09, obrante en caja “incautación n° 4”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

**No es intención de esta parte cuestionar que los auditores hayan objetado el pago de licencias no gozadas de un empleado por jubilarse o que**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

hayan pedido más documentación para analizar el trámite de licitaciones de menor cuantía; sin embargo, se exponen los ejemplos antedichos con el fin de ilustrar que, en sus tareas de control de legalidad sobre los actos de la AGVP de Santa Cruz, los funcionarios del Tribunal de Cuentas *seleccionaron deliberadamente* un conjunto de actos patrimoniales del organismo —justamente, aquellos de *ínfimo* valor económico— y solamente analizaron la legalidad de ellos —estudio en el cual ingresaron en la ponderación de la normativa vigente sobre un aspecto jurídico en particular, como así también en el estudio de conveniencia de las ofertas, las condiciones de los pliegos y los plazos asumidos por la oferente—; aunque, paralelamente a ello, *aprobaron sin objeciones* las cuentas más voluminosas de la entidad: las de aquellos fondos que se transferían a las empresas del GRUPO BÁEZ —sin importar que en esas cuentas se contravenía expresamente la normativa vigente en materia de licitaciones, a la vez que las contratistas incumplían y extendían constantemente los plazos y costos—.

Por otra parte, la lectura detenida de las rendiciones de cuentas reseñadas permite advertir que, en definitiva, el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz *aprobó todas las cuentas* de la Administración General de Vialidad Provincial; es decir, en ningún caso objetó o rechazó alguna de las cuentas de inversión vial, ni formuló denuncia penal alguna, limitando su reacción a la imposición, en algunos casos, de multas o cargos contra funcionarios administrativos de la AGVP.

Respecto de ello, corresponde aclarar que ninguno de los cargos o multas que fueron impuestos a los administradores de la AGVP guardaron relación con los hechos aquí investigados, ni tan siquiera con el trámite dado a las licitaciones de obras viales: en su gran mayoría, se trataron de cargos por falta de presentación de documentación contable original, que luego fueron

reducidos o directamente dejados sin efecto por el propio Tribunal, según se desprende de la reseña efectuada anteriormente.

Es preciso señalar que la ostensible irregularidad en el modo en que se invertían los fondos públicos destinados a obras viales *no pasó desapercibida* para los integrantes del Tribunal de Cuentas: prueba de ello es que durante los ejercicios 2007, 2008, 2009 y 2010 existió una disidencia por parte del Vocal por la Minoría —Rodrigo LÓPEZ primero y Marcelo Román ROSAS después—, que en todos los casos se opuso a aprobar las cuentas del organismo vial, fundando su posición siempre de la siguiente manera: *“existió una limitación respecto al alcance del trabajo de la auditoría específicamente en la partida de Trabajos Públicos, que permitiera determinar la razonabilidad de los precios contratados por el organismo y la razonabilidad de los datos vertidos en cada una de las fojas de medición de las obras ejecutadas”* (v., por ejemplo, fs. 391/402 de expediente n° 815.013/08, reservado en caja “incautación n° 2”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

Es interesante señalar, además, que en todos los informes de los auditores que se encuentran fechados después de abril de 2013, se encuentra incorporada, al comienzo, una leyenda que en los análisis anteriores no se incluía, y que reza: *“al elaborar el informe, en cuanto se refiere a la partida principal Trabajos Públicos, presenta una limitación, en virtud de no contar este órgano de control con personal técnico especializado en obras públicas, por ello el control se encuentra direccionado a los aspectos contables, legales, documentales”* (v., por ejemplo, fs. 110/47 de expediente n° 816.341/11, reservado en caja “incautación n° 6”, obtenida durante el allanamiento realizado en el Tribunal de Cuentas).

No solamente cabe destacar que la fecha en que se comienza a incorporar esa aclaración coincide con la emisión del programa “Periodismo



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

para todos” relacionada con las irregularidades en obras viales asignadas a Lázaro BÁEZ y la repercusión que tuvo el inicio y los avances de la causa n° 3017/13 iniciada como consecuencia de ello, sino que además la “aclaración” transcripta revela el *pleno conocimiento* de los auditores acerca de la existencia de *vicios* en la partida “Trabajos Públicos”, cuyo análisis pretendieron *eludir* a través de esa frase.

Sin embargo, la “aclaración” en nada atenúa la responsabilidad de los auditores que confeccionaron el informe o de los jueces del Tribunal de Cuentas que votaron la aprobación de las cuentas de AGVP, por cuanto el razonamiento cae por su propio peso, toda vez que las groseras irregularidades y vicios en las licitaciones y en las ampliaciones de plazos y costos consistían, justamente, en aspectos *legales y documentales*, que los auditores declaran haber revisado.

Sobre el alcance de las tareas de fiscalización sobre obras públicas, es importante destacar que los Tribunales de Cuentas de la República Argentina han consensuado como pautas elementales a controlar, entre otros, los siguientes: **i)** que en el ente auditado se ejerzan los controles internos previstos en su organigrama; **ii)** que “*las propuestas presentadas hayan cumplido con todos los requisitos exigidos por el pliego general y particular de la obra*”; **iii)** la razonabilidad de la elección de la oferta más conveniente; **iv)** el cumplimiento de los requisitos sustanciales, de fondo y de forma, en los contratos suscriptos; y **v)** que las alteraciones a las condiciones del contrato, en relación al plazo o al monto, estén “*comprendidas en los límites establecidos en la Ley de Obras Públicas vigente*” (v. Parte Específica de la Auditoría de Obras Públicas - A) Obras por contrato, del MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE FISCALIZACIÓN DE LA HACIENDA PÚBLICA).

Si los funcionarios del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz hubiesen fiscalizado las obras públicas viales que la Administración General de Vialidad Provincial adjudicó al GRUPO BÁEZ siguiendo aunque sea las premisas reseñadas en el párrafo precedente, hubiesen detectado, cuanto menos, que: i) la AGVP no ponía en práctica los controles internos previstos en su organigrama —nunca tuvo un Síndico en funciones y las decisiones sobre licitaciones, en vez de ser adoptadas por el Directorio, eran decididas por el Presidente *ad referendum*, abusando de sus facultades para resolver situaciones *urgentes*—; ii) las empresas del GRUPO BÁEZ, en prácticamente todos los casos, no cumplían con las condiciones exigidas por los pliegos —no contaban con antecedentes de obras finalizadas en el plazo previsto, no tenían capacidad de contratación disponible, no designaban un representante técnico que pudiera estar *permanentemente* en obra, etc.—; iii) la AGVP escogía como oferta más conveniente a las empresas del GRUPO BÁEZ a pesar de que no cumplían con algunos requisitos taxativos del pliego, lo cual estaba expresamente prohibido; iv) los contratos suscriptos no cumplían con las condiciones legales necesarias —por ejemplo, postergaban indefinidamente la presentación del certificado de capacidad de adjudicación, que debía adjuntarse al contrato mismo—; v) las alteraciones en los montos y plazos de los contratos se autorizaban en abierta contradicción con la ley de obras públicas vigente —según se desarrolló en el acápite V.c.2.i.—; entre otras cosas.

Para concluir este apartado, cabe señalar que no solamente el Tribunal de Cuentas hizo una *selección deliberada* de las cuentas a analizar y que en ningún momento revisó la legalidad de las licitaciones y alteraciones contractuales de las obras asignadas a Lázaro BÁEZ, aprobando todos los ejercicios año tras año, sino que, además, **todo ello fue realizado con una evidente *morosidad* en los plazos y**



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**una silente *pasividad* ante los incumplimientos de la agencia vial, características que son reveladoras del *acuerdo previo* existente.**

En efecto, el estudio detenido de las rendiciones de cuentas reseñadas permite concluir que a pesar de que, como hemos visto, la normativa disponía que la cuenta general del ejercicio debía cerrarse antes del 30 de abril y que las cuentas trimestrales debían rendirse al Tribunal de Cuentas en un plazo de 60 días, **ninguna de las rendiciones se cumplió con esos plazos: la rendición más rápida fue la del ejercicio 2005, concluida en agosto de 2006, mientras que las restantes fueron todas en mucho más tiempo, algunas de ellas finalizaron más de dos años y medio después del cierre del ejercicio —por ej., año 2009—; todo ello sin recibir ningún tipo de multa o sanción por parte del Tribunal de Cuentas, amén de intimaciones que nunca traían aparejadas las consecuencias que anunciaban.**

Lo mismo ocurre al analizar los tiempos que insumió al Servicio de Auditoría formular el Primer Informe: según la normativa, debía confeccionarse en el término fijado por el Tribunal; sin embargo, en ninguno de los casos se realizó en ese plazo, **llegando, en algunos casos, a demorarse más de dos años y medio la presentación del primer informe —por ejemplo, en el ejercicio 2008—; ello sin que las autoridades del Tribunal de Cuentas aplicaran ningún tipo de sanción ni apercibimiento a los auditores, sobre quienes tenían, como hemos visto, facultades disciplinarias.**

No es distinta la situación al comparar los plazos en los que la AGVP presentó los correspondientes descargos: a pesar de que la normativa disponía, como hemos reseñado, que ello debía ocurrir en el término que fijara el Tribunal y que no podía exceder de los treinta (30) días, **en la mayoría de los casos fue acompañado más de seis (6) meses después, llegando incluso en un caso a demorarse veintiún**

**(21) meses —ejercicio 2010—, sin que el Tribunal de Cuentas impusiera ninguna multa ni sanción a los responsables de la demora.**

Finalmente, y como era de esperar, la lentitud en el trámite del juicio de cuentas también se proyectó sobre las sentencias emitidas por el Tribunal de Cuentas ya que, a pesar de que los fallos debían ser proyectados por el Vocal responsable en no más de quince (15) días y tratados en el primer acuerdo disponible, **en la mayoría de los casos insumieron varios meses y en un caso hasta insumió más de dos años —en el ejercicio 2009—.**

El análisis de los *groseros y reiterados incumplimientos* por parte de la *agencia vial* y las *inaceptables demoras* de los auditores, en conjunto con la *total pasividad* de los Vocales y el Presidente del Tribunal de Cuentas ante semejantes conductas, sin adoptar ninguna sanción a pesar de contar con todas las facultades legales y reglamentarias para hacerlo, se erige como un factor *revelador* de que, en realidad, *no existía voluntad de fiscalizar* los fondos que la AGVP transfería al GRUPO BÁEZ, sino simplemente la intención de *aparentar, en los papeles, una ficción* de control, y así permitir que el plan criminal que se había ideado y puesto en marcha desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional, con la contribución *imprescindible* del Gobernador de Santa Cruz, pudiera continuar y sostenerse durante más de doce años.

### **V.c.3. Los casos testigo**

Expte. DNV n° 11.379/07 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: “28 de noviembre — Rospentek”; Construcción de puente de acceso a Rospentek; Pavimentación de 21 cuadras en 28 de noviembre)

La financiación nacional de esta obra se funda en la existencia de tres convenios entre la DNV y la AGVP, de los años 1995, 2003 y del 18 de febrero de 2004 (v. fs. 216/7, 359/63 y 570/4 de expte. DNV n° 11.379/07).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Como consecuencia de ello, esta obra fue incluida en el Presupuesto de Gastos y Recursos de Santa Cruz para el ejercicio 2004 —el cual fue elaborado por el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA, convertido en ley el 23 de abril de 2004—, oportunidad en la cual se le asignaron **\$5.000.000** para ese año (v. cuaderno de presupuesto 2004 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 30 de mayo de 2005, mediante el acta n° 31/05 (v. documentación a fs. 9/210 y aprobación a fs. 211 de expte. DNV n° 11.379/07).

A raíz de ello, el 1 de julio de 2005 el Honorable Directorio de la AGVP resolvió autorizar el llamado a licitación n° 16/05, con un presupuesto oficial de **\$26.890.036,24**; y luego de ello, el 8 de julio de 2005, el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA habilitaron más recursos provinciales para la obra, incrementando su crédito en **\$5.000.000**, mediante la emisión del Decreto n° 1871/05 (fs. 229/32 de expediente DNV n° 11.379/07 y sobre titulado “Decretos 2005”, obrante en caja n° 2 de documentación aportada por el Ministerio de Economía, Finanzas e Infraestructura, certificada el 7 de marzo de 2018).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 22 de septiembre de 2005 se suscribió el contrato de obra pública con la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”, por un costo de **\$31.649.517,13** y un

plazo de **18 meses**, iniciándose los trabajos el 19 de enero de 2006 (v. fs. 281/2, 335, 336/8, 339/42, 343/6, 352/8 y 364 de expte. DNV n° 11.379/07).

A fin de garantizar la disponibilidad de fondos, y una vez que ya estaba suscripto el contrato con el GRUPO BÁEZ, esta obra fue incluida en el Presupuesto de Gastos y Recursos de Santa Cruz para el ejercicio 2006 —el cual fue elaborado por el Gobernador Sergio ACEVEDO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Luis VILLANUEVA, convertido en ley el 24 de noviembre de 2005—, oportunidad en la cual se le asignaron **\$15.000.000** para ese año (v. cuaderno de presupuesto 2006 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio).

Debe recordarse que en este proceso se dio uno de los casos de *simulación* de capacidad para contratar, a través de la oferta mediante UTE que, en realidad, estaba destinada a *encubrir* la verdadera empresa *preseleccionada* para realizar la obra: AUSTRAL CONSTRUCCIONES, lo que permitió que, de las cuatro constructoras que se presentaron, individual o conjuntamente, a la licitación, terminara realizando la obra **la empresa con menor capacidad para ejecutarla**, puesto que AUSTRAL CONSTRUCCIONES tenía una capacidad de contratación anual de **\$4.840.576** y esta obra exigía **\$17.926.690,82**, es decir, **excedía en más de tres veces su capacidad** (v. detalle en descripción pormenorizada de licitación que fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron cuatro modificaciones de obra y cinco ampliaciones de plazo, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 464.921/07, 465.352/07, 470.715/08, 474.200/09, 479.643/10,



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

452.810/11, 460.865/12, 463.842/13 y 466.476/14, reservados en cajas azules denominadas “*Vinculados a Expte. DNV n° 11.379/07*” y “*Vinculados a Expte. DNV n° 11.379/07 bis*”).

### *Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 464.921/07)*

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de cuatro órdenes de servicio suscriptas por la inspección de AGVP entre el 6 de septiembre y el 28 de noviembre de 2006, por medio de las cuales se solicitó al representante técnico de la empresa que introdujera una serie de modificaciones técnicas en las cantidades de ítems a ejecutar, como así también la creación de nuevos ítems; todo ello en virtud de que, a partir del inicio de los trabajos, se habría detectado la necesidad de cambiar las pautas de trabajo establecidas en los pliegos (v. órdenes de servicio obrantes a fs. 13/16).

Entre el 28 de noviembre y el 15 de diciembre de 2006, el Ing. José Carlos PISTÁN, representante técnico de la UTE, confeccionó un nuevo Plan de Trabajos —modificando la distribución en el tiempo de las tareas a realizar y adaptándolas a los nuevos trabajos que se proyectaba realizar— y acompañó un nuevo Cómputo de Ítems realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 17/8, 57/65 y 69).

A continuación, el Inspector Aníbal FEYLING elevó el proyecto de modificación de obra acompañado por la empresa al Director de Obras Víctor PANIAGUA, quien a su vez lo pasó al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, el cual convocó al Consejo Técnico —integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA, en representación de las Direcciones de Planificación Vial e Ingeniería Vial—, que el 22 de enero de 2007 propuso al Honorable Directorio aprobar la

totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 3/11, 70 y 71/3).

Finalmente, el mismo día, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 262/07 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$31.649.517,13 a \$36.878.322,11 (+16,52%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 18 a 23 meses** (v. fs. 76/7).

Sobre esto último, se aclara que la resolución citada no dispone expresamente la ampliación de plazo, pero sí aprueba el nuevo Plan de Trabajos que, en su plazo de ejecución previsto, introduce una modificación respecto de los 18 meses originales, llevándolo a 23 meses, como se indicó (v. fs. 69).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone finalizarla en **23 meses**; es decir, **se aumenta el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 5 meses, un +27,78% más de lo previsto.**

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo,



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI” no había acompañado la ampliación de la garantía**, ni lo hizo con posterioridad.

Es útil señalar que este aumento de costos ya había sido incluido por el Gobernador Carlos SANCHO en el presupuesto para el año 2007 *antes* de que fuese analizado y aprobado por la AGVP: en efecto, el Presupuesto de Recursos y Gastos para el ejercicio 2007 —elaborado por SANCHO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Antonio BONTEMPO— fue aprobado en noviembre de 2006 y en él se previó *incrementar* en **5,3 millones de pesos** el crédito de esta obra; mientras que el análisis de precios fue acompañado por José Carlos PISTÁN en noviembre de 2006, previendo un aumento de **5,2 millones de pesos**, que fue aprobado por AGVP recién el 22 de enero de 2007, es decir, dos meses después de que el Gobernador SANCHO autorizase dicho aumento (v. cuaderno de presupuesto 2007 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio).

**Lo expuesto demuestra, una vez más, que los procesos administrativos a través de los cuales quedaron plasmadas las licitaciones y las alteraciones contractuales en las obras investigadas fueron, en realidad, una *puesta en escena, en los papeles*, de una decisión que ya había sido consensuada y adoptada por los organizadores del plan criminal.**

Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 465.352/07)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 2** se inició con la presentación, por parte de la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”, del Estudio y Proyecto Definitivo de la Obra —que incluye informe de ingeniería, cómputos métricos, análisis de precios, planos, estudio de impacto ambiental y pliego particular de especificaciones—, el cual fue elevado por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, el 26 de febrero de 2007 (v. fs. 3/407 y 408).

La modificación se basa en dos factores: en primer lugar, con motivo del Estudio y Proyecto presentado, surgiría la necesidad de creación y modificación de ítems o de cantidades reales a ejecutar de ellos (aumentando algunos y disminuyendo otros); en segundo lugar, se aduce que la Municipalidad de Río Turbio solicitó la pavimentación de calles de aquella ciudad y el Jefe de Escuadrón de Gendarmería Nacional Argentina pidió que se realicen tareas de mejora sobre los accesos a su destacamento (v. 412/3 y 428/31).

Es preciso señalar que el Estudio y Proyecto presentado por la UTE del GRUPO BÁEZ incluyó un nuevo Plan de Trabajos —modificando la distribución en el tiempo de las tareas a realizar y adaptándolas a los nuevos trabajos que se proyectaba realizar— y acompañó un nuevo Cómputo de Ítems realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 115/48, 421 y 424/6).

Cabe destacar que se incluyó en el expediente una copia de una nota de pedido suscripta el 27 de febrero de 2007 por José Carlos PISTÁN, por parte de la UTE, en el que se puso en conocimiento de la inspección la existencia de una nota



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

enviada por M&P S.A. a AUSTRAL CONSTRUCCIONES —fecha el 2 de febrero de 2007—, en la cual la primera firma —distribuidora mayorista de Lubrax en Santa Cruz— hizo saber a la segunda empresa las dificultades que tuvieron para proveer asfalto y diluidos, con motivo del cierre programado de la refinería de San Lorenzo, Santa Fe, y la salida de servicio de la refinería Repsol YPF (v. fs. 438).

A partir de esa nota acompañada —en la que no se detalló la fecha de los inconvenientes en los insumos, ni su duración, ni sus alcances—, el Ing. José Carlos PISTÁN solicitó a la inspección que tuviera en cuenta tales asuntos y adujo que la imposibilidad de cumplir con el Plan de Trabajos por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se debió a dichos inconvenientes, sin acreditar esa afirmación a partir de parámetros objetivos que permitan explicar, con precisión, cómo dichos conflictos repercutieron en el avance de obra, en qué grado influyeron, cuáles fueron los ítems afectados por la falta de insumos y en qué meses.

Es por eso que, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES para la modificación de obra, se previó ampliar el plazo —de los 23 meses vigentes a 28 meses—, fundado en parte en lo manifestado por la empresa, y en parte por los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse.

A continuación, el 28 de febrero de 2007, el Inspector Aníbal FEYLING elevó el proyecto de modificación de obra acompañado por la empresa al Director de Obras Víctor PANIAGUA, quien a su vez el 2 de marzo de 2007 lo pasó al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 2 de marzo de 2007 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún**

**momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 411/20, 439 y 445/8).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Juan Carlos VILLAFANE aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 757/07 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$36.878.322,11 a \$37.742.106,38 (+2,34%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 23 a 28 meses** (v. fs. 451/3).

Sobre esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI” no había acompañado la ampliación de la garantía**; la nueva póliza fue presentada recién el 23 de abril de 2007 (v. fs. 440).

Por otra parte, en relación a los cambios que se pretenden introducir como consecuencia de la presentación del Estudio y Proyecto, es preciso aclarar que en los pliegos de las obras que se iniciaban sin dicho documento elaborado —el cual, en este caso, se encomendaba a la adjudicataria—, se estipulaba que la totalidad de las etapas del Estudio y Proyecto —Preliminar, Anteproyecto, Proyecto y Proyecto Ejecutivo— debían estar concluidas, indefectiblemente, a los sesenta (60) días corridos del inicio de los trabajos, disponiendo que la contratista “*arbitrará todos los medios necesarios a fin de lograr el cumplimiento del Estudio y Proyecto encomendado en el plazo establecido*” (v., en esta obra, Pliego Particular de Especificaciones, página 83, art. 2.10).



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Dicha disposición obedecía, justamente, a evitar que sobre la marcha de una obra avanzada hubiese que, con motivo de la presentación del Estudio y Proyecto, replantear los cálculos y cantidades y, por ende, los costos; tal como ocurrió en este caso, toda vez que, a pesar de la claridad de las normas expuestas, la empresa del GRUPO BÁEZ presentó el Estudio y Proyecto el 26 de febrero de 2007, es decir, casi un año más tarde del plazo al que estaba obligada por la ley (v. fs. 408).**

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 5 meses —de 23 a 28—, es decir, se incrementa el plazo un +27,78% más de lo previsto originalmente.**

Modificación de Obra n° 3 (expte. AGVP n° 470.715/08)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 3** se inició a partir de una nota elevada por Guillermo TORRES, Inspector de AGVP, en la cual se adujo la necesidad de modificar las cantidades a ejecutar de varios ítems (aumentando algunos y disminuyendo otros) con motivo de la aprobación del Estudio y Proyecto Definitivo presentado por la UTE del GRUPO BÁEZ; como así también de la conveniencia de incluir la pavimentación de varias calles de la localidad 28 de Noviembre, a pedido de su Intendente, y la viabilidad de aceptar un pedido de ampliación de plazos, en razón de las dificultades expuestas por la empresa (v. fs. 4/6 y 22/3).

Esto último refiere a una nota de pedido suscripta el 15 de noviembre de 2007 por José Carlos PISTÁN, por parte de la UTE, en la que se advierte a la inspección que hubo dificultades para obtener combustible durante los primeros meses del año 2007 y que ello afectó directamente la producción, imposibilitando el cumplimiento de los plazos previstos; como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones periodísticas —fechadas el 5 y 6 de septiembre de 2007 y el 11, 12 y 15 de noviembre de 2007— que refieren a problemas en el abastecimiento de combustible en la Provincia de Santa Cruz (v. fs. 13/7).

A continuación, el 13 de mayo de 2008, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 14 de mayo de 2008 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 73 y 74/6).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1371/08 emitida *ad referendum* del Honorable



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Directorio, la Modificación de Obra n° 3, que incrementó el costo de **\$41.962.738,42 a \$42.121.635,26 (+0,38%)** y **aprobó la ampliación de plazo de 28 a 41 meses** (v. fs. 79/80).

Sobre esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI” no había acompañado la ampliación de la garantía**; la nueva póliza fue presentada recién el 1 de julio de 2008 (v. fs. 440 de expte. AGVP n° 465.352/07).

**Una vez más, aquí corresponde valorar que esta modificación nuevamente se debe a la presentación *fuera de plazo* por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES del Estudio y Proyecto definitivo, que fue utilizado para justificar esta alteración contractual.**

**Por otra parte, debe señalarse que se utilizó un justificativo ya esgrimido anteriormente para fundamentar una modificación de obra, toda vez que las nuevas medidas aprobadas por el Estudio y Proyecto habían sido motivo de la Modificación de Obra n° 2 y ahora, nuevamente, se utilizaron para avalar estas alteraciones.**

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los*

*ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

También cabe recordar que, en caso de pretender justificar una demora por **fuerza mayor** —como buscó la UTE del GRUPO BÁEZ al alegar el desabastecimiento de combustible durante los primeros meses de 2007—, como condición necesaria de su admisión ello **debía ser acreditado y comunicado fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Finalmente, es útil *dimensionar* la magnitud de esta ampliación de plazo a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 13 meses —de 28 a 41—, es decir, se incrementa el plazo un +72,22% más de lo previsto originalmente.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 474.200/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 19 de enero de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que *“el mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista” (v. fs. 5).*

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por Daniel LÓPEZ GERALDI —Ingeniero Jefe—, Guillermo Torres —Dirección de Planificación Vial— y Elio GONZÁLEZ —Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 13 de abril de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1154/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 41 a 53 meses** (v. fs. 16/7 y 19).

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

También cabe recordar que la pretendida justificación de la demora por *fuerza mayor* buscada por la empresa del GRUPO BÁEZ al alegar la “*crisis financiera internacional*”, no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud; todo lo cual impide también considerar que ha sido comunicada y acreditada dentro de los quince (15) días de ocurrida, condición necesaria de su admisión (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 41 a 53—, es decir, se incrementa el plazo un +66,67% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la ampliación de plazo se produce en abril de 2009, es decir, **dos meses antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente** —junio de 2009, a partir de la última modificación—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

### Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 479.643/10)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 14 de mayo de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 11 meses, alegando como justificativo “*los innumerables conflictos registrados en la zona norte, los que debido a la metodología adoptada por los trabajadores de los distintos gremios para llevar adelante sus reclamos, caracterizada por el corte de rutas, impidieron el normal desarrollo de los trabajos en la obra*” —conflictos que, según PISTÁN, habrían ocurrido “*durante todo el año 2008 y 2009*” y que habrían provocado el desabastecimiento de los insumos—, agregando que el retraso también se debió a la demora en la aprobación del proyecto de puente de acceso al Destacamento de Rospentek y la falta de definición en relación al corrimiento de un tramo de vía férrea (v. fs. 6).

Si bien se acompañaron copias de actas de reuniones entre representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, la Administración General de Vialidad Provincial y Yacimientos Carboníferos Río Turbio, en ninguna de ellas se hace alusión expresamente al corrimiento del tramo de la vía férrea entre las progresivas 8.600+000 y 9.450+000 al que alude PISTÁN en su solicitud, sino a otros tramos de la misma ruta nacional (v. fs. 14/5 y 24/6).

Amén de ello, lo cierto es que la solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por Daniel LÓPEZ GERALDI —Ingeniero Jefe— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Planificación Vial y por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que permitió que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 30 de julio de 2010 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel

DÍAZ emitiera la Resolución AGVP n° 2298/10 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 53 a 64 meses** (v. fs. 27/8, 30 y 33/4).

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**También cabe recordar que todas las pretendidas justificaciones de la demora por fuerza mayor buscadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —los cortes de ruta que, supuestamente, provocaron desabastecimiento y la falta de definiciones o demora en las aprobaciones de cuestiones técnicas— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Asimismo, es útil señalar que una importante porción de las razones que fundamentan la ampliación de plazo —el corrimiento del tramo de vía férrea— se debe a un error cometido por la contratista en la confección del



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Estudio y Proyecto —tal como se explicará en detalle en la próxima modificación de obra—.**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 11 meses —de 53 a 64—, es decir, se incrementa el plazo un +61,11% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en mayo de 2010, es decir, **un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —junio de 2010**, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Modificación de Obra n° 4 (expte. AGVP n° 452.810/11)*

El expediente de la **Modificación de Obra n° 4** se inició a partir de una nota elevada por Rodrigo MARTÍNEZ, Inspector de AGVP, en la cual se adujo la necesidad de correr la traza de la ruta en un tramo de 0,94km, desplazar la vía férrea existente en esa misma zona, por cuestiones de seguridad vial, y correr también el gasoducto que se encontraba en ese tramo —todo ello con el fin de alejarse del cerro y evitar la inestabilidad de taludes—; y además se propone agregar la ejecución de una intersección de acceso al Aeropuerto El Turbio / 28 de Noviembre, por cuestiones operativas y de seguridad vial, y efectuar una rectificación del cauce viejo del Río Turbio (v. fs. 2/25).

La modificación encuentra su antecedente en una nota de pedido suscripta el 19 de mayo de 2011 por José Carlos PISTÁN en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en la que solicita la modificación de obra bajo dichas justificaciones, oportunidad en la cual acompañó un nuevo Plan de Trabajos —modificando la distribución en el tiempo de las tareas a realizar y adaptándolas a los nuevos trabajos que se proyectaba realizar— y acompañó un nuevo Cómputo de Ítems realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la empresa del GRUPO BÁEZ, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. fs. 27, 31/46, 69/74).

De la lectura de la nota de pedido n° 34 suscripta por José Carlos PISTÁN el 16 de febrero de 2010 —más de un año antes del inicio del expediente por esta modificación— se desprende que, efectivamente, la propuesta de corrimiento de la traza fue formulada por la empresa del GRUPO BÁEZ a la inspección de AGVP (v. fs. 138).

Ahora bien, el 14 de diciembre de 2011 el Director de Obras Víctor PANIAGUA emitió una nota elevando el expediente al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, en la cual hace un repaso de los antecedentes del caso, y cuya lectura revela que la propuesta de construir una parte de la traza sobre el cerro —tramo que, por medio de esta modificación, se propone no realizarlo allí sino sobre la traza férrea, y correr luego ésta y el gasoducto— fue formulada por la propia UTE del GRUPO BÁEZ en el Estudio y Proyecto presentado (v. fs. 241/2).

En efecto, el Director de Obras explicó que en el Estudio y Proyecto la empresa había propuesto construir *sobre el cerro*, colocando un muro de sostenimiento, pero que luego se encomendó realizar un estudio tendiente a verificar que no existieran problemas geológicos y se concluyó que, finalmente, por cuestiones de seguridad, *no correspondía construir allí la traza*, lo que motivó la



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

necesidad, como se explicó, de construir en donde existía la vía férrea y el gasoducto y, por lo tanto, tener que correrlos.

**Es decir que la modificación de obra obedece, en su gran mayoría, a un problema causado por el *error de la contratista* al realizar el Estudio y Proyecto —que no previó la inseguridad de construir sobre el cerro dicho tramo—, cuyas consecuencias ahora la propia empresa quiso hacer caer sobre la Provincia de Santa Cruz, trasladando al Estado el costo de los desplazamientos que correspondía realizar —costo que, como vimos, además fue definido *unilateralmente* por la empresa de Lázaro BÁEZ—.**

**En relación a ello, no debe olvidarse que una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores en los planos y pliegos atentaba *directamente* contra la normativa vigente, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos, máxime cuando los errores se encontraban en el Estudio y Proyecto confeccionado por la propia empresa (v. arts. 38 y 43 de la ley provincial n° 2743).**

Amén de ello, lo cierto es que el 14 de diciembre de 2011 se reunió el Consejo Técnico integrado por el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, Víctor PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial— y propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin**

**otras empresas compitiendo— por la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 243/8).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 4900/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 4, que incrementó el costo de **\$44.678.609,65 a \$55.375.539 (+23,94%)** y **aprobó la ampliación de plazo de 64 a 82 meses** (v. fs. 252/3).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 18 meses —de 64 a 82—, es decir, se incrementa el plazo un +100,00% más de lo previsto originalmente.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 460.865/12)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 19 de octubre de 2012 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 12 meses, alegando como justificativos dos factores: una “*importante crecida inusual del Río Turbio*” que habría ocurrido “*meses atrás*” y que imposibilitó los trabajos de rectificación del cauce del río, la remoción del gasoducto y el desplazamiento de la vía férrea; y el nuevo proyecto de intersección entre la Ruta Nacional n° 40 y la Ruta Nacional n° 293, cuya realización estaba prevista de una manera pero que, debido a errores en dicho planteo, debió modificarse, lo cual insumió más tiempo (v. fs. 9).

Entre los antecedentes, se encuentra otra nota suscripta por José Carlos PISTÁN, del 10 de septiembre de 2012, por medio de la cual se presentaron los



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

detalles del nuevo proyecto de intersección y allí se encuentra la explicación del cambio: “*el proyecto original pone en serios riesgos la estabilidad del cerro por sobre la zona de afectación de la obra*”; es decir que, **nuevamente, un error en el proyecto —confeccionado por la propia empresa del GRUPO BÁEZ— se erige como causal para modificar las condiciones contractuales de la obra, en este caso ampliando los plazos previstos sin justificación.**

Amén de ello, lo cierto es que la solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él —por la Dirección Obras y a cargo del despacho de Ingeniero Jefe— y por Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes el 2 de noviembre de 2012 propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 20 de noviembre de 2012 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 3391/12 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 82 a 94 meses** (v. fs. 28/9, 30/2 y 36/7).

En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, además de lo expuesto en relación al cambio en el proyecto de la intersección, debe tenerse presente que, respecto de la “*crecida inusual*” del Río Turbio, la empresa del GRUPO BÁEZ no sólo pretendió acreditarla a partir de una impresión de seis fotografías —sin acompañar ningún informe técnico, ni individualizar su fecha de ocurrencia ni su magnitud—, sino que invocó su existencia *meses más tarde*.

**Al respecto, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por fuerza mayor debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 82 a 94—, es decir, se incrementa el plazo un +66,67% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 19 de octubre de 2012, es decir, **exactamente un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —19 de noviembre de 2012**, a partir de la última modificación de obra—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 463.842/13)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 14 de noviembre de 2013 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 13 meses, alegando como justificativo que el sector al que se propuso trasladar el gasoducto que correspondía correr se encuentra dentro de las tierras del Ejército Argentino y, al no haberse obtenido autorización para realizar las tareas allí, se habría demorado el avance de la obra (v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes el 5 de diciembre de 2013 propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que,



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 6 de enero de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 22/14 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 94 a 107 meses** (v. fs. 17/8, 19/20, 23 y 26/7).

**En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que la necesidad de correr la traza del gasoducto fue consecuencia de un *error* de la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ —tal como se explicó en detalle en la Modificación de Obra n° 4— al confeccionar el Estudio y Proyecto —no haber previsto la inseguridad de construir sobre el cerro un tramo, lo que justificó la posterior necesidad de cambiar el recorrido y correr el gasoducto—.**

**En definitiva, al igual que en las anteriores alteraciones contractuales, lo cierto es que la propia empresa pretendió —y obtuvo acogida favorable del Estado— hacer caer sobre los recursos del Estado no sólo el costo de los desplazamientos que por su exclusiva culpa correspondía realizar —costo que, como vimos, además fue definido *unilateralmente* por la empresa de Lázaro BÁEZ— sino también las demoras sucesivas que se produjeron como consecuencia del error cometido por la contratista.**

**En cualquier caso, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuerza mayor* debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de

este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **18 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 13 meses —de 94 a 107—, es decir, se incrementa el plazo un +72,22% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 14 de noviembre de 2013, es decir, **cinco días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente** —19 de noviembre de 2013, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 466.476/14)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 3 de diciembre de 2014 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 15 meses, alegando como justificativo los inconvenientes originados a la empresa por las dificultades en las importaciones de productos —insumos derivados del petróleo, cemento asfáltico, equipamientos, repuestos y accesorios— (v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada por Juan GELVES, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes el 8 de diciembre de 2014 propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 22 de diciembre de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 2607/14 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 107 a 122 meses** (v. fs. 28/9, 30/2 y 36/7).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, cabe señalar que el pedido de la empresa del GRUPO BÁEZ no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa dificultad, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud.

Además, debe tenerse presente que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuerza mayor* debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en 18 meses y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 15 meses —de 107 a 122—, es decir, se incrementa el plazo un +83,33% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 3 de diciembre de 2014, es decir, **dieciséis días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —19 de diciembre de 2014**, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

## Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK”; CONSTRUCCIÓN DE PUENTE DE ACCESO A ROSPENTEK; PAVIMENTACIÓN DE 21 CUADRAS EN 28 DE NOVIEMBRE (expte. DNV n° 11.379/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que en 12 ítems era del 10% y en 7 del 5% de la cotización total del ítem** (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 163/95 de expte. DNV n° 11.379/07).

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

A resultas de todo lo expuesto, no es de extrañar que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI” —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 18 meses a 122 meses (+577,78%)** y el costo de la obra aumentó de **\$31.649.517,13** a **\$64.986.062 (+105,33%)**, los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$271.837.702,63**; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente

denuncia, **el grado de avance de la obra era de 72%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 6746/07 (Obras básicas y enripiado en Ruta Provincial n° 12, Tramo: “Km 245 — Pico Truncado”)

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 27 de octubre de 2006, mediante el acta n° 93/06 (v. documentación a fs. 16/149 y aprobación a fs. 9/10 de expte. DNV n° 6746/07).

A raíz de ello, el 30 de octubre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3041/06 y *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 35/06, con un presupuesto oficial de **\$105.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 11/2 de expte. DNV n° 6746/07).

Como consecuencia de ello, esta obra fue incluida en el Presupuesto de Gastos y Recursos de Santa Cruz para el ejercicio 2007 —el cual fue elaborado por el Gobernador Carlos SANCHO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Antonio BONTEMPO, convertido en ley el 23 de noviembre de 2006—, oportunidad en la cual se le asignaron **\$20.215.187** para ese año (v. cuaderno de presupuesto 2007 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 5 de enero de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**\$123.783.022,11** y un plazo de **24 meses**, iniciándose los trabajos el 6 de enero de 2007 (v. fs. 159/61, 166/7, 201/3, 204, 205/8, 209/12, 218/22 y 234 de expte. DNV n° 6746/07).

Cabe destacar también, respecto de esta obra, que es uno de los casos en los que **el convenio entre DNV y AGVP se firmó después de que la obra hubiese sido adjudicada a BÁEZ** —el 14 de febrero de 2007—, alegando un interés *nacional* en su realización y disponiendo que **las modificaciones de obra debían ser aprobadas por organismos de control externos a la AGVP, requisito que tampoco fue cumplido** (v. fs. 3/6 de expte. DNV n° 6746/07).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y cuatro cambios en el Plan de Trabajos —tres de ellos con ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 468.882/07, 473.667/08, 477.824/09, 452.052/10, 454.175/11 y 459.413/12, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 6746/07*”).

### Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 468.882/07)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 15 de noviembre de 2007 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual hizo saber a la inspección que la empresa atravesaba impedimentos en el ritmo de trabajos por la falta de combustible ocurrida durante los primeros meses del año; y luego acompañó otra nota, del 28 de noviembre de 2007, en la que acompañó un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de los problemas de desabastecimiento anteriormente señalados (v. fs. 2/3).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones periodísticas — fechadas el 5 y 6 de septiembre de 2007 y el 11, 12 y 15 de noviembre de 2007— que refieren a problemas en el abastecimiento de combustible en la Provincia de Santa Cruz (v. fs. 4/13).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 30 de noviembre de 2007 el Presidente Juan Carlos VILLAFANE emitiera la Resolución AGVP n° 5064/07 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 16, 17 y 19).

**Debe destacarse que mediante esta solicitud, si bien no se amplió el plazo de ejecución, se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros.**

En efecto, el nuevo Plan de Trabajos es propuesto prácticamente sobre la mitad del plazo de ejecución —en el mes n° 11, sobre una obra que preveía 24 meses— y, pese a ello, el grado de avance de la obra hasta ese mes sería —según dicho plan— del orden del 23,84%, proponiéndose realizar el 76,16% restante en el segundo año de la obra —objetivo que, como se verá en los siguientes expedientes, no cumplido en absoluto—; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 14/5).**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 473.667/08)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 9 de diciembre de 2008 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que “*el mundo entero viene padeciendo la peor*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista” (v. fs. 3).*

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por Daniel LÓPEZ GERALDI —Ingeniero Jefe—, Guillermo Torres —Dirección de Planificación Vial— y Orlando TABOADA —Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 17 de diciembre de 2008 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 4521/08 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 24 a 35 meses** (v. fs. 11/2 y 15).

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así*

*también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**También cabe recordar que la pretendida justificación de la demora por fuerza mayor buscada por la empresa del GRUPO BÁEZ al alegar la “*crisis financiera internacional*”, no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud; todo lo cual impide también considerar que ha sido comunicada y acreditada dentro de los quince (15) días de ocurrida, condición necesaria de su admisión (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 12 estaba planificada para realizarse en **24 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 11 meses —de 24 a 35—, es decir, se incrementa el plazo un +45,83% más de lo previsto originalmente.**

Además, la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que, tal como se adelantó anteriormente, entre los meses 12 a 23 la empresa no sólo no alcanzó el 100% de certificación —al que se había comprometido con el plan anterior—, sino que, **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido noviembre de 2008, mes 23 de ejecución—, la obra registraba solamente un avance del 41,80%.**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Lo expuesto exhibe que, de haberse cumplido con la normativa vigente —cuya profundización se abordó en el acápite V.c.2.i.—, la AGVP debería haber procedido a la rescisión directa del contrato, toda vez que el grado de ejecución de los trabajos llevaba —tiempo antes de la solicitud de ampliación— **un atraso respecto de lo planificado en más de un 30%, causal directa de rescisión por culpa de la contratista** (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).

Finalmente, es necesario señalar que la ampliación de plazo se produce en diciembre de 2008, es decir, **un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente** —enero de 2009, conforme el contrato—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 477.824/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 23 de noviembre de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que “*el mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas*” —repitiendo al respecto las mismas afirmaciones efectuadas en el pedido de ampliación de plazo analizado precedentemente—, e incorporando también una alusión a los “*fuertes vientos, atípicos para la época del año, los que interfirieron fuertemente en las tareas programadas*” (v. fs. 3).

Dichas circunstancias, según José Carlos PISTÁN, obligaron a AUSTRAL CONSTRUCCIONES a “*rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos*

*ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista”, razón por la cual solicitó que se ampliara el plazo de ejecución, extendiéndose por trece (13) meses más (v. fs. 3).*

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él —en representación de la Dirección Obras y del despacho de Ingeniero Jefe— y por Guillermo TORRES —Dirección de Planificación Vial— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial y por Ingeniero Jefe—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 9 de diciembre de 2009 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ emitiera la Resolución AGVP n° 4602/09 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 35 a 48 meses** (v. fs. 15/6 y 19).

**Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que la pretendida justificación de la demora por fuerza mayor buscada por la empresa del GRUPO BÁEZ al alegar la “crisis financiera internacional”, no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud; todo lo cual impide también considerar que ha sido comunicada y acreditada dentro de los quince (15) días de ocurrida, condición necesaria de su admisión (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**A la vez, también cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo, tampoco se aclaró cuándo se habrían producido y sobre qué ítems habrían influido negativamente.**

**Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 6°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda*” y, en su cláusula 7°, que “*La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art.*

39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas” (v. contrato obrante a fs. 218/20 de expte. DNV n° 6746/07).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 12 estaba planificada para realizarse en **24 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 13 meses —de 35 a 48—, es decir, se incrementa el plazo un +54,17% más de lo previsto originalmente.**

Además, la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que, tal como se adelantó anteriormente, entre los meses 24 a 34 la empresa no sólo no alcanzó el 100% de certificación —al que se había comprometido con el plan anterior—, sino que, **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido octubre de 2009, mes 34 de ejecución—, la obra registraba solamente un avance del 63,37%.**

Lo expuesto exhibe que, de haberse cumplido con la normativa vigente —cuya profundización se abordó en el acápite V.c.2.i.—, la AGVP debería haber procedido a la rescisión directa del contrato, toda vez que el grado de ejecución de los trabajos llevaba —tiempo antes de la solicitud de ampliación— **un atraso respecto de lo planificado en más de un 30%, causal directa de rescisión por culpa de la contratista** (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se produce el 23 de noviembre de 2009, es decir, **trece días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente** —6 de diciembre de 2009, conforme la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 452.052/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 15 de diciembre de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 6 meses y 25 días, alegando como justificativo “*los innumerables conflictos registrados en la zona norte, los que debido a la metodología adoptada por los trabajadores de los distintos gremios para llevar adelante sus reclamos, caracterizada por el corte de rutas, impidieron el normal desarrollo de los trabajos en la obra*” —conflictos que, según el propio PISTÁN, habrían ocurrido “*durante todo el año 2008, 2009 y 2010*” y que habrían provocado el desabastecimiento de los insumos—, agregando que el retraso también se debió a la imposibilidad del proveedor de barandas metálicas de cumplir con la entrega de los materiales encargados (v. fs. 4).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz e inclusive en otras provincias —fechados en junio de 2009 y marzo, abril, octubre y diciembre de 2010—; junto con dos notas confeccionadas por STACO ARGENTINA S.A. el 10 de marzo de 2010 y el 15 de octubre de 2010 —sin firma alguna—, en las cuales se informa a AUSTRAL

CONSTRUCCIONES que existen inconvenientes en la provisión de defensas metálicas galvanizadas y sus piezas accesorias (v. fs. 5/6 y 7/17).

Amén de ello, lo cierto es que la solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por Daniel LÓPEZ GERALDI —Ingeniero Jefe— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 1 de marzo de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 543/11 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 48 a 54 meses y 25 días** (v. fs. 32/3, 35 y 38).

Además, respecto del desabastecimiento de insumos como motivo invocado para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).*

**También cabe recordar que todas las pretendidas justificaciones de la demora por fuerza mayor buscadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —los cortes de ruta que, supuestamente, provocaron desabastecimiento y la falta de**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**provisión de insumos— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 12 estaba planificada para realizarse en **24 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 6 meses —de 48 a 54—, es decir, se incrementa el plazo un +25,00% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en diciembre de 2010, es decir, **un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —enero de 2011,** a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 454.175/11)*

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota elevada por Rafael Alfredo ANDRÉS, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad de crear nuevos ítems para incluir la aplicación de un elemento químico denominado BISCHOFITA —no previsto para utilizar en esta obra—, que mejoraría la calidad del ripio; y a la vez se plantea introducir una ampliación de plazo fundamentada en los cortes de ruta y las fuertes lluvias y vientos que habrían ocasionado el retraso de los trabajos (v. fs. 3/12).

A continuación, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto —con su opinión favorable— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico que, integrado por PANIAGUA —por la Dirección Obras y por Ingeniero Jefe— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 75/7 y 78/82).

Con posterioridad, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 26 de agosto de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 3190/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$145.418.161,11** a **\$175.419.653,79** (+20,63%) y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 54 meses y 25 días a 69 meses y 25 días** (v. fs. 84/5 y 87/8).

**Ahora bien, esta modificación de obra tuvo un trámite sumamente irregular, por cuanto se autorizó un incremento de costos multimillonario, sin ningún tipo de control de razonabilidad ni competencia, y se avaló una grotesca multiplicación del plazo —sin fundamento legítimo—; todo ello en un expediente administrativo de dudosa veracidad en sus fechas, conforme se explicará a continuación.**

En primer lugar, corresponde señalar que la inclusión de la aplicación de BISCHOFITA al ripio construido y por construir, se trata de una alteración que de ningún modo puede considerarse *necesaria* y, de hecho, no se la plantea desde esa óptica, sino como una *mejora conveniente*.

Amén de ello, cabe destacar que la lectura de los antecedentes acompañados exhibe que el 27 de junio de 2011 la inspección solicitó a AUSTRAL CONSTRUCCIONES que proyectara una modificación de obra para la aplicación



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

de la BISCHOFITA con un nuevo Plan de Trabajos; y que el 4 de julio de 2011 —es decir, cinco días hábiles después— la empresa del GRUPO BÁEZ acompañó, mediante nota, los Cómputos Métricos, Análisis de Precios y Plan de Trabajos, solicitando que en la modificación a tramitar se incluyera una ampliación de plazo por las condiciones climáticas —lluvias abundantes y fuertes vientos— y los cortes de ruta; ampliación que, como se ha visto, fue incluida luego en la nota de la inspección, a pesar de que no se encontraba en el pedido inicial (v. 13, 14 y 15/53).

**Lo expuesto permite efectuar serios cuestionamientos sobre si la intención de introducir esta modificación de obra surgió de la propia agencia vial —como sugiere el trámite del expediente— o si, en realidad, se originó en la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES; de lo contrario no se explica cómo en cinco días la firma pudo haber preparado toda la documentación indicada, calculando las cantidades de BISCHOFITA necesarias para la obra, el costo de su aplicación, el tiempo que insumiría, la redeterminación de dichos costos desde la fecha del contrato hasta la de la modificación, y demás variables complejas que se incluyen en la documentación acompañada.**

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente, por ejemplo, que la aplicación de BISCHOFITA, según el Análisis de Precios, importa un gasto de \$309.857,14 por cada kilómetro nuevo y \$444.237,38 por cada kilómetro a mejorar; que totaliza un aumento de \$36.246.743, equivalentes a USD 8.671.469,62 al cambio oficial del 4 de julio de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos

ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).

Por otro lado, en relación a la ampliación de plazo, es necesario señalar que en ningún momento se acompañó prueba alguna sobre los supuestos cortes de ruta o condiciones climáticas adversas que habrían ocasionado la demora de los trabajos, y tampoco fue comunicada fehacientemente dicha circunstancia en el plazo de quince (15) días previsto *taxativamente* por la normativa para que pueda ser admitido (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 6°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda*” y, en su cláusula 7°, que “*La Contratista deberá tomar las previsiones*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas” (v. contrato obrante a fs. 218/20 de expte. DNV n° 6746/07).*

Para concluir en cuanto a la ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 12 estaba planificada para realizarse en **24 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 15 meses —de 54 a 69—, es decir, se incrementa el plazo un +62,50% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, no puede dejar de señalarse que el acta del Consejo Técnico tiene borrada su fecha con corrector líquido —se advierte fácilmente que se suplantó el número 26 por el 24, ambos de agosto de 2011—, lo mismo ocurre con la nota de pase del Ingeniero Jefe a la Dirección de Asuntos Legales; la foliatura está sumamente corregida entre la presentación de la póliza y el dictamen jurídico; y la nota de pase a la Dirección Despacho para que se emita resolución tiene el cargo firmado el 5 de septiembre de 2011, a pesar de que la resolución —teóricamente posterior— está fechada el 26 de agosto de 2011.

**Lo expuesto demuestra, una vez más, que los procesos administrativos a través de los cuales quedaron plasmadas las licitaciones y las alteraciones contractuales en las obras investigadas fueron, en realidad, una *puesta en***

*escena, en los papeles, de una decisión que ya había sido consensuada y adoptada por los organizadores del plan criminal.*

Finalmente, es necesario señalar que el presente trámite de modificación de obra motivado en la supuesta necesidad de aplicar BISCHOFITA en el ripio se inició en julio de 2011, es decir, **el mismo mes en que debía finalizar la obra** —a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **la introducción de esta “mejora conveniente” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y mayores costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 459.413/12)*

El trámite de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a raíz de una nota del 6 de junio de 2012 elevada por José CENA ÁLVAREZ, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad de modificar el modelo de alcantarillas de chapa previsto en el proyecto por uno de hormigón —atento a las dificultades para obtener aquellas por restricciones a las importaciones—, más la introducción de algunos ajustes en cantidades de ítems restantes —aumentos y disminuciones— (v. fs. 2/8).

Cabe destacar que, entre los antecedentes de la solicitud, existe una nota del 4 de junio de 2012 suscripta por José Carlos PISTÁN, representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual *la empresa propuso a la inspección* la introducción de esta modificación de obra, adjuntando un nuevo Plan de Trabajos —modificando la distribución en el tiempo de las tareas a realizar y adaptándolas a los nuevos trabajos que se proyectaba realizar— y un nuevo Cómputo de Ítems realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la empresa del GRUPO BÁEZ, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. fs. 16/7 y 18/196).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

A continuación, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él y por PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 208/10 y 211/7).

Con posterioridad, el 15 de agosto de 2012 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 2037/12 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$179.888.245,54** a **\$183.554.479,42 (+2,04%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 69 meses y 25 días a 73 meses y 25 días** (v. fs. 221/2).

Ahora bien, en relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de desajustes en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

**Además, no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; como así tampoco se efectuó una valoración particular sobre la necesidad de ampliar el plazo, más allá de señalar que ello obedecía a los aumentos de cantidades en algunos ítems.**

Finalmente, es necesario señalar que la presente modificación de obra motivada en supuestas necesidades de ajustes de cantidades de ítems se aprobó en agosto de 2012, es decir, **dos meses antes de la fecha de finalización de obra prevista** —octubre de 2012, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **la introducción de estos “ajustes” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y mayores costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

Antes de concluir, es necesario señalar que la lectura del Plan de Trabajos presentado con motivo de esta Modificación de Obra n° 2 revela que **la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, durante los meses de julio y agosto de 2011, ejecutó el 57,75% del ítem 21 “*Aplicación de Bischofita*”;** a pesar de que su incorporación a la obra como Modificación n° 1 fue aprobada por AGVP recién el 26 de agosto de 2011.

Ello comprueba que, tal como se dijo anteriormente, no sólo la propuesta de incluir dicho producto químico —excesivamente oneroso— vino de la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ, sino que **AUSTRAL CONSTRUCCIONES lo incluyó en los trabajos sin siquiera esperar que la agencia vial lo autorizara, porque, en realidad, los expedientes administrativos sólo reflejaban una *puesta en escena* de decisiones que ya habían sido adoptadas por los principales responsables del plan criminal.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: “KM 245 — PICO TRUNCADO” (expte. DNV n° 6746/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que en 2 ítems era del 7% y en 8 del 5% de la**

**cotización total del ítem** (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 138/41 de expte. DNV n° 6746/07).

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 74 meses (+208,33%) y el costo de la obra aumentó de \$123.783.022,11 a \$219.579.496,07 (+77,39%), los cuales actualizados a agosto de 2016 representan \$912.070.441,81 (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).**

Expte. DNV n° 6748/07 (Obras básicas y enripiado en Ruta Provincial n° 25, Tramo: “San Julián — Gobernador Gregores”)

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 1 de diciembre de 2006, mediante el acta n° 102/06 (v. documentación a fs. 19/150 y aprobación a fs. 9/10).

A raíz de ello, el 1 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3563/06 y *ad*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 37/06, con un presupuesto oficial de **\$214.240.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 11/2).

Paralelamente, esta obra fue incluida en el Presupuesto de Gastos y Recursos de Santa Cruz para el ejercicio 2007 —el cual fue elaborado por el Gobernador Carlos SANCHO y el Ministro de Economía y Obras Públicas Juan Antonio BONTEMPO, convertido en ley el 23 de noviembre de 2006—, oportunidad en la cual se le asignaron **\$18.364.745** para ese año (v. cuaderno de presupuesto 2007 obrante en caja de color papel madera, obtenida durante allanamiento en dicho ministerio).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 22 de enero de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$241.127.142,61** y un plazo de **36 meses**, iniciándose los trabajos el 24 de enero de 2007 (v. fs. 179/80, 210, 211/4, 215/8, 225/9 y 230 de expte. DNV n° 6748/07).

Cabe destacar, respecto de este expediente, que es uno de los casos en los que **el convenio entre DNV y AGVP se firmó después de que la obra hubiese sido adjudicada a BÁEZ** —el 14 de febrero de 2007—, alegando un interés *nacional* en su realización y disponiendo que **las modificaciones de obra debían ser aprobadas por organismos de control externos a la AGVP** (v. fs. 3/6).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra y seis cambios en el Plan de Trabajos —cinco de ellos con ampliación de plazo—,

cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 470.106/08, 474.651/09, 479.538/10, 452.585/11, 463.958/13, 454.737/11 y 467.489/15, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 6748/07*”).

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 470.106/08)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 5 de marzo de 2008 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazos, alegando como justificativo que se registraron “*fuertes vientos entre los meses de octubre, noviembre y enero a marzo que originaron en la mayoría de los casos la cesación de los trabajos de movimiento de suelo*”, agregando que además hubo “*períodos de precipitaciones atípicas para la zona*” (v. fs. 2).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él y por Daniel LÓPEZ GERALDI —Ingeniero Jefe—, Carlos MANCILLA —Dirección de Planificación Vial— y Orlando TABOADA —Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 30 de abril de 2008 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1187/08 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 41 meses** (v. fs. 12/13 y 16/7).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo.**

**Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 6°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda*” y, en su cláusula 7°, que “*La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas*” (v. contrato obrante a fs. 225/7 de expte. DNV n° 6748/07).

Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 474.651/09)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 19 de marzo de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó readecuar el Plan de Trabajos, redistribuyendo las cantidades faltantes a ejecutar de manera distinta, alegando como justificativo que *“el mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista”* (v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 29 de mayo de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1835/09 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 10 y 12).

**Debe destacarse que mediante esta solicitud, si bien no se amplió el plazo de ejecución, se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros.**

En efecto, el nuevo Plan de Trabajos es propuesto en el mes n° 27 —sobre 41 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado, la obra debía registrar un grado de avance de 41,39% y, sin embargo, se había



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

realizado sólo el 22,18%; **lo que exhibe que la presente readecuación del Plan de Trabajos permitió a AUSTRAL CONSTRUCCIONES librarse de las penalidades que le hubiesen correspondido por dicho desajuste (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 7/9).**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 479.538/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 12 de mayo de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 10 meses, alegando como justificativos los problemas originados en una zona de la obra en la que debieron realizarse *“transportes de suelo no previstos originalmente en su mayoría, lo que produjo una merma sustancial en el rendimiento de las obras”*, sumado a que *“durante el año 2008, se produjeron importantes diferimientos en los pagos de los certificados de las obras”* y *“los innumerables conflictos registrados en la zona norte, caracterizados por el corte de rutas, que impidieron el normal abastecimiento de insumos y combustibles puesto que estos llegan principalmente del norte (Bs.As.), afectando el normal desarrollo de los trabajos en la obra”* (v. fs. 3).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz—fechados en mayo de 2008, agosto y noviembre de 2009 y marzo de 2010—; junto con copia de certificados de la obra correspondientes a los meses de julio a diciembre de 2008, con sus correspondientes constancias de pago, de donde surgiría el referido atraso en los pagos (v. 4/30).

La solicitud de ampliación fue elevada por la Dirección Obras —con una firma que reza “P/A Ing. Víctor PANIAGUA Dirección Obras”— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él

y por Diego CERDA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Planificación Vial y por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 14 de julio de 2010 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 2029/10 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 41 a 51 meses** (v. fs. 43/4, 46 y 49/50).

A continuación analizaremos los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo —retraso en los pagos de AGVP, cortes de ruta y dificultades imprevistas en el transporte de suelos en una zona determinada— y explicaremos por qué ninguno de ellos habilitaba, conforme la normativa vigente, a justificar la ampliación solicitada.

En cuanto a la demora de la agencia vial en el pago de los certificados, aún cuando ello fuere cierto, la realidad es que la ley provincial y los pliegos preveían expresamente esa eventualidad y disponían que, cuando ello sucediera, lo que correspondía a la contratista era el pago de los intereses compensatorios por mora de AGVP, que se producía automáticamente vencido el plazo de pago y que se guiaba por la tasa pasiva promedio publicada por el Banco Nación (v. 56 y 62 de la ley provincial n° 2743 y los pliegos generales).

**Esa era la consecuencia que la normativa preveía para el caso de producirse atrasos en el pago de los certificados, estimándose el cálculo de intereses como justa compensación por el tiempo transcurrido desde la fecha de pago, y no la ampliación de plazo para la obra de referencia; toda vez que la capacidad financiera de la empresa para afrontar los costos de la obra era materia de análisis al momento de la licitación —y, como vimos, este contrato**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**fue adjudicado a AUSTRAL CONSTUCCIONES sin que la empresa contara con dicha capacidad—.**

Respecto de los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuerza mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Finalmente, en relación a la necesidad de mayor cantidad de transporte de suelos que lo inicialmente previsto, debe recordarse que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo,

luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 25 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 10 meses —de 41 a 51—, es decir, se incrementa el plazo un +27,78% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en mayo de 2010, es decir, **un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —junio de 2010**, a partir de la última ampliación de plazo—; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido abril de 2010, mes n° 40 de 41 de ejecución previstos—, la empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 47,00%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 33/6).

Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.

Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 452.585/11)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 7 de febrero de 2011 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

plazo en 12 meses, alegando como justificativo “*los reiterados conflictos registrados en zona norte a partir del mes de junio de 2010, los que debido a la metodología adoptada por los trabajadores para llevar adelante sus reclamos, caracterizada por el corte de rutas, impidieron el normal desarrollo de los trabajos en la obra*”, sumado a que se hizo necesario “*rectificar el trazado existente de la Ruta Provincial n° 25, para mejorar la seguridad y transitabilidad del tramo a lo largo de todo el año*” y a que se acercará otra temporada invernal, con la correspondiente paralización de los trabajos (v. fs. 5).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz —fechados en octubre y diciembre de 2010— (v. 7/13).

La solicitud de ampliación fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, por Víctor PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 27 de abril de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 1234/11 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 51 a 63 meses** (v. fs. 26/7, 28 y 32/3).

En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, en particular sobre los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su*

*cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por fuerza mayor alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Finalmente, en relación a la necesidad de rectificar un tramo de la traza para mejorar la seguridad en relación a lo inicialmente previsto, debe recordarse que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Además, debe recordarse también que, justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban —en la gran mayoría de los ítems que conformaban el precio de la oferta—, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que representaba el 5% de la cotización total del ítem (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 138/40 de expte. DNV n° 6748/07).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 25 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 51 a 63—, es decir, se incrementa el plazo un +33,33% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en febrero de 2011, es decir, **dos meses antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —abril de 2011**, a partir de la última ampliación de plazo—; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido enero de 2011, mes n° 49 de 51 de ejecución previstos—, la empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 61,40%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 15/9).

Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 454.737/11)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota elevada por Rodrigo SARAVIA, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad de crear nuevos ítems para incluir la aplicación de un elemento químico denominado BISCHOFITA —no previsto para utilizar en esta obra—, que mejoraría la calidad del ripio; y a la vez se plantea introducir una ampliación de plazo fundamentada en los nuevos trabajos propuestos (v. fs. 3/17).

A continuación, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto —con su opinión favorable— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él y por PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 121/3 y 124/9).

Con posterioridad, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 27 de septiembre de 2011 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 3551/11 emitida *ad referéndum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$305.448.101,91** a **\$358.367.376,88 (+17,33%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 63 a 83 meses** (v. fs. 131/2 y 134/6).

**Ahora bien, esta modificación de obra tuvo un trámite sumamente irregular, por cuanto se autorizó un incremento de costos multimillonario, sin ningún tipo de control de razonabilidad ni competencia, y se avaló una grotesca multiplicación del plazo —sin fundamento legítimo—, conforme se explicará a continuación.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

En primer lugar, corresponde señalar que la inclusión de la aplicación de BISCHOFITA al ripio construido y por construir, se trata de una alteración que de ningún modo puede considerarse *necesaria* y, de hecho, no se la plantea desde esa óptica, sino como una *mejora conveniente*.

Amén de ello, cabe destacar que la lectura de los antecedentes acompañados exhibe que el 11 de agosto de 2011 la inspección solicitó a AUSTRAL CONSTRUCCIONES que proyectara una modificación de obra para la aplicación de la BISCHOFITA con un nuevo Plan de Trabajos; y que **el mismo día** la empresa del GRUPO BÁEZ acompañó, mediante nota, los Cómputos Métricos, Análisis de Precios y Plan de Trabajos (v. fs. 18 y 19).

**Lo expuesto permite efectuar serios cuestionamientos sobre si la intención de introducir esta modificación de obra surgió de la propia agencia vial —como sugiere el trámite del expediente— o si, en realidad, se originó en la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES; de lo contrario no se explica cómo el mismo día de la solicitud la firma pudo haber preparado toda la documentación indicada, calculando las cantidades de BISCHOFITA necesarias para la obra, el costo de su aplicación, el tiempo que insumiría, la redeterminación de dichos costos desde la fecha del contrato hasta la de la modificación, y demás variables complejas que se incluyen en la documentación acompañada.**

Además, no puede dejar de señalarse que la orden de servicio por medio de la cual la inspección solicitó a AUSTRAL CONSTRUCCIONES la elaboración de la documentación de la modificación de obra y la nota de pedido a través de la cual la empresa acompañó lo solicitado, no solamente se encuentran fechadas el mismo día, como se indicó, sino que además se encuentran manuscritas con una caligrafía prácticamente idéntica.

Lo expuesto demuestra, una vez más, que los procesos administrativos a través de los cuales quedaron plasmadas las licitaciones y las alteraciones contractuales en las obras investigadas fueron, en realidad, una *puesta en escena, en los papeles*, de una decisión que ya había sido consensuada y adoptada por los organizadores del plan criminal.

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente, por ejemplo, que la aplicación de BISCHOFITA, según el Análisis de Precios, importa un gasto de \$284.067,70 por cada kilómetro nuevo y \$407.469,96 por cada kilómetro a mejorar; que totaliza un aumento de \$63.998.803,09, equivalentes a USD 15.094.057,33 al cambio oficial del 11 de agosto de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).

La ilegitimidad del incremento de costos introducido en abierta infracción a la normativa vigente se extiende también al aumento del plazo de ejecución, toda vez que la extensión de 20 meses en el tiempo previsto para la obra se debió, según los propios impulsores de la modificación, a las nuevas tareas que originaría el cambio solicitado —las cuales, como veremos en el análisis de la siguiente alteración contractual, tampoco se realizaron en los nuevos 20 meses que por esta modificación se obtuvieron—.



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 25 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 20 meses —de 63 a 83—, es decir, se incrementa el plazo un +55,56% más de lo previsto originalmente.**

### Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 463.958/13)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 11 de diciembre de 2013 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 18 meses, alegando como justificativo las restricciones a las importaciones impuestas en los últimos años, que le habrían impedido a la empresa obtener el elemento químico conocido como BISCHOFITA, sumado a que “*en el último mes y medio*” se habría sufrido la falta de abastecimiento de combustible como consecuencia de cortes de ruta en la Provincia de Chubut, lo que habría imposibilitado el avance de la obra según las cantidades previstas (v. fs. 4/5).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz y en otros sectores del país —fechados en septiembre, octubre y noviembre de 2012 y enero, agosto, octubre y noviembre de 2013— (v. 6/37).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, a Ingeniero Jefe, y posteriormente se reunió el Consejo Técnico integrado por GELVES —por la Dirección Obras y a cargo del despacho de Ingeniero Jefe— y Claudia OLIVA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que

posibilitó que el 3 de febrero de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 252/14 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 83 a 101 meses** (v. fs. 26/7, 28 y 32/3).

En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, en particular sobre los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuerza mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Ahora bien, **no puede dejar de señalarse la *manipulación* del trámite de las obras públicas viales que se desprende de la lectura de este expediente**, toda vez que, como hemos visto, a través de la Modificación de Obra n° 1 —aprobada el



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

27 de septiembre de 2011— a instancias de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se dispuso incorporar a la obra la utilización de BISCHOFITA con fundamento, en teoría, en una mejor calidad del ripio —autorizando, de tal suerte, un aumento del +17,33% en el costo de la obra, equivalente a más de **52 millones de pesos**, y otorgándole a la empresa **20 meses más para que puedan aplicar dicho producto** — y, trece días antes de que se venciera el plazo de obra, se dispone ampliar los tiempos de ejecución en 18 meses más, porque la BISCHOFITA no puede conseguirse, debido a las restricciones en las importaciones.

En definitiva, la empresa de Lázaro BÁEZ generó una “nueva necesidad” en la obra —la aplicación de BISCHOFITA—, con ello aumentó sideralmente los costos —sin control alguno— y los plazos —basado en la necesidad de aplicar dicho producto—, pero luego, sobre el final del plazo de obra, la empresa solicitó 18 meses más, porque el nuevo producto no podía conseguirse, y la AGVP concedió dicha ampliación, sin que se acreditara por qué no se usaron los 20 meses concedidos para ello, ni por qué no se justificó en su momento la supuesta causal de fuerza mayor invocada, y sin que tampoco se sepa en qué momento habría de conseguirse la importación del producto.

Lo expuesto revela que, en realidad, la “necesidad” no era de la obra vial en sí misma sino que se trataba de una necesidad funcional del plan criminal investigado, que por este medio pudo multiplicar los multimillonarios fondos públicos involucrados y extender indefinidamente los plazos, sin que recayera ninguna de las penalidades que debieron haberse impuesto por los atrasos, ocasionados por la ineludible inidoneidad de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de hacer frente a obras que superaban su capacidad en más de quince veces.

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 25 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 18 meses —de 83 a 101—, es decir, se incrementa el plazo un +50% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló, tal como se dijo anteriormente, el 11 de diciembre de 2013, es decir, **trece días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —24 de diciembre de 2013**, a partir de la modificación de obra—; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —días antes de la finalización del plazo vigente—, la empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 69,26%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 38/44).

**Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 467.489/15)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 1 de junio de 2015 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 11 meses, alegando como justificativo las restricciones a las importaciones



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

impuestas en los últimos años, que le habrían impedido a la empresa obtener el elemento químico conocido como BISCHOFITA, sumado a las “*difíciles condiciones climatológicas que surgieron en la época invernal que se extendió más de lo usual, siendo el año pasado un año atípico en razones climatológicas*” (v. fs. 4).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de nevadas o vientos intensos en diversos corredores viales de la Provincia de Santa Cruz y en la ciudad de Río Gallegos —fechados todos en junio de 2014— (v. fs. 6/18).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, a Ingeniero Jefe, y posteriormente se reunió el Consejo Técnico integrado por GELVES —por la Dirección Obras y a cargo del despacho de Ingeniero Jefe— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que permitió que el 16 de junio de 2015 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 1213/15 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 101 a 112 meses** (v. fs. 34 y 36).

**En relación a la pretensión de justificar la ampliación de plazo, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados seriamente de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo; solamente se acompañaron recortes periodísticos sobre vientos y nevadas acaecidas en junio de 2014, mes durante el cual, para más, regía la veda invernal y, según el Plan de Trabajos vigente, sólo se preveía ejecutar el 0,5% del ítem 3 (v. Plan de Trabajos incorporado a fs. 39/44 de expte. AGVP 463.958/13).**

**Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 6°, que *“la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda”* y, en su cláusula 7°, que *“La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas”* (v. contrato obrante a fs. 225/7 de expte. DNV n° 6748/07).

**Por otra parte, en cuanto a la pretensión de justificar los atrasos y obtener mayores ampliaciones de plazos con motivo de las restricciones a la importación de BISCHOFITA, cabe destacar que ello no fue acreditado de ningún modo y, además, nos remitimos a lo expuesto en los dos expedientes**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

precedentes, recordando a VS que la introducción de este producto fue una **“necesidad” creada por la propia empresa de Lázaro Antonio BÁEZ.**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 25 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 11 meses —de 101 a 112—, es decir, se incrementa el plazo un +30,56% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló, tal como se dijo anteriormente, el 1 de junio de 2015, es decir, veintitrés (23) días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —24 de junio de 2015, a partir de la última ampliación de plazo—; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —días antes de la finalización del plazo vigente—, la empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 78,15%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 20/5).

**Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre

todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 25, TRAMO: “SAN JULIÁN — GOBERNADOR GREGORES” (expte. DNV n° 6748/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

rótulo de “**imprevistos**”, que en 8 ítems era del **5%** de la cotización total del ítem (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 138/40 de expte. DNV n° 6748/07).

Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— elevó el plazo original de **36 meses a 112 meses (+211,11%)** y el costo de la obra aumentó de \$241.127.142,61 a \$534.206.747,34 (**+121,55%**), los cuales actualizados a agosto de 2016 representan **\$1.766.762.686,62**; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 73%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 1613/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “*Límite con Chubut — Monte Aymond*”, 3° etapa)

El 14 de junio de 2006 se firmó un convenio marco entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la realización de tareas de mitigación ambiental en las obras viales financiadas por la DNV en Santa Cruz (fs. 3/10).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 9 de marzo de 2007, mediante el acta n° 47/07 (v. documentación a fs. 31/104 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el 12 de marzo de 2007, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 878/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 10/07, con un presupuesto oficial de **\$45.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 13/4).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 6 de junio de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con KANK Y COSTILLA, por un costo de **\$53.549.512,22** y un plazo de **20 meses**, iniciándose los trabajos el 8 de junio de 2007 (v. fs. 144/8, 149/52, 153/8 de expte. DNV n° 1613/08).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. expte. AGVP n° 467.796/07, reservado en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 1613/08, 1615/08, 1616/08, 4268/04 y 4596/06*”).

#### Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 467.796/07)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 5 de septiembre de 2007 por el Ing. Daniel LÓPEZ GERALDI, por



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

medio de la cual propuso aumentar cantidades de ítems a ejecutar, en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de intervenir en una cantera que no estaba originalmente prevista en los pliegos (v. fs. 2/4).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 29 de noviembre de 2007 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones (v. fs. 27 y 28/9).

Finalmente, el 30 de noviembre de 2007, el Presidente Juan Carlos VILLAFANE aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 5066/07 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$53.549.512,22** a **\$63.953.131,35 (+19,43%)** (v. fs. 32/3).

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **KANK Y COSTILLA no había acompañado la**

**ampliación de la garantía**; lo cual aconteció después, recién el 10 de diciembre de 2007 (v. fs. 19/26).

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*”, 3° ETAPA (expte. DNV n° 1613/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación*”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Además, también es necesario señalar que las decisiones que permitieron *incrementar* los costos de esta obra y extender los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.

En definitiva, debe señalarse que la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— elevó el plazo original de 20 meses a 26 meses (+30,00%) —aunque finalmente concluyó la obra en los 20 meses inicialmente previstos— y el costo de la obra aumentó de \$53.549.512,22 a \$63.953.131,35 (+19,43%), los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$380.961.939,84** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

**Si bien esta es una de las dos obras que fueron concluidas en el plazo inicialmente previsto, lo fue a expensas del avance de otras**, puesto que, como hemos señalado en los correspondientes análisis sobre la ilegalidad de los procesos licitatorios, los equipos de maquinaria propuestos para realizar estos trabajos fueron propuestos también en los expedientes DNV n° 16.751/11, 1615/08, 1616/08 y 1614/08, cuyos plazos eran simultáneos a esta, a la vez que el representante técnico de la obra también fue el mismo (José Carlos PISTÁN) y el certificado de capacidad de contratación fue usado en otras diecisiete (17) obras.

En definitiva, si las obras de RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE*

AYMOND”, 3° ETAPA (esta misma), fueron concluidas en el plazo fijado en el contrato, ello fue porque, para terminarlas, se afectó la capacidad, maquinaria y representante técnico que formalmente estaba designado para otras obras y, por tanto, fueron éstas las que, por culpa de aquélla, se atrasaron y los costos de multiplicaron.

**Este caso desnuda, a la vez, una circunstancia esencial para comprender la maniobra: cuando se afectaban a las obras las máquinas, los profesionales y la capacidad ofrecidas al licitar, la misma se terminaba en tiempo y forma y, curiosamente, ello no se veía imposibilitado ni por las condiciones climáticas, ni por la liberación de traza, ni por los cortes de ruta, ni por la falta de gasoil, ni por el atraso en los pagos de certificados ni por cualquier otra de las excusas utilizadas para legitimar los restantes cuarenta y nueve (49) casos de injustificables atrasos.**

Expte. DNV n° 16.751/11 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Límite con Chubut — Monte Aymond”, 1° etapa)

El 14 de junio de 2006 se firmó un convenio marco entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la realización de tareas de mitigación ambiental en las obras viales financiadas por la DNV en Santa Cruz, aclarando que se podrán realizar también convenios particulares por cada obra; como ocurrió en este caso, en el que fue suscripto por PERIOTTI y VILLAFANE, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 345/6).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 22 de septiembre



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

de 2006, mediante el acta n° 81/06 (v. documentación a fs. 10/89 y aprobación a fs. 90/1).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2680/06 y *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 33/06, con un presupuesto oficial de **\$99.750.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 95/6).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 3 de noviembre de 2006 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$115.779.177,87** y un plazo de **20 meses**, iniciándose los trabajos el 4 de noviembre de 2006 (v. fs. 214/5, 309/11, 314/5, 316/9, 323/6 y 328/40 de expte. DNV n° 16.751/11).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. expte. AGVP n° 470.015/08, reservado en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 12.993/07, 16.751/11 y 18.561/11*”).

### Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 470.015/08)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 17 de marzo de 2008 por el Insp. Víctor PANIAGUA —Director de Obras—, por medio de la cual propuso aumentar cantidades de ítems a ejecutar, en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de

intervenir en una cantera que no estaba originalmente prevista en los pliegos (v. fs. 2/4).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 27 de marzo de 2008 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones (v. fs. 25 y 26/7).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 789/08 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$115.779.177,87 a \$138.489.500,50 (+19,61%)** y autorizó la **ampliación del plazo de ejecución de 20 a 26 meses** (v. fs. 30/1).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la remediación de canteras en este tramo de la Ruta Nacional n° 3 estaba planificada para realizarse en **20 meses** y, con esta alteración, se propone finalizarla en **26 meses**; es decir, **se aumenta el plazo de ejecución en 6 meses, un +30% más de lo previsto.**

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES no había acompañado la ampliación de la garantía**; lo cual aconteció mucho después, recién el 7 de mayo de 2008 (v. fs. 20).

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*”, 1° ETAPA (expte. DNV n° 16.751/11), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la*

*contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que las decisiones que permitieron *incrementar* los costos de esta obra y extender los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 20 a 22 meses (+10,00%) y el costo de la obra aumentó de \$115.779.177,87 a \$138.489.500,50 (+19,62%), los cuales actualizados a agosto de 2016 representan \$854.079.839,31 (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).**

Expte. DNV n° 1615/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “*Límite con Chubut — Monte Aymond*”, 2° etapa)

El 14 de junio de 2006 se firmó un convenio marco entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFañE— mediante el cual se acordaba la realización de tareas de mitigación ambiental en las obras viales financiadas por la DNV en Santa Cruz (fs. 3/10).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 26 de diciembre de 2006, mediante el acta n° 117/06 (v. documentación a fs. 31/104 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3836/06 y *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 48/06, con un presupuesto oficial de **\$75.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, que luego fueron reemplazados mediante la Resolución AGVP n° 279/07 (v. fs. 13/4 y 29/30).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 2 de febrero de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$82.122.005,38** y un plazo de **20 meses**, iniciándose los trabajos el 3 de febrero de 2007 (v. fs. 111/4, 120/2, 123/4, 137, 138/41, 142/3, 144/5, 148/50 y 151/2 de expte. DNV n° 1615/08).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. expte. AGVP n° 470.269/08, reservado en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 1613/08, 1615/08, 1616/08, 4268/04 y 4596/06*”).

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 470.269/08)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 15 de abril de 2008 por el Insp. Juan Carlos MAIDANA, por medio de la cual propuso aumentar cantidades de ítems a ejecutar, en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de intervenir en dos canteras que no estaban originalmente previstas en los pliegos (v. fs. 2/4).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 18 de abril de 2008 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones (v. fs. 18 y 19/20).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1053/08 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$82.122.005,38 a \$98.121.704,11 (+19,48%)** y autorizó la **ampliación del plazo de ejecución de 20 a 26 meses** (v. fs. 23/4).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la remediación de canteras en este tramo de la Ruta Nacional n° 3 estaba planificada para realizarse en **20 meses** y, con esta alteración, se propone finalizarla en **26 meses**; es decir, **se aumenta el plazo de ejecución en 6 meses, un +30% más de lo previsto.**

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES no había acompañado la ampliación de la garantía**; lo cual aconteció mucho después, recién el 1 de julio de 2008 (v. fs. 36).

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND”, 2° ETAPA (expte. DNV n° 1615/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación*”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que las decisiones que permitieron *incrementar* los costos de esta obra y extender los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 20 meses a 26 meses (+30%) y el costo de la obra aumentó de \$82.122.005,38 a \$98.121.704,11 (+19,48%), los cuales actualizados a agosto de 2016 representan \$593.832.433,10 (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Expte. DNV n° 1616/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 281, Tramo: “Puerto Deseado — Empalme RN n° 3”)

El 14 de junio de 2006 se firmó un convenio marco entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la realización de tareas de mitigación ambiental en las obras viales financiadas por la DNV en Santa Cruz (fs. 3/10).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 27 de febrero de 2007, mediante el acta n° 32/07 (v. documentación a fs. 27/101 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el 28 de febrero de 2007, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 736/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 7/07, con un presupuesto oficial de **\$110.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 13/4).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 9 de abril de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$121.934.469,85** y un plazo de **24 meses**, iniciándose los trabajos el 10 de abril de 2007 (v. fs. 113/4, 115/6, 128/30, 133, 134/7, 138/41 y 142/6 de expte. DNV n° 1616/08).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los

trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. expte. AGVP n° 470.543/08, reservado en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 1613/08, 1615/08, 1616/08, 4268/04 y 4596/06*”).

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 470.543/08)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 30 de abril de 2008 por el Insp. Juan Carlos MAIDANA, por medio de la cual propuso aumentar cantidades de ítems a ejecutar, en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de intervenir en dos canteras que no estaban originalmente previstas en los pliegos (v. fs. 2/4).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —en representación de la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 15 de mayo de 2008 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones (v. fs. 15 y 16/7).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1432/08 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$121.934.469,85 a \$145.743.207,46 (+19,53%)** y autorizó la **ampliación del plazo de ejecución de 24 a 30 meses** (v. fs. 20/1).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la remediación de canteras en este tramo de la Ruta Nacional n° 281 estaba planificada para realizarse en **24 meses** y, con esta alteración, se propone finalizarla en **30 meses**; es decir, **se aumenta el plazo de ejecución en 6 meses, un +25% más de lo previsto.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES no había acompañado la ampliación de la garantía**; lo cual aconteció mucho después, recién el 1 de julio de 2008 (v. fs. 36).

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*” (expte. DNV n° 1616/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal

como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, la **empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación*”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Además, también es necesario señalar que las decisiones que permitieron *incrementar* los costos de esta obra y extender los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al **empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 30 meses (+25%)** y el costo de la obra aumentó de \$121.934.469,85 a \$145.743.207,46 (+19,53%), los cuales



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**actualizados a agosto de 2016** representan **\$875.623.621,44** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 1614/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 288, Tramo: “Puerto Punta Quilla — Estancia La Julia” 1° etapa)

El 14 de junio de 2006 se firmó un convenio marco entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la realización de tareas de mitigación ambiental en las obras viales financiadas por la DNV en Santa Cruz (fs. 3/10).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 13 de marzo de 2007, mediante el acta n° 50/07 (v. documentación a fs. 28/102 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 908/07 y *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 11/07, con un presupuesto oficial de **\$100.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 13/4).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 23 de abril de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$119.535.438,46** y un plazo de **24 meses**, iniciándose los trabajos el mismo día (v. fs. 214/5, 309/11, 314/5, 316/9, 323/6 y 328/40 de expte. DNV n° 16.751/11).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. expte. AGVP n° 470.381/08, reservado en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 1614/08, 1832/06 y 2253/07*”).

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 470.381/08)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 21 de abril de 2008 por el Insp. Juan Carlos MAIDANA, por medio de la cual propuso aumentar cantidades de ítems a ejecutar, en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de intervenir en una cantera que no estaba originalmente prevista en los pliegos (v. fs. 2/4).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA, Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial— y Carlos MANCILLA —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 25 de abril de 2008 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones (v. fs. 14 y 15/6).

Finalmente, el mismo día, el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1131/08 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$119.535.438,46 a \$142.347.238,49 (+19,08%)** y autorizó la **ampliación del plazo de ejecución de 24 a 30 meses** (v. fs. 19/20).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la remediación de canteras en este tramo de la Ruta Nacional n° 288 estaba planificada para realizarse



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

en **24 meses** y, con esta alteración, se propone finalizarla en **30 meses**; es decir, **se aumenta el plazo de ejecución en 6 meses, un +25% más de lo previsto.**

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES no había acompañado la ampliación de la garantía**; lo cual aconteció mucho después, recién el 1 de julio de 2008 (v. fs. 32).

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: “*PUERTO PUNTA QUILLA — ESTANCIA LA JULIA*” 1° ETAPA (expte. DNV n° 1614/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación*”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que las decisiones que permitieron incrementar los costos de esta obra y extender los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “ante la celeridad de las presentes actuaciones” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 30 meses (+25%)** y el costo de la obra aumentó de **\$119.535.438,46 a \$142.347.238,49 (+19,08%)**, los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$850.399.016,29** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 5164/07 (Obras básicas y repavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: “Rospentek — Güer Aike”, Sección: “Puente Blanco — Bella Vista”)

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 22 de enero de 2007, mediante el acta n° 10/07 (v. documentación a fs. 21/178 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 25 de enero de 2007 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 298/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 2/07, con un presupuesto oficial de **\$177.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 31 de enero de 2007 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/5).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 7 de marzo de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de

**\$203.656.370,71** y un plazo de **36 meses**, iniciándose los trabajos el 22 de marzo de 2007 (v. fs. 194/5, 196/7, 204/49, 252, 253/6, 258/60, 261/6 y 278 de expte. DNV n° 5164/07).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y cuatro cambios en el Plan de Trabajos —uno de ellos con ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 467.274/07, 472.002/08, 473.954/09, 478.595/10, 452.645/11 y 462.857/13, reservados en cajas azules denominadas “*Vinculados a Expte. DNV n° 5164/07*” y “*Vinculados a Expte. DNV n° 5164/07 bis*”).

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 467.274/07)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 24 de julio de 2007 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de las “*condiciones meteorológicas extraordinarias que se han manifestado, no solamente en nuestra provincia sino en todo el país*” (v. fs. 2).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 6 de agosto de 2007 el Presidente Juan Carlos VILLAFANE emitiera la Resolución AGVP n° 3403/07 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 5, 6 y 7).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo.**

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; **acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve** (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 7°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda*” y, en su cláusula 8°, que “*La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas*” (v. contrato obrante a fs. 261/4 de expte. DNV n° 5164/07).

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 472.002/08)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 11 de agosto de 2008 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de las *“factores de distintas índoles de orígenes e imprevistos atípicos a la zona”*, entre los cuales se refirió a *“inclemencias climáticas atípicas”*, *“fuertes vientos en los primeros meses”*, *“precipitaciones pluviales y niveas en los meses próximos pasados”* y *“cortes de ruta hasta junio inclusive”*(v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 25 de agosto de 2008 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 2695/08 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 8, 9 y 11).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que ninguna de las causales de los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ fueron acreditadas manera alguna: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo; tampoco se adujo cómo**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; **acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve** (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 7°, que *“la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda”* y, en su cláusula 8°, que *“La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento*

*sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas” (v. contrato obrante a fs. 261/4 de expte. DNV n° 5164/07).*

En relación a los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”; “los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).*

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 473.954/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 6 de noviembre de 2008 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, alegando como justificativo que *“el mundo entero viene padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista”* (v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 31 de marzo de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 932/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 15, 16/7 y 20).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios*

*correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).*

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 478.595/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 17 de febrero de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 27 meses, alegando como justificativo los “*inconvenientes suscitados con el propietario de las estancias Bella Vista y Sofía, que tienen 60 de los 80 km de frente sobre la traza de la obra, en cuanto a la liberación de la misma para poder realizar los trabajos programados a un ritmo deseable, lo que ocasionó que no se pudo cumplir el plan de trabajos estipulado*”, sumado a la “*situación financiera internacional*”, sobre la cual se adujo que imposibilitó el abastecimiento de insumos, tal como se había fundamentado en los cambios de Plan de Trabajos anteriores (v. fs. 4).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, oportunidad en que acompañó una copia de una nota del 4 de junio de 2009, suscripta por Daniel LÓPEZ GERALDI y dirigida al Jefe del Distrito n° 23 “Santa Cruz” Mauricio COLLAREDA de la Dirección Nacional de Vialidad, en la cual la AGVP solicitaba que la DNV gestionase de manera urgente la “*declaración de utilidad pública de la totalidad de la RNN° 40 y RNN° 288*” y que “*se inicien los trámites pendientes a obtener la posesión vía judicial*”; alegando la agencia provincial que “*sería legalmente complicado*” que AGVP iniciara dichos trámites, “*dadas las diferencias de jurisdicciones*” (v. fs. 15 y 16).

El Ingeniero Jefe convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, por Víctor PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Elio GONZÁLEZ —por las Direcciones de Planificación Vial e Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 11 de mayo de 2010 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1355/10 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 63 meses** (v. fs. 17/8, 20 y 23).

Ahora bien, con el fin de analizar los motivos por los cuales se pretendió justificar esta *fenomenal* ampliación de plazo, a continuación valoraremos las constancias de este expediente en conjunto con las del expte. AGVP n° 452.645/11 por el cual tramitó la Modificación de Obra n° 1, ello en virtud de que, si bien dicha modificación será analizada más adelante, los elementos allí existentes permiten arrojar luz sobre la cuestión introducida como justificativo de esta ampliación de plazo: los inconvenientes en la liberación de traza.

Como hemos visto, José Carlos PISTÁN adujo, en este pedido de ampliación, que 60 de los 80 km de la traza se encontraban sobre el frente de las estancias BELLA VISTA y SOFÍA y que hubo inconvenientes con su propietario, no habiéndose podido liberar la traza en esa zona y, como consecuencia de ello, se habrían demorado los trabajos.

Ahora bien, en el expediente por la Modificación de Obra n° 1 se encuentran incorporados los convenios suscriptos con los distintos propietarios de terrenos que debían ser afectados por la traza de este tramo de la Ruta Nacional n° 40, de cuya lectura se desprende que la Estancia BELLA VISTA cubre aproximadamente 12km de dicho sector y la Estancia SOFÍA 40km; es decir que entre las dos abarcaban 52km, no 60km (v. fs. 4/5 de expte. AGVP n° 452.645/11).

Por otra parte, cabe destacar que el convenio por el tramo de Estancia BELLA VISTA fue firmado el 25 de abril de 2009, es decir que, para la fecha de esta solicitud de ampliación de plazo —febrero de 2010—, *hacia diez meses* que se encontraba liberada dicha porción de la traza (v. fs. 479/82 de expte. AGVP n° 452.645/11).

Sumado a ello, debe señalarse que respecto del tramo sobre la Estancia GLEN CROSS —que ocupaba aproximadamente 5km—, el convenio por las obras fue firmado el 26 de agosto de 2008; lo que significa que, a la fecha de esta solicitud de ampliación de plazo —febrero de 2010—, el único sector de los mencionados que no estaba formalmente liberado a través de un convenio era el de la Estancia SOFÍA, representativo de 40km sobre los 81,5km en los que consistía esta obra, es decir, la mitad (v. fs. 457/60 de expte. AGVP n° 452.645/11).

Lo cierto es que, cuando se analiza el Plan de Trabajos presentado, puede advertirse que, a la fecha de esta solicitud de ampliación de plazo, había concluido enero de 2010 —mes n° 35 de 36 de ejecución previstos—, y para entonces **la**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación, ni el 50% correspondiente al sector ya liberado, sino que la obra registraba solamente un avance del 11,47%, cuyo desajuste con lo pautado de ninguna manera puede justificarse, en su totalidad, por la falta de liberación de un sector de la traza (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 6/9 de este expte. AGVP n° 478.595/10).**

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, la falta de liberación de traza— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 27 meses —de 36 a 63—, es decir, se incrementa el plazo un +75,00% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario remarcar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en febrero de 2010, es decir, un mes antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —marzo de 2010, según el contrato suscripto—; **lo cual permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de obediencia a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 452.645/11)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a partir de la nota suscripta el 15 de marzo de 2011 por el Inspector Gabriel CUETO, en la cual se aduce la necesidad de creación y modificación de ítems o de cantidades reales a ejecutar de ellos (aumentando algunos y disminuyendo otros), ello con motivo de la presentación, por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, del Estudio y Proyecto Ejecutivo de la Obra (v. fs. 3/14).

Asimismo, se incluye también en el trámite de este expediente la ampliación de plazo solicitada por la contratista mediante nota del 22 de febrero de 2011, en la cual se solicitó la extensión de plazo con motivo de que subsistirían, según AUSTRAL CONSTRUCCIONES, los inconvenientes en la liberación de la traza alegado en la solicitud de ampliación de plazo anterior (v. fs. 557).

Es por eso que, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, se previó ampliar el plazo —de los 63 meses vigentes a 87 meses—, fundado en parte en lo manifestado por la empresa, y en parte por los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse (v. fs. 558/62).

Es preciso señalar que el Estudio y Proyecto presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES acompañó un nuevo Cómputo de Ítems y Análisis de Precios realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la contratista, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 420/63).

El trámite de modificación fue elevado el 14 de abril de 2011 —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—,



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

que el 26 de abril de 2011 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 850 y 851/7).

Finalmente, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 13 de mayo de 2011, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1450/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$262.445.815,10 a \$290.966.226,96 (+10,87%)** y aprobó **la ampliación de plazo de ejecución de 63 a 87 meses** (v. fs. 872/3).

Ahora bien, en relación a los cambios que se pretenden introducir como consecuencia de la presentación del Estudio y Proyecto Ejecutivo, es preciso aclarar que en los pliegos de las obras que se iniciaban sin dicho documento elaborado —el cual, en este caso, se encomendaba a la adjudicataria—, se estipulaba un plazo específico para la presentación de la totalidad de las etapas del Estudio y Proyecto —Anteproyecto, Proyecto y Proyecto Ejecutivo— las cuales, en este caso, debían estar concluidas, indefectiblemente, a los nueve (9) meses del inicio de los trabajos, disponiéndose que, en caso de no cumplirse el plazo, se impondría una multa de 250 módulos —equivalentes a \$10.000— por cada diez días de retraso (v., en esta obra, Memoria Descriptiva y Términos de Referencia, obrantes a fs. 21/5 y 76/96 de expte. DNV n° 5164/07).

**Dicha disposición obedecía, justamente, a evitar que sobre la marcha de una obra avanzada hubiese que, con motivo de la presentación del Estudio y Proyecto, replantear los cálculos y cantidades y, por ende, los costos; tal como ocurrió en este caso, toda vez que, a pesar de la claridad de las normas**

expuestas, la empresa del GRUPO BÁEZ presentó el Estudio y Proyecto Ejecutivo el 6 de julio de 2009 —a los 28 meses de iniciada la obra—, es decir, diecinueve (19) meses más tarde del plazo al que estaba obligada por la ley (v. fs. 22).

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —tégase presente que la presente modificación totaliza un aumento de \$28.520.411,86, equivalentes a USD 6.855.868,23 al cambio oficial del 13 de mayo de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, debe tenerse presente que, con independencia de evaluar la procedencia de una extensión de 24 meses por los problemas en la liberación de la traza, **lo cierto es que tales inconvenientes ya habían sido utilizados como justificativo de la ampliación de plazos anterior, que había otorgado a la empresa de Lázaro BÁEZ 27 meses más.**

Lo expuesto evidencia que, por un mismo inconveniente —demoras en la liberación de una porción de la traza—, a una obra que estaba prevista para ser ejecutada en 36 meses se le extendió el plazo por 51 meses más, llevándolo a 87 meses, cuando, según el propio José Carlos PISTÁN, los inconvenientes concluyeron en octubre de 2010.



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Es decir que el eventual lapso de duración de los inconvenientes —43 meses, transcurridos desde el inicio de la obra, marzo de 2007, a octubre de 2010—, fue menor que el lapso de extensión de plazo otorgado como consecuencia de dichos problemas —51 meses—, con el agravante de que dichas dificultades afectaron solamente una porción de la traza y que, amén de dichos avatares, la obra pudo realizarse en el resto de los sectores.**

Amén de lo expuesto, es útil *dimensionar* la magnitud de la ampliación de plazo aquí habilitada a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución en 24 meses —de 63 a 87—, es decir, se incrementa el plazo un +66,67% más de lo previsto originalmente.**

Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 462.857/13)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a partir de la nota suscripta el 28 de agosto de 2013 por el Inspector Guillermo TORRES, en la cual se aduce la necesidad de creación y modificación de ítems o de cantidades reales a ejecutar de ellos (aumentando algunos y disminuyendo otros), ello con motivo de la aprobación definitiva, por parte de la Subgerencia de Puentes y Viaductos de la DNV, del Proyecto de Puente sobre el Río Gallegos en el paraje Puente Blanco elaborado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 3/16).

Corresponde señalar que, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES para esta modificación, se previó ampliar el plazo —de los 87 meses vigentes a 103 meses—, fundado —teóricamente— en los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse (v. fs. 333/46).

Es preciso señalar que AUSTRAL CONSTRUCCIONES acompañó un nuevo Cómputo de Ítems y Análisis de Precios realizado por la empresa, en el cual

se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la contratista, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 28/226 y 229/96).

El trámite de modificación fue elevado el 18 de diciembre de 2013 —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que el 3 de febrero de 2014 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 365/7 y 368/73).

Finalmente, el 13 de febrero de 2014, el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 307/14 emitida *ad referéndum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$352.169.037,03 a \$356.774.118,42 (+1,31%)** y aprobó **la ampliación de plazo de ejecución de 87 a 103 meses** (v. fs. 376/7).

El proyecto fue aprobado por la Subgerencia de Puentes y Viaductos de la DNV el 14 de septiembre de 2011, lo cual fue puesto en conocimiento de AGVP por Mauricio COLLAREDA el 22 de septiembre de 2011; sin embargo, la modificación se introduce el 28 de agosto de 2013, casi *dos años después*, justo cuando, *casualmente*, faltaban pocos meses para la finalización del plazo vigente (v. fs. 21 y 22).

Respecto de la ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 40 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución en 16 meses**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

—de 87 a 103—, es decir, se incrementa el plazo un +44,44% más de lo previsto originalmente.

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: “ROSPENTEK — GÜER AIKE”, SECCIÓN: “PUENTE BLANCO — BELLA VISTA” (expte. DNV n° 5164/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, la **empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que en un ítem era del 10% y en 13 ítems era del 5% de la cotización total del ítem** (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 162/4 de expte. DNV n° 5164/07).

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 36 meses a 120 meses (+233,33%)** y el costo de la obra aumentó de \$203.656.370,71 a \$383.711.280,12 (+88,41%); los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$1.472.659.582,24**; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 59%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Expte. DNV n° 8604/07 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 39, Tramo: “Ruta Provincial n° 43 — Bajo Caracoles”)

El 14 de febrero de 2007 se firmó un convenio entre la Secretaría de Minería de la Nación —representada por Jorge MAYORAL—, la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de varias obras, entre ellas la presente (v. fs. 3/11).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 28 de febrero de 2007, mediante el acta n° 33/07 (v. documentación a fs. 23/132 y aprobación a fs. 12/3).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 737/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 6/07, con un presupuesto oficial de **\$187.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 14/5).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 9 de abril de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$223.276.678,50** y un plazo de **36 meses**, iniciándose los trabajos el 13 de abril de 2007 (v. fs. 177, 178/81, 182/5, 186/91 y 192 expte. DNV n° 8604/07).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los

trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y tres cambios en el Plan de Trabajos —dos de ellos con ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 475.020/09, 478.369/10, 451.831/10, 457.284/11 y 464.505/14, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 8604/07*”).

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 475.020/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 13 de abril de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de que “*el mundo entero está padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista*” (v. fs. 3).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 7 de mayo de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1500/09 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 10, 11 y 13).



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

En efecto, el nuevo Plan de Trabajos es propuesto en el mes n° 25 —sobre 36 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado,

la obra debía registrar un grado de avance de 66,22% y, sin embargo, se había realizado sólo el 45,90%; **lo que exhibe que la presente readecuación del Plan de Trabajos permitió a AUSTRAL CONSTRUCCIONES librarse de las penalidades que le hubiesen correspondido por dicho desajuste (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 6/8 y comparar con Plan de Trabajos obrante a fs. 3/5 de expte. AGVP n° 466.138/07).**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 478.369/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 20 de enero de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 13 meses, alegando como justificativo la “*situación financiera internacional*”, sobre la cual se adujo que imposibilitó el abastecimiento de insumos —repetiendo el argumento utilizado en el expediente anterior—, ello sumado al “*adelantamiento del período de bajas temperaturas, que vino acompañado de fuertes vientos, atípicos para la época del año, los que interfirieron fuertemente en las tareas programadas*” (v. fs. 3).

La solicitud de ampliación fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Consejo Técnico que, integrado por él —representando la Dirección de Obras y el despacho de Ingeniero Jefe—, por Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial— y por Guillermo TORRES —por la Dirección de Planificación Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 16 de febrero de 2010 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ emitiera la Resolución AGVP n° 499/10 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 49 meses** (v. fs. 13, 14/5, 17 y 19/20).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes motivados por la “*crisis financiera internacional*” alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**Además, en relación a los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas*, debe señalarse que no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo.**

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales*

***extraordinarios que hayan sido imprevisibles y que hayan impedido a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).***

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 9°, que *“La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas”* (v. contrato obrante a fs. 186/9 de expte. DNV n° 8604/07).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 39 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 13 meses —de 36 a 49—, es decir, se incrementa el plazo un +36,11% más de lo previsto originalmente.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Finalmente, es necesario remarcar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en enero de 2010, es decir, **tres meses antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente** —abril de 2010, según el contrato suscripto —; **lo cual permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de obedece a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

### Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 451.831/10)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a partir de la nota suscripta el 20 de diciembre de 2010 por el Inspector Rafael ANDRÉS, en la cual se aduce la necesidad de crear un ítem de “*excavación en roca*” —con motivo de la detección de roca volcánica—, y la disminución de la cantidad a ejecutar del ítem “*construcción de enripiado*”, a raíz de que se estimó necesario reducir el espesor del ripio (v. fs. 3/11).

Asimismo, se incluye también en el trámite de este expediente la ampliación de plazo solicitada por la contratista mediante nota del 11 de marzo de 2009, en la cual se solicitó una extensión de plazo con motivo de la “*imposibilidad de ingresar a los campos del nuevo trazado debido a la negativa constante de los propietarios*” (v. fs. 22).

Es por eso que, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, se previó ampliar el plazo —de los 49 meses vigentes a 61 meses—, fundado en parte en lo manifestado por la empresa, y en parte por los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse (v. fs. 70/3).

Es preciso señalar que el Estudio y Proyecto presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES acompañó un nuevo Cómputo de Ítems y Análisis de Precios

realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la contratista, debía asignarse al nuevo ítem creado (v. fs. 50).

El trámite de modificación fue elevado el 20 de diciembre de 2010 —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA —por la Dirección de Planificación Vial y la Dirección de Ingeniería Vial—, que el mismo día propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 80 y 92/6).

Finalmente, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 30 de diciembre de 2010, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 4100/10 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que disminuyó el costo de **\$269.528.887,68** a **\$267.868.509,44** (-0,62%) y aprobó **la ampliación de plazo de ejecución de 49 a 61 meses** (v. fs. 101/2).

**En relación al incremento del plazo de ejecución a raíz de las excavaciones en roca cuya necesidad fue detectada a los tres años y medio de iniciada la obra**, debe recordarse que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía solicitar ninguna adaptación de los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 457.284/11)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a raíz de una nota elevada por Gonzalo ROMERO, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

de, por un lado, ajustar cantidades de ítems debido a la modificación del diseño de la traza y, por otra parte, crear nuevos ítems para incluir la aplicación de un elemento químico denominado BISCHOFITA —no previsto para utilizar en esta obra—, que mejoraría la calidad del ripio; todo lo cual fundamentaría, además, una nueva ampliación de plazo, en 24 meses más (v. fs. 3/15).

A continuación, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto —con su opinión favorable— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, por PANIAGUA —por la Dirección Obras— y por Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones; lo que posibilitó que el 14 de diciembre de 2011 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI aprobase, mediante la Resolución AGVP n° 4899/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$289.311.741,68 a \$388.287.093,31 (+34,21%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 61 meses a 85 meses** (v. fs. 293/4, 295/9 y 302/3

**Ahora bien, esta modificación de obra tuvo un trámite sumamente irregular, por cuanto se autorizó un incremento de costos multimillonario, sin ningún tipo de control de razonabilidad ni competencia, y se avaló una grotesca multiplicación del plazo, sin fundamento legítimo.**

En primer lugar, corresponde señalar que la inclusión de la aplicación de BISCHOFITA al ripio construido y por construir, se trata de una alteración que de ningún modo puede considerarse *necesaria* y, de hecho, no se la plantea desde esa óptica, sino como una *mejora conveniente*.

Amén de ello, cabe destacar que la lectura de los antecedentes acompañados exhibe que el 24 de octubre de 2011 la inspección solicitó a

AUSTRAL CONSTRUCCIONES que proyectara una modificación de obra para la aplicación de la BISCHOFITA con un nuevo Plan de Trabajos; y que el 28 de octubre de 2011 —es decir, cuatro días hábiles después— la empresa del GRUPO BÁEZ acompañó, mediante nota, los Cómputos Métricos, Análisis de Precios y Plan de Trabajos (v. fs. 27, 250, 252/5 y 270/7).

**Lo expuesto permite efectuar serios cuestionamientos sobre si la intención de introducir esta modificación de obra surgió de la propia agencia vial —como sugiere el trámite del expediente— o si, en realidad, se originó en la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES; de lo contrario no se explica cómo en cuatro días la firma pudo haber preparado toda la documentación indicada, calculando las cantidades de BISCHOFITA necesarias para la obra, el costo de su aplicación, el tiempo que insumiría, la redeterminación de dichos costos desde la fecha del contrato hasta la de la modificación, y demás variables complejas que se incluyen en la documentación acompañada.**

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente, por ejemplo, que la aplicación de BISCHOFITA, según el Análisis de Precios, importa un gasto de \$285.077,99 por cada kilómetro; que totaliza un aumento de \$51.603.392,36, equivalentes a USD 10.841.048,81 al cambio oficial del 28 de octubre de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Por otro lado, en relación a la ampliación de plazo, es necesario señalar que la misma obedece a la “necesidad” creada por la propia AUSTRAL CONSTRUCCIONES que —como se ha señalado anteriormente en modificaciones idénticas de otras obras— se introdujo para incrementar *fenomenalmente* los costos y los tiempos de esta obra.

Para concluir, es útil *dimensionar* la magnitud de esta ampliación de plazo a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 39 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución** —sin fundamento válido— en **24 meses** —de **61 a 85**—, es decir, se incrementa el plazo un **+66,66%** más de lo previsto originalmente.

Finalmente, es necesario señalar que la presente modificación de obra motivada en la supuesta necesidad de aplicar BISCHOFITA en el ripio se aprobó en diciembre de 2011, es decir, **cinco meses antes de la fecha de finalización prevista para la obra** —mayo de 2012, a partir de la última modificación de obra—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **la introducción de esta “mejora conveniente” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y mayores costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 464.505/14)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 27 de febrero de 2014 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 19 meses, alegando como justificativo las restricciones a las importaciones impuestas en los últimos años, que le habrían impedido a la empresa obtener el

elemento químico conocido como BISCHOFITA, sumado a que “*en los últimos meses*” se habría sufrido la falta de abastecimiento de combustible como consecuencia de cortes de ruta en Santa Cruz y Chubut, lo que habría imposibilitado el avance de la obra según las cantidades previstas (v. fs. 3/4).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz y en otros sectores del país —fechados en octubre, noviembre y diciembre de 2013 y febrero de 2014— (v. 6/27).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 1 de abril de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 681/14 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 85 a 104 meses** (v. fs. 42/3, 44/5 y 48).

En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, en particular sobre los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio*”



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Ahora bien, no puede dejar de señalarse la *manipulación* del trámite de las obras públicas viales que se desprende de la lectura de este expediente, toda vez que, como hemos visto, a través de la Modificación de Obra n° 2 —aprobada el 14 de diciembre de 2011— a instancias de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se dispuso incorporar a la obra la utilización de BISCHOFITA con fundamento, en teoría, en una mejor calidad del ripio —autorizando, de tal suerte, un aumento del **+34,21%** en el costo de la obra, equivalente a más de **98 millones de pesos**, y otorgándole a la empresa **24 meses más para que puedan aplicar dicho producto**— y, **tres meses antes de que se venciera el plazo de obra**, se dispone **ampliar los tiempos de ejecución en 19 meses más**, porque la BISCHOFITA no puede conseguirse, debido a las restricciones en las importaciones.

**En definitiva, la empresa de Lázaro BÁEZ generó una “nueva necesidad” en la obra —la aplicación de BISCHOFITA—, con ello aumentó *sideralmente* los costos —sin control alguno— y los plazos —basado en la necesidad de aplicar dicho producto—, pero luego, sobre el final del plazo de obra, la empresa solicitó 19 meses más, porque el nuevo producto no podía**

conseguirse, y la AGVP concedió dicha ampliación, sin que se acreditara por qué no se usaron los 24 meses anteriormente concedidos para ello, ni por qué no se justificó en su momento la supuesta causal de fuerza mayor invocada, y sin que tampoco se sepa en qué momento habría de conseguirse la importación del producto.

Lo expuesto revela que, en realidad, la “necesidad” no era de la obra vial en sí misma sino que se trataba de una *necesidad funcional* del plan criminal investigado, que por este medio pudo *multiplicar* los multimillonarios fondos públicos involucrados y *extender* indefinidamente los plazos, sin que recayera ninguna de las penalidades que debieron haberse impuesto por los atrasos, ocasionados por la ineludible *inidoneidad* de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de hacer frente a obras que superaban su capacidad en más de quince veces.

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 39 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 19 meses —de 85 a 104—, es decir, se incrementa el plazo un +52,78% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló, tal como se dijo anteriormente, el 27 de febrero de 2014, es decir, **tres meses antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —mayo de 2014**, a partir de la modificación de obra—; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido el mes n° 82 de 85 vigentes—, la empresa no**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 71,63% (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 35).

Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 39, TRAMO: “*RUTA PROVINCIAL N° 43 — BAJO CARACOLES*” (expte. DNV n° 8604/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, la **empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “la

*contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 36 meses a 104 meses (+188,89%) y el costo de la obra aumentó de \$223.276.678,50 a \$510.534.257,76 (+128,66%), los cuales actualizados a agosto de 2016 representan \$1.603.372.155,98; (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).**

Expte. DNV n° 10.476/07 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 2, Tramo: “Cóndor Cliff— La Esperanza”)

El 23 de enero de 2007 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI—, la Secretaría de Turismo —en la persona de Enrique MEYER— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la financiación de dos obras a cargo del Tesoro Nacional —en



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

relación a esta, el presupuesto estimado era de **\$79.000.000**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/6).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 2 de marzo de 2007, mediante el acta n° 40/07 (v. documentación a fs. 26/138 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 755/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 8/07, con un presupuesto oficial de **\$79.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 11 de abril de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$94.426.370,09** y un plazo de **36 meses**, iniciándose los trabajos el 27 de abril de 2007 (v. fs. 150/1, 152/3, 179/80, 183/7, 188/91, 192/7 y 209 de expte. DNV n° 10.476/07).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y cinco cambios en el Plan de Trabajos —cuatro (4) con ampliación de plazo y uno (1) sin ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v.

exptes. AGVP n° 475.100/09, 478.986/10, 451.777/10, 453.834/11, 459.844/12, 463.957/13 y 465.311/14, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 10.476/07*”).

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 475.100/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 13 de abril de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de que “*el mundo entero está padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista*” (v. fs. 2).

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 7 de mayo de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1498/09 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 10, 11 y 13).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

En efecto, el nuevo Plan de Trabajos es propuesto concluido el mes n° 24 —sobre 36 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado, **la obra debía registrar un grado de avance de 71,40% y, sin embargo, se había realizado sólo el 44,34%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 4/6 y comparar con Plan de Trabajos obrante a fs. 4/6 de expte. AGVP n° 466.431/07).

Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 478.986/10)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 11 de marzo de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 8 meses, alegando como justificativo la “*situación financiera internacional*”, sobre la cual se adujo que imposibilitó el abastecimiento de insumos —repetiendo el argumento utilizado en el expediente anterior—, ello sumado a “*los innumerables conflictos registrados en la zona norte, caracterizados por el corte de rutas, impidieron el normal desarrollo de los trabajos en la obra. Esta modalidad de reclamo fue el denominador común de las protestas llevadas adelante durante todo el año 2008 y 2009, al punto que a finales del 2009 encontró a la zona norte bajo la virtual ‘ley del piquete’, lo que impidió el normal abastecimiento de insumos puesto que estos llegan principalmente del norte*” (v. fs. 3).

La solicitud de ampliación fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA —por las Direcciones de Planificación Vial e Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 7 de mayo de 2010 el Vocal Técnico a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 1321/10 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 44 meses** (v. fs. 15, 16/7, 19 y 22/3).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes motivados por la “*crisis financiera internacional*” alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que cualquiera de las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ debía ser acreditada y comunicada fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 2 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin**

**fundamento válido— en 8 meses —de 36 a 44—, es decir, se incrementa el plazo un +22,22% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario remarcar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en marzo de 2010, concluido el mes n° 35 —de 36 vigentes—, es decir, **el mismo mes en que debía finalizar la obra**; y, sin embargo, al momento de formularse el pedido la obra no sólo no se encontraba en un 100% de avance sino que se había realizado únicamente el 51,77% de los trabajos (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 5/8).

Lo expuesto exhibe que, de haberse cumplido con la normativa vigente —cuya profundización se abordó en el acápite V.c.2.i.—, la AGVP debería haber procedido a la **rescisión directa del contrato**, toda vez que el grado de ejecución de los trabajos llevaba —tiempo antes de la solicitud de ampliación— **un atraso respecto de lo planificado en más de un 30%, causal directa de rescisión por culpa de la contratista** (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).

Además, todo lo expuesto revela que, en realidad, la presente solicitud de obedece a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 451.777/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 15 de diciembre de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 9 meses, alegando tres justificativos: **i) la detección de gasoductos que interferían la traza y que motivaron,**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

supuestamente, cuatro (4) meses de demora; **ii**) las dificultades de abastecimiento de insumos surgidas con motivo de los cortes de ruta, sumadas a los “*fuertes vientos presenciados en distintas etapas del transcurso de la obra*”, que habrían causado dos (2) meses de atraso; **iii**) los inconvenientes “*para obtener material apropiado para ripio acorde a las especificaciones de la obra debido a los la [sic] alta plasticidad de los suelos en el área*”, sumado a las dificultades “*para obtener permisos de canteras debido a las estrictas y numerosas demandas de los propietarios de la zona*”; factores que en conjunto habrían ocasionado tres (3) meses más de retraso (v. fs. 3).

La solicitud fue acompañada de un plano confeccionado por la empresa —en donde se señala el sector en el que se habría originado el inconveniente con el gasoducto— y recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta en diversas localidades de la Provincia de Santa Cruz —fechados en junio de 2009 y marzo, abril, octubre, noviembre y diciembre de 2010— (v. fs. 4 y 5/15).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 30 de diciembre de 2010 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 4073/10 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 44 a 53 meses** (v. fs. 28/9, 30/1, 33 y 36/7).

En relación a los inconvenientes vinculados con el gasoducto, debe recordarse que **una alteración en los términos contractuales de la obra fundada**

**en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele reclamo alguno por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

**Además, en relación a los supuestos inconvenientes derivados por las condiciones climáticas, debe señalarse que no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo.**

**Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Respecto del desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**Finalmente, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados de los propietarios y sus permisos —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañó constancia alguna al respecto; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, en qué sectores, sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 2 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 9 meses —de 44 a 53—, es decir, se incrementa el plazo un +25,00% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario remarcar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 15 de diciembre de 2010, es decir, **doce días antes de que se cumpliera la fecha de finalización de obra vigente —27 de diciembre de 2010,** según el contrato suscripto—; **lo cual permite concluir, a la luz de todo lo**

**reseñado, que la presente solicitud de obedece a la necesidad funcional de extender esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 453.834/11)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 2 de junio de 2011 por Rodrigo SARAVIA, Inspector de AGVP, en la cual adujo la necesidad de crear nuevos ítems para incluir la aplicación de un elemento químico denominado BISCHOFITA —no previsto para utilizar en esta obra—, que mejoraría la calidad del ripio; y a la vez se plantea introducir una ampliación de plazo fundamentada en los cortes de ruta y las fuertes lluvias y vientos que habrían ocasionado el retraso de los trabajos (v. fs. 3/14).

A continuación, el Director de Obras Víctor PANIAGUA elevó el asunto —con su opinión favorable— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 98/9 y 107/11).

Con posterioridad, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 12 de julio de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 2262/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$117.112.354,17 a \$139.313.370,25 (+18,96%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 53 a 68 meses** (v. fs. 113/4 y 116/7).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**Ahora bien, esta modificación de obra tuvo un trámite sumamente irregular, por cuanto se autorizó un incremento de costos multimillonario, sin ningún tipo de control de razonabilidad ni competencia, y se avaló una grotesca multiplicación del plazo, sin fundamento legítimo.**

En primer lugar, corresponde señalar que la inclusión de la aplicación de BISCHOFITA al ripio construido y por construir, se trata de una alteración que de ningún modo puede considerarse *necesaria* y, de hecho, no se la plantea desde esa óptica, sino como una *mejora conveniente*.

Por otra parte, es necesario señalar que la lectura del Plan de Trabajos presentado con motivo de la ampliación de plazo que se introduciría un año más tarde —y que se evaluará luego de esta modificación, ver apartado siguiente— revela que **la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, durante el mes de junio de 2011, ejecutó el 16,11% del ítem 16 “Mejoramiento de ripio y colocación de BISCHOFITA”;** a pesar de que su incorporación a la obra como **Modificación n° 1 fue aprobada por AGVP recién el 12 de julio de 2011.**

Ello comprueba que, tal como se dijo anteriormente en relación a otras obras, que no sólo la propuesta de incluir dicho producto químico —excesivamente oneroso— provenía de la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ, sino que **AUSTRAL CONSTRUCCIONES lo incluyó en los trabajos sin siquiera esperar que la agencia vial lo autorizara, porque, en realidad, los expedientes administrativos sólo reflejaban una puesta en escena de decisiones que ya habían sido adoptadas por los principales responsables del plan criminal.**

Por otro lado, cabe destacar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente, por ejemplo, que la aplicación de BISCHOFITA, según el Cuadro Comparativo,

**importa un gasto de \$284.696,81 por cada kilómetro nuevo y \$412.242,75 por cada kilómetro a mejorar; que totaliza un aumento de \$28.863.314,51, equivalentes a USD 6.888.619,21 al cambio oficial del 12 de julio de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).**

**En relación a la ampliación de plazo, es necesario señalar que en ningún momento se acompañó prueba alguna sobre los supuestos cortes de ruta o condiciones climáticas adversas que habrían ocasionado la demora de los trabajos, y tampoco fue comunicada fehacientemente dicha circunstancia en el plazo de quince (15) días previsto *taxativamente* por la normativa para que pueda ser admitido (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 7°, que *“la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos de veda”* y, en su cláusula 9°, que *“La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas”* (v. contrato obrante a fs. 192/5 de expte. DNV n° 10.476/07).

Para concluir en cuanto a la ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 2 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 15 meses —de 53 a 68—, es decir, se incrementa el plazo un +41,67% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que el presente trámite de modificación de obra motivado en la supuesta necesidad de aplicar BISCHOFITA en el ripio se inició en junio de 2011, es decir, **dos meses antes de la fecha en que debía finalizar la obra** —septiembre de 2011, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que

permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **la introducción de esta “mejora conveniente” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y mayores costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 459.844/12)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 16 de julio de 2012 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 12 meses, alegando como justificativo “*los innumerables conflictos en la Provincia de Santa Cruz, debido a la metodología adoptada por los trabajadores para llevar adelante sus reclamos, caracterizados por el corte de rutas, los cuales impidieron el normal abastecimiento de insumos y combustibles, puesto que estos llegan principalmente del norte (Bs.As.) imposibilitando el avance de la obra según las cantidades previstas de producción*”; a la vez que también se adujo como motivo de los retrasos los inconvenientes existentes para la obtención de BISCHOFITA, debido a las restricciones a las importaciones (v. fs. 4/5).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta en diversas localidades de Santa Cruz y Chubut —fechados en agosto, noviembre y diciembre de 2011 y febrero, mayo, junio y julio de 2012—, como así también un parte diario de transitabilidad extraído del sitio web de la AGVP, correspondiente al 6 de julio de 2012, del cual se desprende que el tramo de la Ruta Nacional n° 40 “*La Esperanza — 28 de noviembre*” ese día se encontraba cortado por nieve y escarcha (v. fs. 7/10 y 11/44).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

La solicitud de ampliación fue elevada por el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI al Consejo Técnico que, integrado por él —por sí y en representación de la Dirección Obras— y Elio GONZÁLEZ —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 3 de mayo de 2010 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 1879/12 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 68 a 80 meses** (v. fs. 55/6, 57/8 y 62).

Ahora bien, no puede dejar de señalarse la *manipulación* del trámite de las obras públicas viales que se desprende de la lectura de este expediente, toda vez que, como hemos visto, a través de la Modificación de Obra n° 1 —aprobada el 12 de julio de 2011— a instancias de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se dispuso incorporar a la obra la utilización de BISCHOFITA con fundamento, en teoría, en una mejor calidad del ripio —autorizando, de tal suerte, un aumento del **+18,96%** en el costo de la obra, equivalente a más de **22 millones de pesos**, y otorgándole a la empresa **15 meses más para que puedan aplicar dicho producto**— y, **cinco meses antes de que se venciera el plazo de obra**, se dispone **ampliar los tiempos de ejecución en 12 meses más, porque la BISCHOFITA no puede conseguirse, debido a las restricciones en las importaciones.**

**En definitiva, la empresa de Lázaro BÁEZ generó una “nueva necesidad” en la obra —la aplicación de BISCHOFITA—, con ello aumentó sideralmente los costos —sin control alguno— y los plazos —basado en la necesidad de aplicar dicho producto—, pero luego, sobre el final del plazo de obra, la empresa solicitó 12 meses más, porque el nuevo producto no puede conseguirse, y la AGVP concedió dicha ampliación, sin que se acreditara por qué no se usaron los 15 meses concedidos para ello, ni por qué no se justificó en**

su momento la supuesta causal de fuerza mayor invocada, y sin que tampoco se sepa en qué momento habría de conseguirse la importación del producto.

Lo expuesto revela que, en realidad, la “necesidad” no era de la obra vial en sí misma sino que se trataba de una *necesidad funcional* del plan criminal investigado, que por este medio pudo *multiplicar* los multimillonarios fondos públicos involucrados y *extender* indefinidamente los plazos, sin que recayera ninguna de las penalidades que debieron haberse impuesto por los atrasos, ocasionados por la ineludible *inidoneidad* de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de hacer frente a obras que superaban su capacidad en más de quince veces.

En relación al desabastecimiento de insumos —que se pretende invocar a partir de los cortes de ruta—, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

De cualquier manera, cabe recordar que cualquiera de las pretendidas justificaciones de la demora por *fuerza mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ debía ser acreditada y comunicada fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 2 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 68 a 80—, es decir, se incrementa el plazo un +33,33% más de lo previsto originalmente.**

**Todo lo expuesto revela que, en definitiva, la presente solicitud de obedece a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

### *Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 463.957/13)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 4 de diciembre de 2013 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo de 12 meses, alegando como justificativo los inconvenientes existentes para la obtención de BISCHOFITA, debido a las restricciones a las importaciones, sumado a problemas de abastecimiento de combustible “*como consecuencia de los conflictos registrados en la Provincia de Santa Cruz, adoptando los trabajadores como metodología para llevar adelante sus reclamos a través de cortes totales de ruta*” (v. fs. 3).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta en diversas localidades de Santa Cruz, fechados en octubre y noviembre de 2013 (v. fs. 5/23).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Consejo Técnico que, integrado por él —por la Dirección Obras y a cargo del despacho de Ingeniero Jefe— y Claudia OLIVA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 3 de febrero de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 253/14 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 80 a 93 meses** (v. fs. 39/40, 41/2 y 45).

**Ahora bien, no puede dejar de señalarse la *nueva manipulación* del trámite de las obras públicas viales que se desprende de la lectura de este expediente, toda vez que, al igual que el anterior, se repite aquí la misma *matriz de justificación de los atrasos*.**

En efecto, hemos visto que a través de la Modificación de Obra n° 1 —aprobada el 12 de julio de 2011— a instancias de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se dispuso incorporar a la obra la utilización de BISCHOFITA con fundamento, en teoría, en una mejor calidad del ripio —autorizando, de tal suerte, un aumento del **+18,96%** en el costo de la obra, equivalente a más de **22 millones de pesos**, y otorgándole a la empresa **15 meses más para que puedan aplicar dicho producto**—; en el expediente anterior señalamos cómo **cinco meses antes de que se venciera el plazo de obra**, se dispuso **ampliar los tiempos de ejecución en 12 meses más**, porque la BISCHOFITA no podía conseguirse, debido a las restricciones en las importaciones.

**Ahora bien, en esta nueva ampliación de plazo, se repite la misma estrategia abusiva e ilegítima: veintitrés (23) días antes de que debiera concluir la obra, se interpone un pedido de extensión de plazo y se consigue *dilatar* el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por 12 meses más,**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

nuevamente amparados en las dificultades para conseguir la BISCHOFITA que el propio Lázaro Antonio BÁEZ hizo introducir como “mejora” y que le había reportado un incremento de costos extraordinario.

En definitiva, la empresa de Lázaro BÁEZ generó una “nueva necesidad” en la obra —la aplicación de BISCHOFITA—, con ello aumentó *sideralmente* los costos —sin control alguno— y los plazos —basado en la necesidad de aplicar dicho producto—, pero luego, sobre el final del plazo de obra, la empresa solicitó y obtuvo 12 meses más, porque el nuevo producto no puede conseguirse, y al concluir esos 12 meses volvió a solicitar —y obtener por parte de los funcionarios estatales— otro año más, sin que se acreditara por qué no se usaron los 24 meses ya concedidos para ello, ni por qué no se justificó en su momento la supuesta causal de fuerza mayor invocada, y sin que tampoco se sepa en qué momento habría de conseguirse la importación necesaria del producto.

Lo expuesto revela que, en realidad, la “necesidad” no era de la obra vial en sí misma sino que se trataba de una *necesidad funcional* del plan criminal investigado, que por este medio pudo *multiplicar* los multimillonarios fondos públicos involucrados y *extender* indefinidamente los plazos, sin que recayera ninguna de las penalidades que debieron haberse impuesto por los atrasos, ocasionados por la *ineludible inidoneidad* de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de hacer frente a obras que superaban su capacidad en *más de quince veces*.

En relación al desabastecimiento de insumos —que se pretende invocar a partir de los cortes de ruta—, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá*

contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales"; “los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que cualquiera de las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ debía ser acreditada y comunicada fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 2 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 81 a 93—, es decir, se incrementa el plazo un +33,33% más de lo previsto originalmente.**

**Todo lo expuesto revela que, en definitiva, la presente solicitud de obedeció a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

### Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 465.311/14)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a raíz de una nota suscripta el 27 de junio de 2014 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en la que solicitó realizar algunos ajustes en cantidades de ítems restantes —aumentos y disminuciones— y ampliar en tres (3) meses el plazo de obra —sin alegar justificativo alguno sobre este aspecto—; solicitud que fue elevada a la Dirección Obras por el Inspector Ulises NÚÑEZ en otra nota detallando los pormenores (v. fs. 2 y 3/7).

A continuación, el Director de Obras Juan GELVES elevó el asunto al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones (v. fs. 121/2 y 123/4).

Con posterioridad, el 1 de agosto de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1557/14 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que modificó el costo de **\$175.845.393,77** a **\$175.404.162,88 (-0,25%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 93 a 96 meses** (v. fs. 127/8).

**Es preciso señalar que en todo el expediente administrativo no existe constancia alguna que permita acreditar o siquiera explicar el motivo por el cual se introdujo esta ampliación de plazo de tres (3) meses.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre

todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO: “CÓNDOR CLIFF — LA ESPERANZA” (expte. DNV n° 10.476/07), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de***



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**las presentes actuaciones” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 36 meses a 95 meses (+163,89%)** y el costo de la obra aumentó de **\$94.426.370,09** a **\$206.964.479,68** (+119,18%), los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$678.085.206,25** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 4195/08 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 49, Tramo: “Empalme RP n° 39 — Empalme RN n° 3”)

El 14 de febrero de 2007 se firmó un convenio entre la Secretaría de Minería de la Nación —representada por Jorge MAYORAL—, la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFANE— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de varias obras, entre ellas la presente (v. fs. 3/11).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 27 de abril de 2007, mediante el acta n° 71/07 (v. documentación a fs. 13/123 y aprobación a fs. 124/5).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1660/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 19/07, con un presupuesto oficial de **\$107.000.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 126/7).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 25 de octubre de 2007 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$127.996.686,87** y un plazo de **36 meses**, iniciándose los trabajos el 30 de noviembre de 2007 (v. fs. 322/5, 334/7, 338/9, 365/6, 369/74, 375/9 y 380/4 de expte. DNV n° 4195/08).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron seis cambios en el Plan de Trabajos —cinco (5) con ampliación de plazo y uno (1) sin ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. 475.116/09, 451.439/10, 456.103/11, 460.247/12, 464.612/14 y 467.787/15, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 4195/08*”).

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 475.116/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 19 de marzo de 2009 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de que “*el mundo entero está padeciendo la peor crisis financiera de las últimas décadas, incluso sin precedentes según algunos analistas, lo que trajo aparejada la desaceleración local de la economía, con la consecuente retracción de las ventas y el encarecimiento y en algunos casos desaparición del crédito para el sector privado (...) el escenario detallado precedentemente nos obliga a rever los*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

*volúmenes restantes a la fecha de los distintos ítems de obra y la forma en que se propondrán ejecutar mensualmente los mismos, lo que significa necesariamente una baja estimación de producción de los mismos de manera tal de considerar esta situación, la que no resulta atribuible a esta contratista” (v. fs. 2).*

Dicha solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez lo elevó sugiriendo aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 7 de mayo de 2009 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1499/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 10, 11 y 13).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de ninguna manera: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al*

*contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, **se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES**, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; todo ello con el fin de **encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 451.439/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 4 de noviembre de 2010 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 13 meses, alegando como justificativo que *“los innumerables conflictos registrados en la zona norte, caracterizados por el corte de rutas, impidieron el normal abastecimiento de insumos y combustibles puesto que estos llegan principalmente del norte (Bs.As.), imposibilitando los volúmenes previstos de producción en varias ocasiones”* (v. fs. 3).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta en diversas localidades de Santa Cruz y Chubut, fechados en mayo de 2008, junio de 2009 y marzo, abril, agosto y octubre de 2010 (v. 4/13).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, de la Dirección Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que,



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 30 de diciembre de 2010 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 4077/10 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 36 a 49 meses** (v. fs. 25/6, 27/8, 30 y 33/4).

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo —los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos—, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso** (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 49 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 13 meses —de 36 a 49—, es decir, se incrementa el plazo un +36,11% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló en noviembre de 2010, es decir, **el mismo mes en que debía finalizar la obra**; y que la comparación del nuevo Plan de Trabajos propuesto con el anterior revela que **a la fecha de este pedido de ampliación de plazo —concluido octubre de 2010, mes n° 35 de 36 de ejecución previstos—, la empresa no sólo no estaba cerca de alcanzar el 100% de certificación sino que la obra registraba solamente un avance del 42,19%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 14/7).

**Lo expuesto permite concluir, a la luz de todo lo reseñado, que la presente solicitud de ampliación de plazo obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 456.103/11)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 31 de enero de 2011 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo, alegando como justificativo nuevamente los conflictos por cortes de ruta en la zona norte de la provincia, agregando que también hubo inconvenientes en la



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

obtención de permisos para construcción en las zonas de parques nacionales (v. fs. 6).

Meses más tarde, el 31 de mayo de 2011, José Carlos PISTÁN presentó una nota idéntica, reiterando la solicitud, y en ambos casos se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Santa Cruz y Chubut, fechados en octubre, noviembre y diciembre de 2010 y enero, marzo, abril y mayo de 2011 (v. 7/18, 19 y 20/56).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, de la Dirección Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 16 de noviembre de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 4486/11 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 49 a 61 meses** (v. fs. 68/9, 70/1 y 74/5).

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo —los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos—, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia*”

prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

**Respecto de los supuestos inconvenientes en relación a los permisos en los parques nacionales, lo cierto es que no se acompañó ningún documento ni elemento probatorio que permita acreditar dicha situación, ni explicación alguna sobre cómo habría incidido en el avance de los trabajos, en qué sectores habría repercutido y en qué medida.**

**De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 49 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 49 a 61—, es decir, se incrementa el plazo un +33,33% más de lo previsto originalmente.**

Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 460.247/12)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 6 de septiembre de 2012 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

plazo, alegando como justificativo que productores y dueños de campos impidieron el ingreso a la Sección I, lo que imposibilitó a la empresa ejecutar los trabajos en dicha zona, agregando también que la contratista está evaluando una modificación de obra a solicitar y ello la conduciría a reprogramar los trabajos restantes (v. fs. 4).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, de la Dirección Obras, y luego se reunió el Consejo Técnico integrado por PANIAGUA —por la Dirección Obras y por el despacho de Ingeniero Jefe— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 1 de octubre de 2012 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 2547/12 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 61 a 76 meses** (v. fs. 15/6, 17/8 y 21).

**En relación a los supuestos inconvenientes en relación a los propietarios de campos y su permiso para realizar los trabajos, lo cierto es que no se acompañó ningún documento ni elemento probatorio que permita acreditar dicha situación, ni explicación alguna sobre cómo habría incidido en el avance de los trabajos o en qué medida.**

Por otro lado, debe señalarse que tampoco es procedente la justificación de una demora en el cumplimiento del ritmo de trabajos en la existencia de una propuesta de modificación de obra que la empresa contratista se encontraba preparando, porque dicha modificación sólo podría ocasionar algún tipo de consecuencia sobre la relación contractual una vez que fuera modificada o, cuanto menos, formulada en el expediente administrativo; pero su eventual preparación no tiene aptitud para excusar las penalidades por atrasos, máxime cuando dicha modificación, finalmente, nunca fue propuesta.

De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta— debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 49 estaba planificada para realizarse en 36 meses y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 15 meses —de 61 a 76—, es decir, se incrementa el plazo un +41,67% más de lo previsto originalmente.**

Además, debe tenerse presente que el nuevo Plan de Trabajos es propuesto concluido el mes n° 57 —sobre 61 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado, **la obra debía registrar un grado de avance de 77,06% y, sin embargo, se había realizado sólo el 45,44%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 6/10 y comparar con Plan de Trabajos obrante a fs. 58/63 de expte. AGVP n° 456.103/11).

Lo expuesto exhibe que, de haberse cumplido con la normativa vigente —cuya profundización se abordó en el acápite V.c.2.i.—, la AGVP debería haber procedido a la rescisión directa del contrato, toda vez que el grado de ejecución de los trabajos llevaba —tiempo antes de la solicitud de ampliación— un atraso respecto de lo planificado en más de un 30%, causal directa de rescisión por culpa de la contratista (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

### Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 464.612/14)

Este expediente encuentra su fundamento en una nota manuscrita del 20 de marzo de 2014 firmada por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó una ampliación de plazo, aclarando que los motivos de ella se encontraban en la nota que se adjuntaba (v. fs. 3).

Sin embargo, la nota adjuntada a continuación se trata de la misma nota que fundamentó el pedido de ampliación de plazo anterior, fechada el 6 de septiembre de 2012, en la que, como hemos visto, se adujeron impedimentos de los productores y dueños de campos que imposibilitaron a la empresa ejecutar los trabajos, además de una modificación de obra cuya solicitud preparaba la empresa y que la conduciría a reprogramar los trabajos restantes (v. fs. 4).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, de la Dirección Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Claudia OLIVA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 23 de mayo de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 927/14 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando la **ampliación de plazo de 76 a 88 meses** (v. fs. 19, 20/1, 24 y 26).

**Ante todo, corresponde señalar que ni siquiera se confeccionó una nota especial para solicitar esta ampliación de plazo sino que, como se dijo, se acompañó una copia de la que se había utilizado hacía casi dos años para justificar la anterior ampliación; todo lo cual no sólo no fue corregido por la agencia vial, sino que las autoridades del organismo avalaron explícitamente,**

considerando legítima esta ampliación, sin efectuar ningún tipo de valoración ni exigir ningún tipo de acreditación de las causales que, vale repetir, ni siquiera habían sido debidamente invocadas.

En definitiva, nos encontramos ante un trámite de ampliación de plazo insanablemente nulo, en el que solamente se montó una *ficción* de solicitud de ampliación que, en definitiva, solamente consistió en el cumplimiento de pasos administrativos formales para habilitar la extensión del plazo, libre de penalidades, permitiendo así *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma y los injustificados atrasos que se habían registrado hasta la fecha.

Es útil *dimensionar* la magnitud de esta ilegítima ampliación a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 49 estaba planificada para realizarse en **36 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 76 a 88—, es decir, se incrementa el plazo un +33,33% más de lo previsto originalmente.**

Además, debe tenerse presente que el nuevo Plan de Trabajos es propuesto concluido el mes n° 75 —sobre 76 meses de plazo vigente—, momento en el cual, según el plan anterior aprobado, **la obra debía registrar un grado de avance de 94,53% y, sin embargo, se había realizado sólo el 48,11%** (v. Plan de Trabajos obrante a fs. 6/13 y comparar con Plan de Trabajos obrante a fs. 6/10 de expte. AGVP n° 460.247/12).

**Lo expuesto exhibe que, de haberse cumplido con la normativa vigente —cuya profundización se abordó en el acápite V.c.2.i.—, la AGVP debería haber procedido a la rescisión directa del contrato, toda vez que el grado de**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**ejecución de los trabajos llevaba —tiempo antes de la solicitud de ampliación— un atraso respecto de lo planificado en más de un 30%, causal directa de rescisión por culpa de la contratista (art. 46 de los pliegos de bases y condiciones).**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 467.787/15)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 25 de junio de 2015 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 12 meses, alegando como justificativo los inconvenientes originados a la empresa por las dificultades en las importaciones de “*insumos extranjeros que poseen los equipos viales para sus reparaciones*”, sumado a las “*difíciles condiciones climatológicos que surgieron en la época invernal que se extendió más de lo usual, siendo el año pasado un año atípico en razones climatológicos*” (v. fs. 4).

Dicha solicitud fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Consejo Técnico integrado por él —en representación de la Dirección Obras y del despacho de Ingeniero Jefe— y por Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes el 30 de junio de 2015 propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 31 de julio de 2015 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 1626/15 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 88 a 100 meses** (v. fs. 35/6, 37/8 y 40).

**Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, cabe señalar que el pedido de la empresa del GRUPO BÁEZ no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber**

provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud.

A la vez, también cabe tener presente que los supuestos inconvenientes derivados por las *condiciones climáticas* —alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ— no fueron acreditados correctamente: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes meteorológicos de ningún tipo, tampoco se aclaró cuándo se habrían producido y sobre qué ítems habrían influido negativamente.

Amén de ello, lo cierto es que, tal como se expuso en innumerables ocasiones, las adversas condiciones climáticas de la Provincia de Santa Cruz estaban previstas en los pliegos y planes de trabajos, razón por la cual para su admisión como *fuerza mayor* debían acreditarse *acontecimientos naturales extraordinarios* que hayan sido *imprevisibles* y que hayan *impedido* a la empresa adoptar medidas preventivas; acreditación que debía producirse dentro de los quince (15) días de acaecido el evento climatológico; todo lo cual no ocurrió en el caso, como se ve (v. arts. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

En efecto, no solamente estaban previstos en el costo de cada ítem de esta obra los trabajos que normalmente deben realizarse como consecuencia del frío, los vientos y las nevadas, sino que en el Plan de Trabajos se prevé, todos los años, vedas invernales de tres meses durante los cuales se encontraba expresamente planificado no avanzar con los trabajos, dada la hostilidad climática.

Además, el mismo contrato de obra pública suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES dispone, en su cláusula 7°, que “*la empresa tendrá en cuenta las características climáticas de la zona, a los efectos de programar su Plan de Trabajo a fin de dar cumplimiento al Plazo de Obras. El mismo incluye los períodos*



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

de veda” y, en su cláusula 8°, que “La Contratista deberá tomar las previsiones necesarias para continuar los trabajos, cualquiera sean las condiciones que imperen en la zona y que no constituyan caso de fuerza mayor previstas en el art. 39° inc. b) de la ley 13.064 de Obras Públicas, los cuales no darán motivo a ampliaciones del plazo fijado para la terminación de los trabajos, debiendo La Contratista adoptar las previsiones del caso para mantener las tareas y ampliar si fuera necesario la jornada normal de labor, al efecto de su estricto cumplimiento sin que ello dé derecho a modificación de los precios contractuales, ni a reconocimiento alguno por la adopción de tales medidas” (v. contrato obrante a fs. 380/4 de expte. DNV n° 4195/08).

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 25 de junio de 2015, es decir, **tres meses después de que venciera el plazo de finalización de obra vigente** —30 de marzo de 2015, a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de extender esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 49, TRAMO: “EMPALME RP N° 39 — EMPALME RN N° 3” (expte. DNV n° 4195/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, **la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación*”; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que en 5 ítems era del 5% de la cotización total del ítem** (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 114/5 de expte. DNV n° 4195/08).

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “ante la celeridad de las presentes actuaciones” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 36 meses a 100 meses (+177,78%)** y el costo de la obra aumentó de **\$127.996.686,87 a \$254.848.353,33 (+99,11%)**; los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$889.090.586,34**; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 72%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 18.295/08 (Autopista — autovía en Ruta Nacional n° 3, Tramo: “Rada Tilly — Km 1867”)

En el expediente madre DNV de esta obra no consta el convenio por el cual se acordó la financiación a cargo del Tesoro Nacional de la presente obra, pero sí se encuentra agregada una *addenda* del 27 de mayo de 2009, firmada entre Nelson PERIOTTI y Raúl Gilberto PAVESI, por la cual se modifica la forma de pago de los certificados, y de ella surge que el convenio inicial fue firmado el 12 de diciembre de 2006 y que en él se dispone que la AGVP requerirá la aprobación expresa de los organismos de control externos provinciales (v. fs. 956/7).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 26 de junio de

2007, mediante el acta n° 98/07 (v. documentación a fs. 8/347 y aprobación a fs. 349/51).

A raíz de ello, el mismo día el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFANE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2414/07 y *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 25/07, con un presupuesto oficial de **\$197.300.000**, designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 354/5).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 25 de agosto de 2008 se suscribió el contrato de obra pública con KANK Y COSTILLA, por un costo de **\$214.046.867,74** y un plazo de **30 meses**, iniciándose los trabajos el 1 de abril de 2009 (v. fs. 912, 923/7 y 929/34 de expte. DNV n° 18.295/08).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y tres cambios en el Plan de Trabajos —todos ellos con ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 475.805/09, 477.279/09, 454.876/11, 462.747/13 y 464.673/14, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 18.295/08*”).

*Nuevo Plan de Trabajos avalando no reducción de plazo por anticipo financiero (expte. AGVP n° 475.805/09)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 1 de junio de 2009 por Manuel PARRAS, en su carácter de representante técnico de KANK Y COSTILLA, por medio de la cual solicitó un anticipo financiero del 20% del monto



## *Ministerio Público Fiscal de la Nación*

de obra restante a dicha fecha, a la vez que requirió que se exceptúe a la empresa de la reducción de plazo que, según los pliegos, correspondía como consecuencia del anticipo; ello con motivo en que la obra se habría iniciado el 1 de abril de 2009, fecha “prácticamente coincidente” con la veda invernal (v. fs. 2).

En la misma solicitud se encuentra, manuscrita al pie, una autorización suscripta por el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, por medio de la cual dio el “visto bueno” al anticipo y a la no reducción de plazo y requirió a la firma que confeccionara un nuevo Plan de Trabajos, el cual se encuentra incorporado a continuación (v. fs. 2 y 7/8).

Posteriormente, el 23 de junio de 2009, el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI elevó el asunto a la Presidencia lo que posibilitó que, el día siguiente, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ emitiera la Resolución AGVP n° 2295/09 *ad referendum* del Honorable Directorio, **aprobando el nuevo Plan de Trabajos, que proponía realizar la obra en 30 meses a pesar de haber recibido el anticipo financiero** (v. fs. 27 y 28).

Ahora bien, ante todo corresponde señalar que, según se desprende de los pliegos que regían para esta obra, la empresa que solicitare el anticipo financiero debía ofrecer una reducción de plazo equivalente, *como mínimo*, a un (1) mes por cada seis (6) meses o fracción menor del plazo de obra original; lo que conduce a concluir que, **en una obra como esta que preveía un plazo original de 30 meses, la contratista debía ofrecer, como mínimo, una reducción de plazo de cinco (5) meses** (v. fs. 3/4 de este expediente, en donde constan copias del art. 89 de las bases y condiciones, relativo al anticipo financiero).

**Tal como se desprende de la lectura de la normativa, la ley no preveía en absoluto la posibilidad de que la contratista solicitase eximirse de la**

**reducción de plazo o la Administración aceptar dicha eximición, abonándole el anticipo pero sin reducir el plazo.**

La única variable que se dejaba en la discrecionalidad de la Administración era la de *otorgar o no* el anticipo —aún cuando la contratista cumpliera todos los requerimientos legales— o de otorgar un anticipo *menor* al solicitado, teniendo en cuenta el plazo de reducción ofrecido.

**Lo expuesto lleva a concluir que, en definitiva, el trámite del presente expediente aparenta tratar de la simple aprobación de un Plan de Trabajos —como su carátula y la resolución final indican— pero, en realidad, se trata de una grosera e ilegítima *ampliación de plazo*, toda vez que, aceptado como se aceptó el anticipo financiero, la única opción legal posible era reducir el plazo de obra en, como mínimo, cinco (5) meses, llevándolo a veinticinco (25) meses y, sin embargo, se mantuvo en los treinta (30) meses originales.**

Ahora bien, lo cierto es que, aún cuando la propia aceptación del anticipo sin reducción de plazo deviene manifiestamente ilegítima, debe señalarse también que las razones alegadas por la empresa —y aceptadas por el Ingeniero Jefe— para no reducir el plazo, tampoco son válidas en sí mismas.

En efecto, de la lectura del Plan de Trabajos acompañado se desprende que durante el mes de abril de 2009 (mes n° 1 de la obra) se certificó el 100% de la movilización de obra —**más de diez millones de pesos**—, que con esta solicitud se logra cobrar un anticipo de más de **cuarenta millones de pesos**, que se propone extender la veda invernal de junio a agosto inclusive en el año 2009 y 2010, pero no en el año 2011, y que el Plan de Trabajos original preveía solamente dos vedas, de dos meses cada una.

**Lo señalado revela que, en definitiva, la aprobación de este nuevo Plan de Trabajos tuvo como consecuencia la obtención de diez meses más de plazo**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

—cinco por la reducción eludida y cinco por las vedas agregadas— y cuarenta millones de pesos, para la realización de una obra que fue finalmente rescindida por encontrarse realizada en solamente el 27%, en febrero de 2016, al mes n° 84 de su inicio, y luego de más de 236 millones de pesos abonados al **GRUPO BÁEZ** (v. gráfico n° 6 obrante a fs. 2664/5).

Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 477.279/09)

El trámite de la Modificación de Obra n° 1 se inició a raíz de una nota suscripta el 6 de noviembre de 2009 por la Insp. Paola KIERNAN, por medio de la cual propuso aumentar la cantidad en el ítem “construcción de sub-base granular drenante” en virtud de que, a partir del avance de los trabajos, se habría detectado la necesidad de prolongarla más allá de lo originalmente previsto; como así también la creación de dos ítems nuevos: “traslado de fibra óptica” —debido a que la empresa del GRUPO BÁEZ debió correr un tendido de Telefónica de Argentina que se encontraba sobre la traza— y “rehabilitación topográfica de la zona de camión” —en atención a una solicitud de la Subsecretaría de Medio Ambiente de la Provincia de Santa Cruz (v. fs. 2/5).

La propuesta fue elevada por el Director de Obras Víctor PANIAGUA al Ingeniero Jefe y luego se reunió el Consejo Técnico integrado por PANIAGUA —en representación de la Dirección Obras y del Ingeniero Jefe—, y Guillermo TORRES —por la Dirección de Planificación Vial—, que el 27 de noviembre de 2009 propuso al Honorable Directorio aprobar las modificaciones; lo que posibilitó que el 18 de diciembre de 2009, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ aprobase, mediante la Resolución AGVP n° 4760/09 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$214.046.867,73** a **\$228.145.376,97 (+6,59%)** (v. fs. 33, 34/5 y 38/9).

**Cabe destacar que en ningún momento se acompañó la supuesta solicitud de la Subsecretaría de Medio Ambiente, ni las constancias del traslado de fibra óptica, y que los precios unitarios de los ítems nuevos fueron definidos por KANK Y COSTILLA sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo su costo, el cual fue decidido por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ unilateralmente y sin otras empresas compitiendo (v. fs. 16/8).**

En relación al aumento de costos, debe recordarse que **una modificación de obra fundada en una detección posterior de errores o deficiencias en los planos y pliegos atentaba directamente contra la normativa vigente**, ya que la ley provincial de obras públicas disponía que *la empresa debía verificar* que los pliegos y planos de la licitación fueran correctos, que en caso de detectar algún error debía comunicarlo a la Administración *antes* de iniciarse la obra y que, si no lo hacía en ese tiempo, luego no podía reconocérsele mayores costos por cambios en los trabajos (v. art. 43 de la ley provincial n° 2743).

Para concluir respecto de esta modificación, corresponde destacar que, a pesar de que la ley provincial n° 2743 imponía la *obligatoriedad* de reajustar las garantías de cumplimiento de contrato cada vez que existiera una modificación de obra que aumentara los montos involucrados, lo cierto es que, al momento de dictarse la resolución aprobatoria, **KANK Y COSTILLA no había acompañado la ampliación de la garantía y en todo el expediente no consta tampoco que la haya adjuntado posteriormente.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 454.876/11)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 16 de agosto de 2011 por Manuel PARRAS, en su carácter de representante técnico de KANK Y COSTILLA, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

de Trabajos con ampliación de plazo de 24 meses, alegando como justificativo la falta de liberación de un sector de la traza, hecho que la empresa comunicó oportunamente en notas de pedido anteriores (v. fs. 3).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, oportunidad en que explicó que efectivamente hubo inconvenientes en un sector de la traza —11 de los 24km que tiene la obra— que los respectivos frentistas no quisieron liberar y que, por tanto, debieron iniciarse acciones judiciales por parte de la DNV que permitieron expropiar y tomar posesión de esa zona recién en marzo de 2011 (v. fs. 38/9).

El Ingeniero Jefe convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, por Víctor PANIAGUA —por la Dirección Obras— y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 16 de noviembre de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO emitiera la Resolución AGVP n° 4485/11 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 30 a 54 meses** (v. fs. 17/8, 20 y 23).

**Ahora bien, en relación a los motivos por los cuales se pretendió justificar esta fenomenal ampliación de plazo —que prácticamente duplica el anterior—, corresponde señalar que, aún si se tuviera por comprobados los problemas de liberación de traza invocados, que se habrían extendido desde el inicio de la obra hasta marzo de 2011 —plazo que, efectivamente, consiste en 24 meses—, lo cierto es que tales inconvenientes sólo afectaron una porción de la zona, tal como los propios solicitantes de la ampliación y funcionarios viales reconocieron.**

Sin embargo, al plantearse —y aprobarse— una ampliación de 24 meses en una obra que llevaba 24 meses de actividad, se pretende sostener que dichos problemas imposibilitaron *por completo* los trabajos, lo cual es imposible porque, como se dijo, afectaron sólo *una porción* de la traza.

Para más, no debe olvidarse que se trata de una obra que, como se señaló en los expedientes anteriores, ya había recibido una ilegítima ampliación de plazo de prácticamente diez (10) meses y un anticipo financiero del 20% equivalente a más de cuarenta (40) millones de pesos; elementos que revelan que, en definitiva, la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ pretendió, ilegítimamente, extender al máximo posible los ingresos y los plazos de ejecución, sin ofrecer a cambio lo único a lo que se encontraba legalmente obligada: la reducción de plazo y la ejecución de los trabajos.

Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 457.284/11)

El trámite de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a raíz de una nota suscripta el 27 de diciembre de 2012 por Paola KIERNAN, Inspectora de AGVP, en la cual adujo la necesidad de introducir una importante modificación en una gran cantidad de ítems de la obra: disminuciones en cantidades por el ajuste de lo planificado a lo que realmente se ejecutará y aumentos y creaciones de nuevos ítems originados a partir de *once* situaciones que, a su juicio, justificarían esos cambios; alteraciones que, en el balance total, ampliarían el plazo en **24 meses** y el costo en más de **149 millones de pesos, un aumento del orden del 39,83%** (v. fs. 1bis/15).

Conforme se desprende del cuadro comparativo acompañado, el conjunto de los aumentos y disminuciones de cantidades de *ítems ya existentes* que se ajustan en función de lo que se ejecutará conduce a una disminución del gasto en **\$103.682.891,49**; mientras que los nuevos ítems creados con esta modificación significan un aumento del gasto en **\$253.539.948,09**; lo que explica que, en



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

conclusión, la modificación propuesta significaría un mayor gasto final de **\$149.635.375,62**, como se indicó anteriormente (v. fs. 393/6).

Como se dijo, existieron *once* circunstancias que fueron utilizadas como justificativo de los nuevos ítems creados —cuya explicación completa puede encontrarse en el expediente—, según la enunciación que haremos a continuación: **i)** propuesta de KANK Y COSTILLA para mejorar el asfalto y pavimento; **ii)** mallines nuevos detectados en la ruta; **iii)** nuevo acceso a Rada Tilly solicitado por el intendente de dicha localidad; **iv)** cambio de traza en Playa Alsina, solicitada por la Subsecretaría de Medio Ambiente; **v)** modificación en el acceso a Estancia La Esperanza, pedida por su propietario; **vi)** reubicación del puesto policial Ramón Santos; **vii)** cambio en el esquema de construcción de puesto de pesaje y puesto sanitario del Consejo Agrario Provincial; **viii)** construcción —no prevista— de un puesto de Gendarmería; **ix)** modificación de vigas postesadas por pretensadas en la realización de puentes; **x)** hallazgo de arena fina que demandó estudio de suelos; **xi)** utilización de tierra armada para contener terraplén de acceso al puente de Rada Tilly (v. nota explicativa obrante a fs. 1bis/15).

Ahora bien, amén de la cantidad y diversidad de causales que se invocaron como justificación de la modificación de obra, lo cierto es que solamente una de ellas —la propuesta de KANK Y COSTILLA dirigida a “mejorar” el asfalto y pavimento, enunciada en primer lugar— ocasiona una porción del aumento significativa, que justifica ocuparse separadamente de ella.

En efecto, de los nueve (9) ítems creados —65, 66a, 66b, 67, 68, 69, 70, 71 y 72—, los que llevan los números **números 65, 66a y 68 implican un aumento de \$225.402.798,09**, lo que representa el **88,90%** del aumento total que produce por **los nuevos ítems creados y los tres ítems indicados se crearon como consecuencia de la propuesta de KANK Y COSTILLA**, aceptada sin objeciones

por la AGVP (v. nota explicativa de las modificaciones, a fs. 1bis/15, y cuadro comparativo de importes a autorizar, obrante a fs. 393/6).

Ahora bien, ingresando al análisis de la propuesta del GRUPO BÁEZ, corresponde señalar que, mediante la nota de pedido n° 29 suscripta por Manuel PARRAS el 8 de agosto de 2011, la firma KANK Y COSTILLA adujo que el pavimento estaba muy deteriorado y, en consecuencia, sostuvo: “*esta contratista, conciente [sic] de la problemática y con la convicción de que deben arbitrarse los medios técnicos que aporten la mejor y más moderna tecnología, a fin de lograr la calidad que deben tener todas las obras que construye, contrató un especialista en la materia para que diagnosticara y propusiera soluciones, cuyo informe adjuntamos*” (v. fs. 17/8).

En efecto, se acompañó un informe técnico elaborado por el profesional contratado —Ing. Norberto Cerutti— y KANK Y COSTILLA aclaró que el informe fue encomendado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, porque es la constructora del tramo adyacente al que aquí se trata y porque los inconvenientes señalados afectaban, según la empresa, a los dos tramos por igual, razón por la cual el informe fue conjunto (v. informe técnico incorporado a fs. 19/56).

Ahora bien, más allá del rigor de dicho estudio encomendado por las empresas del GRUPO BÁEZ, lo cierto es que ese informe no hacía referencia a costos sino a necesidades técnicas y que, valiéndose de ese documento, **la firma KANK Y COSTILLA confeccionó, unilateralmente, el análisis de precios correspondiente a los nuevos ítems, fijando los costos que, a su juicio, correspondía atribuir a las nuevas tareas** (v. fs. 354/63).

A pesar de la magnitud de la modificación propuesta y su dudosa *necesidad*, el Inspector Juan GELVES —p/a Director de Obras— elevó el asunto —con su opinión favorable— al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, el cual



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

convocó al Consejo Técnico integrado por él, por GELVES —por la Dirección Obras— y por Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones; lo que permitió que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 10 de octubre de 2013 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ aprobase, mediante la Resolución AGVP n° 1845/13 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$375.704.739,46** a **\$525.340.115,08 (+39,83%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, **que incluía un aumento de plazo de ejecución de 54 meses a 78 meses** (v. fs. 293/4, 295/9 y 302/3).

**Corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente que, como vimos, solamente la “propuesta de mejora” de KANK Y COSTILLA significaba un aumento de al menos \$225.402.798,09, equivalentes a USD 53.161.037,28 al cambio oficial correspondiente al 8 de agosto de 2011—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).**

Por otro lado, en relación a la ampliación de plazo, es necesario señalar que la misma obedece —al menos en su gran mayoría— a la “necesidad” creada por la propia KANK Y COSTILLA que —en sintonía con AUSTRAL CONSTRUCCIONES— trajo su “propuesta” de mejora que,

**previsiblemente, incrementó fenomenalmente los costos y los tiempos de esta obra.**

Para concluir, es útil *dimensionar* la magnitud de esta ampliación de plazo a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 3 estaba planificada para realizarse en **30 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 24 meses —de 54 a 78—, es decir, se incrementa el plazo un +80,00% más de lo previsto originalmente.**

Finalmente, es necesario señalar que la presente modificación de obra se aprobó en octubre de 2013, es decir, **el mismo mes de finalización previsto para la obra** —a partir de la última ampliación de plazo—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **la introducción de esta “mejora” obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo y multiplicar *exponencialmente* los costos, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

*Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 464.673/14)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 7 de abril de 2014 por Manuel PARRAS, en su carácter de representante técnico de KANK Y COSTILLA, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 12 meses, alegando como justificativo la Modificación de Obra n° 2, ya que “*la empresa ahora necesita reestructurar la obra en base a los trabajos y cantidades de la Modificación recientemente aprobada*”, sumado a que “*en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2013*” se habría sufrido la falta de abastecimiento de combustible como consecuencia de cortes de ruta en Chubut, lo que habría imposibilitado el avance de la obra según las cantidades previstas (v. fs. 3).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Chubut y Santa Cruz —fechados en octubre, noviembre y diciembre de 2013— (v. 4/19).

La solicitud de ampliación fue elevada —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 21 de mayo de 2014 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 884/14 *ad referendum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 78 a 90 meses** (v. fs. 41/2, 43 y 46).

En relación a los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, en particular sobre los cortes de ruta y su influencia sobre el desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

De cualquier manera, cabe recordar que las pretendidas justificaciones de la demora por *fuera mayor* alegadas por la empresa del GRUPO BÁEZ —en este caso, el supuesto desabastecimiento por cortes de ruta — debían ser acreditadas y comunicadas fehacientemente por la empresa a la Administración dentro de los quince (15) días de producido el hecho; lo cual, como se ha visto, no ocurrió en el caso (v. art. 46 y 48 de la ley provincial n° 2743).

Ahora bien, no puede dejar de señalarse la *manipulación* del trámite de las obras públicas viales que se desprende de la lectura de este expediente, toda vez que, como hemos visto, a través de la Modificación de Obra n° 2 —aprobada el 10 de octubre de 2013— se autorizó un aumento del **+39,83%** en el costo de la obra, equivalente a más de **149 millones de pesos**, otorgándole a la empresa **24 meses más para que puedan aplicar dicho producto**, y, **seis meses después**, se dispone ampliar los tiempos de ejecución en 12 meses más, motivado en la misma modificación de obra que ya había sido fundamento de 24 meses más.

En definitiva, la empresa de Lázaro BÁEZ generó una “nueva necesidad” en la obra —principalmente, la *onerosa* propuesta de mejora del pavimento que tratamos anteriormente—, con ello aumentó *sideralmente* los costos —sin control alguno— y los plazos —en 24 meses—, pero seis (6) meses después la empresa solicitó 12 meses más, bajo los mismos motivos, sumados a otros inaceptables, sin tampoco justificar por qué no usó para ello los 24 meses anteriormente concedidos, y sin que la AGVP le requiriera explicaciones al respecto.

Lo expuesto revela que, en realidad, la “necesidad” no era de la obra vial en sí misma sino que se trataba de una *necesidad funcional* del plan criminal investigado, que por este medio pudo *multiplicar* los multimillonarios



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**fondos públicos involucrados y extender indefinidamente los plazos, sin que recayera ninguna de las penalidades que debieron haberse impuesto por los atrasos.**

Respecto de esta ampliación de plazo, es útil *dimensionar* su magnitud a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 3 estaba planificada para realizarse en **30 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución —sin fundamento válido— en 12 meses —de 78 a 90—, es decir, se incrementa el plazo un +40% más de lo previsto originalmente.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: “*RADA TILLY — KM 1867*” (expte. DNV n° 18.295/08), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, la **empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que “en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”; el contrato firmado había violentado

abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que “*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual*” y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— elevó el **plazo original de 30 meses a 90 meses (+200%)** y el costo de la obra aumentó de **\$214.046.867,74 a \$872.811.788,00 (+307,77%)**, los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$1.404.575.546,11**; (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

**Además, no puede soslayarse que este es uno de los casos de *sobrepuestos* detectados y que los montos cotizados por BÁEZ son superiores en un **69,46%** a las cotizaciones del 2016 —incluso actualizados—; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 27%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

Expte. DNV n° 11.686/10 (Refuerzo estructural en Ruta Nacional n° 281, Tramo: “Puerto Deseado — Empalme RN n° 3”, Sección: “Km 32,55 — Puerto Deseado”)

El 8 de junio de 2010 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Manuel Ángel DÍAZ— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra —con un presupuesto estimado de **\$60.000.000—**, imponiendo a la AGVP que si el monto de la oferta ganadora era mayor a dicha cifra, debía requerir a la DNV la aprobación de lo actuado, previo a la adjudicación y el contrato (v. fs. 17/9).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 26 de agosto de 2010 se suscribió el contrato de obra pública con KANK Y COSTILLA, por un costo de **\$65.663.561,38** y un plazo de **24 meses**, iniciándose los trabajos el día siguiente (v. fs. 1, 5/9, 12/3, 14 y 20 de expte. DNV n° 11.686/10 y fs. 2223/5 de expte. AGVP n° 479.259/10).

Debido a que el monto de la oferta superaba la pauta establecida en el convenio, el 20 de agosto de 2010 se suscribió una *addenda* al convenio, por medio de la cual la Dirección Nacional de Vialidad —en la persona de Nelson PERIOTTI— actualizó el monto de la obra a **\$65.663.561,38**, cifra concordante con la oferta preadjudicada, teniendo en cuenta que AGVP la había considerado como la más conveniente (v. fs. 2216/7 de expte. AGVP n° 479.259/10).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujeron dos modificaciones de obra y dos cambios en el Plan de Trabajos —una reducción y una ampliación de plazo—,

cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 450.739/10, 453.724/11, 458.834/12 y 461.884/13, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Exptes. DNV n° 10.474/07, 10.562/11 y 11.686/10*”).

*Nuevo Plan de Trabajos con reducción de plazo por anticipo financiero (expte. AGVP n° 450.739/10)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 27 de agosto de 2010 por Manuel PARRAS, en su carácter de representante técnico de KANK Y COSTILLA, por medio de la cual solicitó un anticipo financiero del 20% del monto de obra restante a dicha fecha, ofreciendo a la vez una reducción de plazo de cuatro (4) meses, como consecuencia del anticipo (v. fs. 2).

La solicitud fue elevada por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI que convocó al Consejo Técnico integrado por él PANIAGUA y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, el cual propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, el 28 de septiembre de 2010, el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 2947/10 *ad referéndum* del Honorable Directorio, aprobando el nuevo Plan de Trabajos, que **redujo el plazo de obra de 24 a 20 meses**, tal como estipulaba el pliego que debía procederse ante la liquidación del anticipo financiero (v. fs. 19, 22/3 y 26/7 y art. 89 del pliego particular de condiciones, relativo al anticipo financiero).

*Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 453.724/11)*

El trámite de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a raíz de una nota suscripta el 27 de mayo de 2011 por José CENA ÁLVAREZ, Inspector de AGVP, en la cual hizo saber que la Dirección Nacional de Vialidad había sugerido modificar esta obra incrementando los perfiles de seguridad, lo que se traduciría en mayores costos, razón por la cual la agencia provincial debió —a fin de mantener el



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

costo dentro de lo convenido con la DNV— suprimir la realización de tareas de repavimentación en el Autódromo de Puerto Deseado (v. fs. 3/6).

En definitiva, se aumentaron las cantidades del ítem vinculado con la seguridad de la obra, pero en modo prácticamente equivalente se eliminaron otros ítems relacionados con el autódromo citado, razón por la cual el costo de obra final prácticamente no varía (se trata de una disminución del 0,03%, según fs. 6).

Es importante señalar que, a pesar de que se reducen las cantidades a ejecutar de trece (13) ítems —en una obra que incluía veinticinco (25) ítems—, inclusive en algunos casos hasta suprimirlas por completo, el plazo no se reduce de manera equivalente, ni tan siquiera un mes, lo que permite concluir que, al disminuirse *significativamente* las tareas a realizar sin reducir el plazo, nos encontraríamos ante una posible ampliación de plazo encubierta.

La nota de la inspección fue elevada —con opinión favorable— por el Director de Obras, Víctor PANIAGUA, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI quien convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA y Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que el 27 de mayo de 2011 propuso al Honorable Directorio aprobar la modificación; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 1 de junio de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 1737/11 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que modificó el costo de **\$65.663.561,38** a **\$65.642.731,67 (-0,03%)** y aprobó el nuevo Plan de Trabajos, que **mantenía el plazo de obra en 20 meses** (v. fs. 49/50, 51/3, 55 y 58/9).

Modificación de Obra n° 2 (expte. AGVP n° 458.834/12)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 2** se inició a partir de la nota suscripta el 13 de abril de 2012 por el Inspector José CENA ÁLVAREZ en la cual se aduce la necesidad de creación y modificación de ítems o de cantidades reales a ejecutar de ellos (aumentando algunos y disminuyendo otros), y un aumento de plazo de 13 meses; todo ello con motivo de la presentación, por parte de KANK Y COSTILLA, del Estudio y Proyecto Ejecutivo elaborado por dicha empresa, que introduciría las necesidades de mayores costos y plazos (v. fs. 2/8).

En efecto, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por KANK Y COSTILLA, se previó ampliar el plazo **—de los 20 meses vigentes a 33 meses—**, fundado los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse (v. fs. 229/31).

Es preciso señalar que el Estudio y Proyecto presentado por KANK Y COSTILLA acompañó un nuevo Cómputo de Ítems y Análisis de Precios realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la contratista, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 199/202).

El trámite de modificación fue elevado **—con opinión favorable—** por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al despacho de Ingeniero y se reunió el Consejo Técnico integrado por PANIAGUA **—por la Dirección Obras y a cargo de Ingeniero Jefe—** y Orlando TABOADA **—por la Dirección de Ingeniería Vial—**, quienes el 11 de octubre de 2012 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados — unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 254/5 y 256/60).



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

Finalmente, el 6 de noviembre de 2012, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Guillermo CANTERO aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 3123/12 emitida *ad referendum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 2, que incrementó el costo de **\$68.098.878,28** a **\$68.598.813,48 (+0,73%)** y aprobó **la ampliación de plazo de ejecución de 20 a 33 meses** (v. fs. 264/5).

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, debe señalarse que en el expediente se reconoce *explícitamente* que se originan en las modificaciones que corresponde introducir como consecuencia de la presentación del Proyecto Ejecutivo por parte de KANK Y COSTILLA; lo que nos lleva a concluir que en esta obra la empresa de Lázaro BÁEZ elaboró el documento técnico final que habría de regir la obra y con él pudo augmentar sensiblemente el plazo de obra, sin que se efectuara siquiera un mínimo análisis de la necesidad de ello.

En tal sentido, es útil *dimensionar* la magnitud de la ampliación de plazo aquí habilitada a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Nacional n° 281 estaba programada en el Plan de Trabajos para ser realizada en **20 meses** y, con esta alteración, se propone **augmentar el plazo de ejecución en 13 meses —de 20 a 33—, es decir, se incrementa el plazo un +65,00% más de lo previsto.**

### Nuevo Plan de Trabajos con ampliación de plazo (expte. AGVP n° 461.884/13)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 12 de abril de 2013 por Manuel PARRAS, en su carácter de representante técnico de KANK Y COSTILLA, por medio de la cual solicitó la ampliación de plazo en 7 meses, alegando como justificativo los inconvenientes originados a la empresa por las dificultades en las importaciones de insumos —principalmente los necesarios para los trabajos de provisión y colocación de barandas metálicas—, sumado a los cortes

de ruta que se habrían producido desde abril de 2012, los cuales habrían impedido el normal abastecimiento de insumos y combustible y, por tanto, habrían imposibilitado el normal avance de la obra (v. fs. 4).

Como prueba de lo expuesto, se acompañaron impresiones de recortes periodísticos que dan cuenta de cortes de ruta o problemas de abastecimiento en diversas localidades de Chubut y Santa Cruz —fechados en junio, julio, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2012 y enero de 2013— (v. 5/30).

Dicha solicitud fue elevada —con opinión favorable— por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, que convocó al Consejo Técnico integrado por él, PANIAGUA y Roberto LILLO —por la Dirección de Ingeniería Vial—, quienes el 26 de junio de 2013 propusieron al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que, previo dictamen favorable de la Directora de Asuntos Legales Lorena LENCINA ALBORNOZ, el 8 de agosto de 2013 el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ emitiera la Resolución AGVP n° 1441/13 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando **la ampliación de plazo de 33 a 40 meses** (v. fs. 41/2, 43/4, 48 y 49/50).

**Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, en particular sobre las restricciones a las importaciones, cabe señalar que el pedido de la empresa del GRUPO BÁEZ no contiene ninguna precisión ni se acompañan elementos que permitan valorar o acreditar, objetivamente, sus alcances, el grado de afectación que pudo haber provocado en el avance de la obra, la imprevisibilidad de su irrupción en el giro de la empresa, su fecha de inicio, si continúa o ha finalizado esa crisis, y ninguna de esas variables fue introducida posteriormente por la agencia vial, que aprobó sin observaciones la solicitud.**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “*el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales*”; “*los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización*” y “*El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista*” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Finalmente, es necesario señalar que la solicitud de ampliación de plazo se formuló el 12 de abril de 2013, es decir, **un mes antes de que venciera el plazo de finalización de obra vigente** —27 de mayo de 2013, a partir de la última modificación de obra—; lo que permite concluir, a la luz de todo lo expuesto, que **obedeció únicamente a la necesidad funcional de *extender* esta obra como fuente de financiamiento del GRUPO BÁEZ por más tiempo, encubriendo la incapacidad de la empresa de ejecutarla en tiempo y forma.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada REFUERZO ESTRUCTURAL EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: “*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*”, SECCIÓN: “*KM 32,55 — PUERTO DESEADO*” (expte. DNV n° 11.686/10), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante*

que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

**Ante todo, es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de las presentes actuaciones*” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Además, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 40 meses (+66,67%)** y el costo de la obra aumentó de **\$65.663.561,38 a \$71.445.263,53 (+8,81%)**, los cuales **actualizados a agosto de 2016** representan **\$279.102.967,65** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).

Expte. DNV n° 10.563/11 (Obras básicas y pavimento en Ruta Provincial n° 47,

Tramo: “Empalme RN n° 281 — Empalme RN n° 3”, Sección II)

El 15 de abril de 2011 se firmó un convenio entre la DNV —representada por el Subadministrador General Carlos Joaquín ALONSO— y la AGVP —representada por Guillermo Horacio CANTERO— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra —con un presupuesto estimado de **\$640.150.000**—, imponiendo a la AGVP que si el monto de la oferta ganadora era mayor a dicha cifra, debía requerir a la DNV la aprobación de lo actuado, previo a la adjudicación y el contrato; y comprometiendo también a la



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

AGVP a obtener la aprobación expresa de los organismos de control externos competentes a nivel provincial (v. fs. 460/2).

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliego general y particular de condiciones, especificaciones técnicas y términos de referencia— fue aprobada por el Consejo Técnico de la AGVP el 28 de abril de 2011, mediante el acta n° 58/11 (v. documentación a fs. 4/192 y aprobación a fs. 194/5).

A raíz de ello, el 2 de mayo de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Guillermo CANTERO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1286/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 12/11, con un presupuesto oficial de **\$640.148.519,33** (v. fs. 199/200).

Corresponde recordar que, luego de un proceso licitatorio *irregular*, en el cual se produjeron *múltiples infracciones* a la normativa vigente —cuya descripción pormenorizada fue acompañada en el acápite **VI.b.4.D** del requerimiento de elevación a juicio, obrante a fs. 7842/8136—, el 7 de junio de 2011 se suscribió el contrato de obra pública con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por un costo de **\$618.356.032,78** y un plazo de **48 meses**, iniciándose los trabajos el 10 de junio de 2011 (v. fs. 309/12, 401/2, 408/13, 417/20, 428/30 y 432/3 de expte. DNV n° 10.563/11).

Ahora bien, el análisis de los expedientes administrativos recabados en virtud de las alteraciones contractuales ocurridas con posterioridad al inicio de los trabajos permite concluir que a esta obra se introdujo una modificación de obra y dos cambios en el Plan de Trabajos —sin ampliación de plazo—, cuya descripción comenzaremos a continuación (v. exptes. AGVP n° 459.043/12, 462.230/13 y 466.486/14, reservados en caja azul denominada “*Vinculados a Expte. DNV n° 10.563/11*”).

Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 459.043/12)

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 30 de marzo de 2012 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de la “*escases [sic] de cemento asfáltico desde ya hace meses*”, lo que habría obligado a la empresa a disminuir el ritmo de la obra (v. fs. 4).

A dicha solicitud se acompañó una copia de una nota del 17 de noviembre de 2011, suscripta por Carlos Enrique WAGNER en su carácter de Presidente de la Cámara Argentina de la Construcción, a José Francisco LÓPEZ, Secretario de Obras Públicas de la Nación, en la cual se hizo saber la preocupación de las empresas constructoras por la disminución en la oferta de productos asfálticos; como así también recortes periodísticos vinculados a inconvenientes de la empresa YPF (v. fs. 5 y 6/16)

El pedido fue elevado por Víctor PANIAGUA, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien convocó al Consejo Técnico que, integrado por él, por PANIAGUA —por la Dirección Obras— y por Orlando TABOADA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, propuso al Honorable Directorio aprobar la solicitud; lo que posibilitó que el 28 de mayo de 2012 el Presidente Raúl Gilberto PAVESI emitiera la Resolución AGVP n° 1466/12 *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizando el nuevo plan de trabajos (v. fs. 26, 27/8 y 32/3).

**En cuanto a los motivos esgrimidos, cabe tener presente que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de modo objetivo: no se acompañaron estudios técnicos, ni**



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron; sólo se acompañó la nota mencionada, a la que le faltan las precisiones indicadas.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: *“el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”*; *“los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización”* y *“El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista”* (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

Debe destacarse que mediante esta solicitud, en definitiva, si bien no se amplió el plazo de ejecución, se avalaron los atrasos en los que había incurrido hasta el momento AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a la par de que se le permitió reprogramar los trabajos de los meses venideros; **todo ello con el fin de encubrir la incapacidad de la empresa de ejecutar la obra en el tiempo y forma al que se había comprometido.**

*Nuevo Plan de Trabajos sin ampliación de plazo (expte. AGVP n° 462.230/13)*

Este expediente encuentra su fundamento en la nota suscripta el 31 de mayo de 2013 por José Carlos PISTÁN, en su carácter de representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, por medio de la cual solicitó la aprobación de un

nuevo Plan de Trabajos en el que, sin modificar los plazos de ejecución, la empresa propuso cambiar la distribución de los trabajos en cada uno de los meses previstos, sobre la base de la *“los innumerables conflictos registrados en la Provincia de Santa Cruz, implementados mediante la metodología caracterizada a través de cortes de ruta llevados adelante por los trabajadores petroleros, Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina, entre otros, impidiendo el normal abastecimiento de insumos y combustibles puesto que estos llegan principalmente de provincias del norte (ej.: Bs.As.), imposibilitando por consiguiente el normal avance de la obra”* (v. fs. 2).

A dicha solicitud se acompañaron recortes periodísticos vinculados a cortes de ruta, medidas de fuerza de distintos gremios, problemas por falta de combustible e incluso de nevadas intensas; todo ello en relación a diversas localidades de la Provincia de Santa Cruz (v. fs. 4/53)

La última foja de este expediente consiste en una nota confeccionada por la Dirección Obras, dirigida al Ingeniero Jefe, por medio de la cual se eleva la solicitud para su tratamiento, con opinión favorable, pero la nota no se encuentra firmada y, de hecho, no existen más constancias luego de dicha pieza.

**Más allá de esta irregularidad —que impide darle entidad administrativa por cuanto no habría existido resolución alguna en relación al pedido de la empresa—, lo cierto es que los supuestos inconvenientes alegados por la empresa de Lázaro BÁEZ no fueron acreditados de modo objetivo: no se acompañaron estudios técnicos, ni informes contables y financieros; tampoco se adujo cómo tales problemas repercutieron en el avance de obra, ni sobre qué ítems o en qué medida lo afectaron.**

En relación al desabastecimiento de insumos, debe tenerse presente que el Pliego Particular de Condiciones y los Términos de Referencia expresamente



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

obligaban a la empresa a asumir la responsabilidad del traslado de los materiales: “el oferente deberá contemplar en su cotización las reales distancias de origen a obra para los distintos materiales”; “los análisis de los precios unitarios correspondientes a los ítems del proyecto se elaborarán teniendo en cuenta los factores regionales que incidan sobre los costos de la obra según su localización” y “El oferente asume la responsabilidad de la procedencia prevista para los distintos materiales, como así también del medio empleado para su transporte. Los eventuales cambios que se produzcan no darán derecho a reclamo alguno al contratista” (v. incisos “d”, “h” y “l” de art. 26 del pliego y términos de referencia; el resaltado nos pertenece).

### Modificación de Obra n° 1 (expte. AGVP n° 466.486/14)

El expediente de la **Modificación de Obra n° 1** se inició a partir de la nota suscripta el 31 [sic] de noviembre de 2014 conjuntamente por el Inspector Ángel GÓMEZ y José Carlos PISTÁN, representante técnico de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en la cual se aduce la necesidad de creación y modificación de ítems o de cantidades reales a ejecutar de ellos (aumentando algunos y disminuyendo otros), y un **aumento de plazo de 42 meses**; todo ello con motivo de la presentación, por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, del Estudio y Proyecto Ejecutivo de la Obra elaborado por dicha empresa, que introduciría las necesidades de mayores costos y plazos (v. fs. 2/11).

En efecto, en el nuevo Plan de Trabajos propuesto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, se previó ampliar el plazo —de los 48 meses vigentes a 90 meses—, fundado los nuevos trabajos que, con motivo de la modificación, deberían realizarse (v. fs. 244/50).

Es preciso señalar que el Estudio y Proyecto presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES acompañó un nuevo Cómputo de Ítems y Análisis de Precios

realizado por la empresa, en el cual se hizo el cálculo de los nuevos costos, incluyendo el precio unitario que, a juicio de la contratista, debía asignarse a los nuevos ítems creados (v. 197/9).

El trámite de modificación fue elevado —con opinión favorable— por Juan GELVES, Director de Obras, al Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI, quien a su vez convocó al Consejo Técnico integrado por él, GELVES —por la Dirección Obras— y Claudia OLIVA —por la Dirección de Ingeniería Vial—, que el 28 de noviembre de 2014 propuso al Honorable Directorio aprobar la totalidad de las modificaciones, **sin que se haya incorporado en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ** (v. fs. 266/7 y 268/71).

Finalmente, el 28 de noviembre de 2014, el Presidente José Raúl SANTIBÁÑEZ aprobó, mediante la Resolución AGVP n° 2456/14 emitida *ad referéndum* del Honorable Directorio, la Modificación de Obra n° 1, que incrementó el costo de **\$920.868.095,81 a \$1.034.640.493,76 (+12,35%)** y aprobó **la ampliación de plazo de ejecución de 48 a 90 meses** (v. fs. 274/5).

En relación a los cambios que se pretenden introducir como consecuencia de la presentación del Estudio y Proyecto, es preciso aclarar que en los pliegos de las obras que se iniciaban sin dicho documento elaborado —el cual, en este caso, se encomendaba a la adjudicataria—, estipulaba un plazo específico para la presentación de la totalidad de las etapas del Estudio y Proyecto, las cuales, en este caso, debían estar concluidas, indefectiblemente, a los dieciocho (18) meses del inicio de los trabajos, disponiéndose que, en caso de no cumplirse el plazo, se impondría una multa de 200 módulos —equivalentes a \$8.000— por cada quince



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

días de retraso (v., en esta obra, Memoria Descriptiva y Términos de Referencia, obrantes a fs. 4/8 y 76/96 de expte. DNV n° 10.563/11).

**Dicha disposición obedecía, justamente, a evitar que sobre la marcha de una obra avanzada hubiese que, con motivo de la presentación del Estudio y Proyecto, replantear los cálculos y cantidades y, por ende, los costos; tal como ocurrió en este caso, toda vez que, a pesar de la claridad de las normas expuestas, la empresa del GRUPO BÁEZ presentó el Estudio y Proyecto Ejecutivo el 30 de julio de 2014 —a los 37 meses de iniciada la obra—, es decir, diecinueve (19) meses más tarde del plazo al que estaba obligada por la ley (v. fs. 12).**

Por otra parte, corresponde señalar que, a pesar de la magnitud significativa del incremento de costos que supone la modificación —téngase presente que la presente modificación totaliza un aumento de \$113.772.397,95, equivalentes a USD 13.077.287,12 al cambio oficial del 28 de noviembre de 2014—, lo cierto es que no se incorporó en ningún momento un estudio comparativo ni análisis objetivo de los precios fijados —unilateralmente y sin otras empresas compitiendo— por la constructora de Lázaro Antonio BÁEZ; a pesar de que la normativa vigente obligaba a que los precios de los nuevos ítems sean fijados en conjunto por la Administración y la empresa “*considerando los demás precios contractuales o teniendo en cuenta los precios de mercado*” (v. art. 54 inc. “c” de la ley provincial n° 2743).

Respecto de los motivos invocados para justificar la ampliación de plazo, debe señalarse que en el expediente se reconoce *explícitamente* que se originan en las modificaciones que corresponde introducir como consecuencia de la presentación *tardía* del Proyecto Ejecutivo por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES; lo que nos lleva a concluir que en esta obra la empresa

de Lázaro BÁEZ elaboró, *unilateralmente*, el documento técnico final que habría de regir la obra, que lo presentó *escandalosamente* fuera de plazo —sin recibir las penalidades que por ello hubiesen correspondido—, que con él pudo incrementar los costos en más de trece (13) millones de dólares —sin control alguno— y prácticamente duplicar el plazo de obra —sin que se efectuara siquiera un mínimo análisis de la necesidad de ello—.

Amén de lo expuesto, es útil *dimensionar* la magnitud de la ampliación de plazo aquí habilitada a través de su comparación con el plazo original de obra: en efecto, la construcción de este tramo de la Ruta Provincial n° 47 estaba planificada para realizarse en **48 meses** y, con esta alteración, se propone **aumentar el plazo de ejecución en 42 meses —de 48 a 90—, es decir, se incrementa el plazo un +87,50% más de lo previsto originalmente.**

### Conclusiones

Antes de proceder al relato de las alteraciones contractuales que fueron introducidas a la siguiente obra, corresponde realizar algunas consideraciones sobre todas las modificaciones que fueron introducidas en esta obra pública vial, titulada OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 47, TRAMO: “EMPALME RN N° 281 — EMPALME RN N° 3”, SECCIÓN II (expte. DNV n° 10.563/11), que permitirán *dimensionar* el alcance y la importancia *determinante* que esta estrategia ilegítima de extensión de costos y plazos tuvo en el engranaje del plan criminal investigado.

En primer lugar, es útil señalar que la lectura de la totalidad de los expedientes administrativos formados en sede provincial permite corroborar que, tal como había indicado este Ministerio Público Fiscal en anteriores dictámenes, la **empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca presentó el certificado de capacidad**



## Ministerio Público Fiscal de la Nación

**de adjudicación**, incumplimiento que estaba sancionado con la rescisión directa de la contratación, y sin embargo nada de ello ocurrió.

En efecto, debe recordarse que, a pesar de que los pliegos disponían expresamente que *“en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación”*; el contrato firmado había violentado abiertamente dicha disposición, *desnaturalizando* su sentido, al disponer que *“la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación correspondiente a la presente obra (...) bajo pena de rescisión contractual”* y, como se comprueba con la lectura de los nuevos expedientes obtenidos y analizados, **lo cierto es que la empresa de Lázaro Antonio BÁEZ nunca lo acompañó y la AGVP tampoco rescindió el contrato.**

Por otra parte, en relación a los numerosos y significativos cambios introducidos en el costo y el plazo del contrato de obra pública y las supuestas “necesidades” que surgieron posteriormente y los motivaron, corresponde recordar que, **justamente teniendo en cuenta la posibilidad de que surgieran este tipo de inconvenientes, los Cómputos Métricos de esta obra contemplaban, en su mismo costo, un coeficiente de aumento que se le aplicaba, justamente, bajo el rótulo de “imprevistos”, que en 11 ítems era del 5%, en 4 del 2% y en 1 del 1% de la cotización total del ítem** (v. Cómputos Métricos incorporados a fs. 157/9 de expte. DNV n° 10.563/11).

**Además, también es necesario señalar que la totalidad de las decisiones que permitieron *multiplicar* los costos de esta obra y extender *groseramente* los plazos de ejecución fueron adoptadas por los sucesivos titulares de la Administración General de Vialidad Provincial eludiendo la intervención del Directorio, sin que existieran las razones de urgencia que la norma prevé, justificando su accionar mediante la inclusión de la frase “*ante la celeridad de***

**las presentes actuaciones” y la mecánica invocación del art. 15 “h” en cada una de sus resoluciones, logrando así sacrificar el examen *real* en aras de consumir la celeridad hacia al empresario amigo.**

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 48 meses a 90 meses (+87,50%) y el costo de la obra aumentó de \$618.356.032,78 a \$1.298.626.867,31 (+110,01%); los cuales actualizados a agosto de 2016 representan \$2.297.749.182,21; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 28%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y gráfico acompañado a fs. 4168/73).**

## **VII.- PETITORIO**

Por lo expuesto, solicitamos a VS que convoque a **Sergio ACEVEDO, Carlos SANCHO, Daniel PERALTA, Luis VILLANUEVA, Juan Antonio BONTEMPO, Juan Manuel CAMPILLO, Diego Leonardo ROBLES, Roberto Ariel IVOVICH, José Carlos Andrés BLASSIOTTO, Edgardo Raúl VALFRÉ, Manuel Ángel DÍAZ, Guillermo Horacio CANTERO, Juan Carlos CERRATO, Daniel LÓPEZ GERALDI, Víctor PANIAGUA, Juan GELVES, Miguel SALAZAR, Ernesto MORILLA, Orlando TABOADA, Roberto LILLO, Claudia OLIVA, Alba CABRERA, Elio GONZÁLEZ, Carlos MANCILLA, Guillermo TORRES, Jorge PASIECZNIK, Roberto PERAZZO, Facundo MUÑOZ, Angelina ABBONA, Carlos Javier RAMOS, Mario Roberto LAYÚN, Gastón PEDELABORDE, Alice QUINTEROS, Patricia ÁLVAREZ, José Carlos PISTÁN y Manuel PARRAS** a prestar declaración indagatoria, por las razones desarrolladas en este dictamen.



*Ministerio Público Fiscal de la Nación*

**Fiscalía Federal n° 11, de mayo de 2018.**

**Fiscalnet n° 43.820/2016**